



АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОБЗОР

законодательного и нормативного регулирования обеспечения безопасности автомобильных перевозок пассажиров и грузов по состоянию на 2018 год в Российской Федерации и выбранных для анализа развитых странах Азиатского и Тихоокеанского региона – Австралии, Израиля, Китая, Южной Кореи, Японии

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 2-е полугодие 2017 года и за 1-е полугодие 2018 года, 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 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 2017 – 2018 годах на федеральном и региональном уровнях	11
1.1 Методика и принципы выполнения обзора	11
1.2 Выявление и анализ реализованных за 2017-2018 годы в Российской Федерации мероприятий и факторов, оказавших и оказывающих основное положительное влияние на улучшение состояния общего уровня дорожно-транспортной аварийности	13
1.3 Статистика и основные тенденции изменения показателей состояния безопасности дорожного движения за 2017 год.....	16
1.4 Тематический план обзорного документа, включающий изменения федерального и регионального законодательства за 2017 – 2018 годы, и разработанный на основе текстовых гиперссылок	21
1.4.1 Управление безопасностью дорожного движения	22
1.4.2 Безопасная инфраструктура и дороги	28
1.4.3 Безопасные транспортные средства	32
1.4.4 Безопасное поведение пользователей дорог (в т.ч. водителей)	43
1.4.5 Совершенствование помощи пострадавшим в авариях	51
1.4.6 Региональное законодательство	51
1.5 Аналитический обзор наиболее значимых перспектив дальнейшего развития и совершенствования нормативно-правового регулирования в области безопасности дорожного движения и перевозок в Российской Федерации.....	56
2 Актуальные редакции Правил или соответствующих разделов законодательств стран Азии и Тихого океана – Австралии, Израиля, Китая, Южной Кореи, Японии, переведенные на русский язык, включая терминологию и понятийный аппарат	61
2.1 Подтверждение выбора приоритетных стран Азиатского и Тихоокеанского региона, указанных в п. 3.2.3 Технического задания, для проведения контент-анализа разделов их законодательных актов в области безопасности и организации дорожного движения.....	61

2.2 Выполнение переводов на русский язык собранного массива материалов с иностранных языков (соответствующие разделы законодательства Австралии, Израиля, Китая, Южной Кореи, Японии)	68
2.2.1 Структура Правил дорожного движения Австралии	68
2.2.2 Структура Правил дорожного движения Израиля	78
2.2.3 Структура нормативных документов Китая в области обеспечения безопасности дорожного движения и правил дорожного движения	84
2.2.4 Структура Закона о дорожном движении Южной Кореи	87
2.2.5 Структура Закона о дорожном движении Японии	93
3 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 на языке оригинала Австралии, Израиля, Китая, Южной Кореи, Японии	95
3.1 Выявление профильных национальных информационных ресурсов приоритетных стран, указанных в п. 3.2.3 Технического задания	95
3.2 Сетевые и информационные ресурсы в области БДД Австралии	97
3.3 Сетевые и информационные ресурсы в области БДД Израиля	100
3.4 Сетевые и информационные ресурсы в области БДД Китая	101
3.5 Сетевые и информационные ресурсы в области БДД Южной Кореи (Республики Корея)	104
3.6 Сетевые и информационные ресурсы в области БДД Японии	106
4 Результаты сравнительного анализа российских Правил и Правил Австралии, Израиля, Китая, Южной Кореи, Японии, 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, профилактику дорожно-транспортной аварийности	110
4.1 Австралия	111
4.1.1 Особенности законов и правил в сфере дорожного движения	111
4.1.2 Тенденции в области обеспечения безопасности дорожного движения в Австралии	115
4.1.3 Национальные программы и стратегии по повышению уровня безопасности дорожного движения	120
4.2 Израиль	123
4.2.1 Особенности законов и правил в сфере дорожного движения	123

4.2.2 Тенденции в области обеспечения безопасности дорожного движения в Израиле	127
4.4.3 Национальные программы и стратегии по повышению уровня безопасности дорожного движения	131
4.3 Китай	133
4.3.1 Особенности законов и правил в сфере дорожного движения	133
4.3.2 Тенденции в области обеспечения безопасности дорожного движения в Китайской Народной Республике (включая программы и стратегии в данной сфере).....	137
4.4 Южная Корея (Республика Корея).....	141
4.4.1 Особенности законов и правил в сфере дорожного движения	141
4.4.2 Тенденции в области обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Корея.....	145
4.4.3 Национальные программы и стратегии по повышению уровня безопасности дорожного движения	148
4.5 Япония.....	150
4.5.1 Особенности законов и правил в сфере дорожного движения	150
4.5.2 Тенденции в области обеспечения безопасности дорожного движения в Японии	152
4.5.3 Национальные программы и стратегии по повышению уровня безопасности дорожного движения	155
5 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.....	158
5.1 Перспективные направления развития исследуемой области правового регулирования в Российской Федерации по состоянию на 2018 год.....	158
5.2 Предложения по дальнейшему развитию и совершенствованию нормативно-правового регулирования в области обеспечения безопасности дорожного движения и перевозок	161
5.3 Прогноз ключевых тенденций и темпов изменения в сфере нормативного регулирования безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом в Российской Федерации по состоянию на 2018 год	166
Заключение	169
Список использованных источников.....	176
Части 2-4. Приложения. Переводы Правил на русский язык	
Приложение А. Правила дорожного движения Австралии	

Приложение Б. Правила дорожного движения Израиля.....	
Приложение Б1. Дорожные знаки и разметка Израиля	
Приложение В. Закон КНР о безопасности дорожного движения	
Приложение Г. Положения о соблюдении правил БДД в КНР (ПДД Китая)	
Приложение Д. Учебное пособие-брошюра «Безопасное движение начинается здесь» (извлечения).....	
Приложение Д1. Дорожные знаки, разметка и сигналы регулировщика в КНР	
Приложение Е. Закон о дорожном движении Республики Корея.....	
Приложение Е1. Дорожные знаки и разметка Республики Корея	
Приложение Ж. Закон о дорожном движении Японии.....	
Приложение Ж1. Дорожные знаки Японии	

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 Азиатского и Тихоокеанского региона», применяются следующие обозначения и сокращения:

- АППГ - аналогичный период прошлого года;
- АТ - автомобильный транспорт;
- ДД - дорожное движение;
- БДД - безопасность дорожного движения;
- ВАТС - высокоавтоматизированное транспортное средство;
- ВОЗ - Всемирная Организация Здравоохранения;
- ДТП - дорожно-транспортное происшествие;
- ИТС - интеллектуальная транспортная система;
- НПА - нормативный правовой акт;
- ОБДД - обеспечение безопасности дорожного движения;
- ООН - Организация Объединенных Наций;
- ПДД - Правила дорожного движения;
- ТС - транспортное средство;
- ФЗ - Федеральный Закон.

Введение

За время, прошедшее с момента включения в 2003 году тематики безопасности дорожного движения (далее – БДД) в повестку дня Генассамблеи, международное сотрудничество в этой области значительно окрепло. Так, по итогам Первой всемирной министерской конференции по дорожной безопасности, прошедшей в Москве в 2009 году, Генассамблея ООН объявила период с 2011 по 2020 годы Десятилетием действий в этой области и приняла соответствующий *глобальный план* [1].

Глобальный план 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 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. Существенными элементами устойчивых ответных мер по обеспечению дорожной безопасности являются адекватно финансируемое головное учреждение и национальный план или стратегия с поддающимися измерению целевыми ориентирами.

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. Целенаправленные шаги мирового сообщества уже принесли позитивные результаты. Так, в течение последних нескольких лет во многих государствах отмечается тенденция к сокращению уровня смертности и травматизма от ДТП.

Последние события показывают, что на международном уровне проблема обеспечения БДД продолжает оставаться в центре внимания. Предложенный Россией проект резолюции о повышении безопасности дорожного движения во всем мире принят 12 апреля 2018 года Генеральной Ассамблеей ООН. Документ получил одобрение без голосования на пленарном заседании, его соавторами выступили свыше 60 государств [2].

Тем не менее, обстановка в области БДД остается весьма непростой. Травмы, полученные в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП), занимают десятое место среди основных причин смерти по всему миру и являются главной причиной смерти среди людей в возрасте 15–29 лет. Дорожно-транспортные происшествия виновны в гибели свыше 1,3 миллиона человек каждый год, а оценки бремени, связанного с несмертельными травмами, колеблются в диапазоне от 20 до 50 миллионов человек.

Половина от всех смертей, вызванных ДТП, приходится на уязвимых участников дорожного движения: пешеходов, мотоциклистов и велосипедистов. Хотя страны предпринимают попытки для устранения ключевых факторов риска, таких как превышение скорости, вождение в нетрезвом состоянии, неиспользование мотоциклетных шлемов, ремней безопасности и детских удерживающих устройств, плохое качество дорог и автотранспортных средств, посредством законодательных и иных мер, практическое выполнение соответствующих правил и задач во многих регионах по-прежнему находится не на должном уровне [3].

Перечисленные выше проблемы свидетельствуют о том, что задачу обеспечения БДД невозможно отодвинуть на второй план, она требует постоянного внимания.

В России последовательно реализуется комплекс мер по повышению безопасности на дорогах. Эта работа ведется во исполнение решений Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, на основе федеральной целевой программы по повышению безопасности дорожного движения до 2020 года. В центре внимания несколько ключевых направлений, включая формирование культуры поведения участников дорожного движения и должного уровня правосознания; повышение защищенности от ДТП и их последствий детей и пешеходов, а также развитие системы оказания помощи пострадавшим. В рамках внедрения инновационных проектов выявлены новые возможности, позволяющие сделать дорожное движение более безопасным, в том числе путем минимизации влияния человеческого фактора на функционирование различных систем.

Благодаря динамике, с которой в России укрепляется безопасность дорожного движения, наша страна сейчас является одним из мировых лидеров в части улучшения качества национальной деятельности. Благодаря принятым в России мерам число погибших в автомобильных авариях за последние 6 лет ***сократилось на треть***. За это же время

удалось добиться снижения смертности на четверть среди несовершеннолетних, на треть - среди пешеходов, а среди мотоциклистов - в два раза. Прогресса удалось добиться в условиях интенсивного роста автопарка, который за тот же период увеличился на 20 процентов и сейчас составляет 57 миллионов машин.

Для закрепления положительных тенденций Правительством РФ была разработана и принята рамочная Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период с 2018 по 2024 годы [4].

Одной из долгосрочных целей новой Стратегии является достижение *нулевой смертности* в ДТП к 2030 году. Таким образом Россия пополнила число стран, принявших глобальный подход «Видение – Ноль» (Vision Zero). Базовым принципом такого подхода является полная недопустимость ДТП со смертельным исходом. Данный принцип иначе называется принципом «нулевой терпимости», согласно этому принципу нельзя относиться к смертям на дороге как к неизбежному злу, связанному с автомобилизацией.

В основе подхода «Видение – Ноль» (а теперь и Российской стратегии повышения БДД) 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.

В качестве целевого ориентира новой Стратегии БДД на 2024 год устанавливается показатель социального риска, составляющий не более 4 погибших на 100 тыс. населения. Стратегией предусмотрена реализация комплекса мероприятий по ряду ключевых направлений.

Особое внимание уделяется профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, безопасности пешеходов и развитию системы оказания помощи пострадавшим в ДТП. Акцент также будет сделан на формировании культуры поведения участников дорожного движения и повышении уровня правосознания. Необходима популяризация вежливого и ответственного поведения на дороге, такая модель поведения должна стать основной среди граждан всех возрастов, что позволит в комплексе мер радикально изменить ситуацию на дорогах.

В число ключевых направлений вошли также вопросы совершенствования механизмов допуска транспортных средств и водителей к участию в дорожном движении, а также улично-дорожной сети и управления безопасностью дорожного движения.

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.

Эффективность, своевременность и обоснованность нормативного регулирования – это всегда выражение конкретных тенденций, целей и направлений развития той или иной сферы деятельности.

При планировании нормотворческой работы важно располагать необходимыми справочно-информационными, экспертными и аналитическими материалами, которые целесообразно **комплексно** объединять и рассматривать в обзоре, который одновременно может предоставить заинтересованным специалистам обоснованные рекомендации по использованию обобщенной и систематизированной информации.

В соответствии с Техническим Заданием основными **целями** работ 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 стран целевой группы 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.

В качестве целевой группы II этапа работы выбраны правовые системы обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом пяти стран Азиатского и Тихоокеанского региона, а именно: Австралии, Израиля, Китая, Южной Кореи, Японии.

Достижение вышеуказанных целей позволит учесть положительный 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 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 2017 – 2018 годах на федеральном и региональном уровнях

1.1 Методика и принципы выполнения обзора

Первая глава настоящего отчета основана на методике выполнения и оформления аналитического обзора наиболее значимых изменений в законодательном и нормативно-правовом регулировании Российской Федерации, которая была разработана на I этапе выполнения работ (услуг). Вышеупомянутые изменения в правовом поле направлены на повышение уровня безопасности дорожного движения и обеспечение безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом.

Согласно техническому заданию данная методика включает разработанные подходы и приемы поиска, отбора и хранения информации по профильной тематике, которые были применены и в настоящей работе.

Основные этапы выполнения обзоров, как по Российской Федерации, так и по выбранным странам Азиатского и Тихоокеанского регионов, были условно разделены на четыре составляющих – тематическую, библиографическую, поисковую (включая механизм поиска во всемирной сети, выбор поисковых систем и выделение ключевых слов) и синтетическую (написание и оформление обзоров, литературное редактирование).

С учетом социальных и 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». Проведенные поисковые запросы по данным сочетаниям ключевых слов позволили максимально конкретизировать и сузить область поиска. Для поиска в рамках данной работы, помимо поисковых систем Яндекс и Google, использовались справочно-правовые системы - «Гарант» и «Консультант Плюс».

В качестве дополнительного результата работ по первой главе разработан тематический план (содержание) обзорного документа, включающий изменения федерального законодательства за 2017 – 2018 годы и основанный на текстовых гиперссылках.

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 годы [1] (в редакции перевода 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.

С целью приведения в соответствие с понятийным аппаратом, принятым в работе, названия подразделов отчета в данной работе несколько скорректированы. Дополнительно к требованиям Технического Задания добавлен подраздел 6 «Региональное законодательство».

Период, за который НПА были выявлены, проанализированы и включены в отчет, определяется техническим заданием и составляет временной промежуток один календарный год – с 01 июля 2017 года по 30 июня 2018 года. Кроме того, т.н. «горячие новости» добавлялись в рабочем режиме вплоть до начала окончательного оформления отчета. Документы в каждом подразделе сгруппированы в обратном хронологическом порядке (от последних по дате к более ранним).

При выполнении данной работы были реализованы следующие принципы составления аналитического обзора:

1. в обзоре, по возможности, отражались все существующие взгляды на анализируемые проблемы, независимо от личной концепции и мнения Исполнителя. В случаях, когда без этого мнения невозможно было обойтись, данный факт специально оговаривался. По возможности Исполнитель придерживался 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 в обзоре уделялось анализу новых сведений, новым проблемам и путям их решения, что особенно важно для такой динамично развивающейся отрасли экономики России, как автомобильный транспорт. Существенное значение имел 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. в обзоре не допускалось использование 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;

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.

1.2 Выявление и анализ реализованных за 2017-2018 годы в Российской Федерации мероприятий и факторов, оказавших и оказывающих основное положительное влияние на улучшение состояния общего уровня дорожно-транспортной аварийности

Выявление наиболее значимых мероприятий и факторов, влияющих на снижение аварийности, неразрывно связано с анализом ключевых решений, принятых на уровне главы государства и федеральных органов исполнительной власти.

Как уже отмечалось в отчете по первому этапу работ, приоритетные направления работы в области безопасности дорожного движения на *среднесрочную* перспективу были еще в 2016 году 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 [5]. По итогам этого заседания был сформирован Перечень из 18-ти поручений [6], и в последующие 2016-2017 годы значительная часть усилий федеральных органов государственной власти была сосредоточена на выполнении этих поручений. Полный список реализованных поручений и мероприятий также был приведен в отчете по первому этапу работ.

Основные результаты этой деятельности обсуждались и анализировались на заседании Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения под председательством Первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Игоря Шувалова, [состоявшемся 31 августа 2017 года](#). В частности, большое внимание в ходе мероприятия было уделено обсуждению предложенных основных направлений стратегии БДД в Российской Федерации, которая разрабатывалась в соответствии с поручениями Президента России [6].

В рассматриваемом отчетном периоде вышеуказанная «Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы» (далее – Стратегия) была принята [Распоряжением Правительства РФ от 08.01.2018 N 1-р](#) [4]. Это рамочный документ, призванный обеспечить безопасность дорожного движения в России и снизить количество смертей на дорогах, он разработан на среднесрочную перспективу и его планируется реализовать в два этапа. Первый этап, подготовительный, должен завершиться к 2020 году. Срок реализации второго этапа намечен на 2021–2024 годы.

Достижение главного целевого ориентира Стратегии, амбициозной задачи по снижению *до нуля* смертности в ДТП, намечено на еще более отдаленные сроки – на 2030 год.

Стратегия должна свести к минимуму экономические потери при авариях. Как указано в пояснительной записке к документу, за последние десять лет в ДТП погибло около 300 тысяч человек, а более 2,5 миллиона были ранены. Треть погибших — люди трудоспособного возраста. Ежегодные экономические потери России от ДТП оцениваются в 2% ВВП (20 млрд долларов).

Вопрос реализации Стратегии обсуждался на совещании премьер-министра Дмитрия Медведева с вице-премьерами, проведенном 22 января 2018 года (материалы доступны по ссылке <http://government.ru/news/31110>, дата обращения 01.06.2018).

Первый вице-премьер И. Шувалов, который курировал вопрос разработки Стратегии, озвучил статистику, которая в изобилии приводится в данном документе. В частности, касательно социального риска прозвучало: «В Российской Федерации это очень высокая цифра, свыше 13 человек на 100 тысяч населения. А в таких странах, как, например, Дания, это 2,7, в Германии – 3,9. Стратегией предусматривается, что к 2024 году этот показатель не должен превышать 4 человек на 100 тысяч. Конечно, негуманно, что называется, вообще говорить о том, что допускается смертность, и необычно для наших документов, стратегических документов, но к 2030 году впервые вводится цель нетерпимости смертности на дорогах. То есть дойти до высоких стандартов европейских государств к 2024 году, к 2030 году – стараться, чтобы смертность на дорогах была нулевой или к этому стремиться».

Комментируя принятие документа, глава правительства подчеркнул, что ведомства и регионы должны учитывать перспективу появления беспилотного транспорта при разработке мер по воплощению стратегии. В частности, Дмитрий Медведев сказал: «Надо понимать, что мы стоим в преддверии существенных изменений вообще в деятельности автомобильного транспорта, появления так называемого беспилотного транспорта. Он уже есть. Он имеет локальное распространение, тем не менее он уже существует. Мы, кстати, договаривались изменить законодательство в этой сфере. И это нужно сделать обязательно. Но понятно, что появление беспилотных транспортных средств создаст ещё одну, дополнительную проблему, с которой нам нужно будет разбираться, вводя и эту проблему в стратегию по дорожно-транспортным происшествиям, по развитию автомобильного транспорта, по тем вопросам, о которых Вы говорили. Надо будет этим заниматься».

Отметим, что в самой Стратегии про беспилотный транспорт нет ни слова, т.е. согласно логике премьер-министра, по крайней мере в этом вопросе, документ может быть скорректирован.

Вопрос о том, насколько реально достичь ключевого показателя данной Стратегии – почти трехкратного снижения социального риска¹ к 2024 году остается открытым, поскольку в мире прецедентов такого радикального улучшения состояния дел в области БДД за 6 лет практически нет.

Справка. По данным ВОЗ в Германии снижение с тогдашних 14,2 до нынешних 4,3 заняло ровно четверть века, с 1990 по 2015 год. В Нидерландах снижение с 7,3 до 3,7 затянулось на 15 лет. В Японии с 11,8 до 3,8 – за 25 лет. В Мексике за 15 лет с начала века этот показатель мало изменился: было 13,9 – стало 13,3. А во Франции на его снижение с 13,7 до нынешних 5,4 потребовалось почти 15 лет.

¹ Индикатор социального риска (Isr) - определяется количеством лиц, погибших в результате ДТП, на 100 тыс. населения

Это подтвердил и глава ГИБДД России Михаил Черников в своем интервью газете «Коммерсант» от 24 апреля 2018 года (доступно по ссылке <https://www.kommersant.ru/doc/3612488>, дата обращения 01.06.2018).

На вопрос о достижимости поставленных целей он ответил: «Согласен, это очень амбициозный сценарий. В качестве ориентира мы взяли программу Vision Zero, принятую в Швеции 30 лет назад. До нуля, конечно, шведы не дошли, но уровень социального риска ... довели до 2,8. Такой результат сейчас только в трех странах Европы. **В России в рамках стратегии планируется снизить этот показатель с 13,6 до 4**».

В Швеции подобная программа действует уже более двух десятилетий. Стратегия по повышению БДД и снижению смертности в ДТП была предложена еще в октябре 1997 года. Программа основана на системном подходе, с постановкой амбициозных, но реалистичных целей, достижимых за *длительный период времени*.

Справка. Шведская стратегия получила название «Видение – Ноль» (Vision Zero, материалы доступны по ссылке URL: <http://visionzeroinitiative.se/ru/>). 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», к реализации которой приходят и в других странах, 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 в том случае, когда ответственность за дорожную безопасность разделена между участниками дорожного движения, проектировщиками, дорожными властями, производителями ТС и т.д., т.е. всеми, кто прямо или косвенно связан с дорожным движением.

В настоящее время подобный подход принят и в отечественной Стратегии, и, соответственно, ее реализации могут способствовать различные системные мероприятия, среди которых, например, выделяются меры, вытекающие из [Федерального закона от 29 декабря 2017 года № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации...»](#), который вступает в силу в конце 2018 года [7].

Закон определяет алгоритм действий местных органов власти при организации дорожного движения, в нем вводятся новые термины и понятийный аппарат. Закон должен дать четкие направления этой сложной работы и расставляет приоритеты, среди которых выделяется безопасность дорожного движения. Особо подчеркивается значение общественного транспорта, экологически чистых видов транспорта, включая велосипедный, пешеходного движения.

Есть веские основания полагать, что реализация требований данного Закона повысит эффективность организации дорожного движения, снизит экономические потери за счет повышения пропускной способности дорог и, в конечном счете, в ряду других комплексных мероприятий, будет способствовать выполнению Стратегии безопасности дорожного движения.

1.3 Статистика и основные тенденции изменения показателей состояния безопасности дорожного движения за 2017 год

В Российской Федерации основные показатели аварийности за последние годы имеют тенденцию к сокращению, что в целом соответствует мировому опыту адаптации стран к условиям растущей автомобилизации населения. Вместе с тем отечественные показатели существенно отстают от лучших зарубежных примеров и от среднеевропейского уровня.



Рисунок 1 Динамика социального риска в РФ

На официальном сайте Госавтоинспекции опубликована [информация о состоянии аварийности](#) на территории Российской Федерации по итогам 2017 года [9]. За указанный период отмечается снижение основных показателей аварийности. Количество ДТП снизилось на 2,5% (169432), число погибших уменьшилось на 6% (19088), раненых – на 2,6% (215374).

Тенденция последовательного снижения основных показателей аварийности наблюдается с 2012 года, несмотря на ежегодный прирост автопарка, который в 2017 году составил 2,5 млн единиц (+4,6%). В настоящее время в подразделениях Госавтоинспекции на государственном учете находится 56,5 млн автомототранспортных средств.

Обращает на себя внимание, что, если аппроксимировать снижение показателя социального риска согласно темпам, достигнутым за последние годы, по 6-8 % процентов в год (что на самом деле достаточно сложно) цель трехкратного снижения, поставленная в Стратегии, **не будет достигнута**.

Сложность аппроксимации достигнутых результатов демонстрирует нижеприведенный график, отображающий общую смертность **от всех видов** происшествий на транспорте (где ДТП составляет львиную долю от 95% и выше). Как хорошо видно, исторически в СССР и в России динамика смертности от транспортных происшествий

носит, мягко говоря, неравномерный характер. Поэтому заложенный в Стратегию прогноз о снижении аварийности в 3 раза, представляется неустойчивым.



Рисунок 2 Динамика смертности от всех видов транспортных происшествий в РФ

В 2017 году уменьшилось количество ДТП с участием водителей в состоянии опьянения. Зарегистрировано 16265 (-3,4%) таких происшествий, в которых погибли 4647 (-4,2%) и ранены 22049 (-3,8%) человек. Более девяти десятых из них (92,1%) являлись виновниками совершения этих ДТП (14972, -4,4%).

Снижается количество наездов на пешеходов и числа пострадавших в них, в 51839 (-0,3%) таких ДТП погибли 5634 (-2,6%) и ранены 48377 (-0,2%) человек. Отрицательная динамика по таким происшествиям также наблюдается с 2012 года.

Справка. Все положительные изменения происходят на фоне постоянного усиления ответственности за нарушения Правил дорожного движения. Изменения в КоАП РФ происходят постоянно, отслеживать их можно с помощью on-line сервисов, например, по ссылке <https://rucodex.org/koap/izmeneniya-2018/> можно найти изменения и поправки в КоАП за 2018 год, а также за предыдущие периоды. Очевидно, что усиление ответственности за правонарушения, реализация принципа неотвратимости наказания (например, за нарушения скоростного режима путем автоматической фотовидеофиксации) является значимым фактором, оказывающим положительное влияние на улучшение состояния уровня дорожно-транспортной аварийности.

Наряду с перечисленными положительными сдвигами в обеспечении БДД есть и отрицательные моменты и даже тенденции. Увеличилось на 1,6% (19581) количество ДТП с участием детей, число погибших - на 0,4% (713) и раненых несовершеннолетних - на 2,5% (21136). В среднем по стране ежедневно таких происшествий совершается 54, в которых гибнут 2 и получают ранения 58 несовершеннолетних.

Справка. По результатам [исследования ВЦИОМ](#), которое было проведено летом 2017 года, доля водителей, использующих детское удерживающее устройство (автокресло) при перевозке ребенка, составляет 79%. 5% опрошенных родителей не пользуются никакими средствами безопасности при перевозке детей в собственном автомобиле. Вместе с тем, по данным ВОЗ, вероятность смерти среди новорожденных детей при использовании автокресла снижается на 90%, среди детей раннего возраста - на 54-80%. Таким образом, резервы для снижения детской смертности даже по отдельному направлению - обязательному использованию автокресел еще имеются.

Четвёртый год подряд (это уже тенденция) отмечается увеличение как количества ДТП с участием автобусов, так и их количество из-за нарушений, допускаемых их водителями, причём в последнем случае рост количества таких ДТП идёт прогрессирующими темпами – в 2015 г. он составлял 1,9%, в 2016 г. – 6%, а в 2017 году водителями автобусов совершено 5608 (+5,9%) ДТП, в которых погибли 324 (+26,1%) и получили ранения 8693 (+6,1%) человека. За истекший период с участием автобусов произошло 78 ДТП с особо тяжкими последствиями, в которых погибли 121 и получили ранения 155 человек. Так, только в 5 ДТП с участием автобусов, произошедших в республиках Татарстан, Марий Эл, Краснодарском и Забайкальском краях и Владимирской области погибли 80 и получили ранения 88 человек.

Среди всех статистических данных, именно водители автобусов показали наибольшую отрицательную динамику, этот факт говорит о необходимости подготавливаемых государством мер **по ужесточению контроля за автотранспортными пассажирскими перевозками**.

На решение этих проблем направлены произошедшие за отчётный период изменения в Федеральном законе «О безопасности дорожного движения», которые вступают в силу с 20.12.2018 года [8]. Остановимся на изменениях статьи 20 подробнее ввиду их важности для обеспечения БДД при перевозках.

В статье 20 вместо 4-х пунктов будет 3:

- **Пункт 1.** Юридические лица и ИП, эксплуатирующие транспортные средства. Бóльшая часть пункта дублируется со старой редакцией, но есть и различия:

1) Обязательное техническое обслуживание в сроки, установленные изготовителями транспортных средств. 2) Допуск к управлению водителями с иностранными правами только при соблюдении требований, предусмотренных законодательством (согласно списку исключений). 3) Абзац, предусматривающий повышение квалификации работников, перенесен из пункта 1 в пункт 2.

- **Пункт 2.** Юридические лица и ИП, транспортные средства которых перевозят пассажиров и грузы. В предшествующей редакции пункт имел номер 4.

Важно, что в данном пункте под перевозками пассажиров понимается перевозка любого числа людей или грузов. Например, если водитель перевозит руководителя или организация перевозит любые грузы для собственных целей.

Введено новое понятие «предсменный технический контроль». Теперь оно используется наряду с понятием «предрейсовый контроль» (если в течение смены (рабочего дня) водитель ТС совершает более одного рейса, есть проект соответствующего Приказа).

Указана необходимость соблюдения правил организованной перевозки детей автобусами. Убрали прямое разрешение для юрлиц устанавливать дополнительные требования к водителям, но и запрета на них нет.

На введение новых требований направлен проект приказа Министерства транспорта РФ «Об утверждении Порядка организации и проведения предрейсового или предсменного контроля технического состояния транспортных средств [10].

- **Пункт 3.** Физические лица, эксплуатирующие автобусы с разрешенной максимальной массой более 3,5 тонн. Пункт является новым.

Появилась обязанность по своевременному прохождению технического обслуживания автобусов, требование относится к физлицам, причем не имеет значения, с какой целью используется автобус.

Основная цель изменений: установить дополнительные требования для тех, кто занимается регулярными перевозками, перевозками по заказу и такси.

Приводим далее обобщенные данные согласно статистике ГИБДД, которые даны в более удобном для восприятия виде, чем таблицы формата Excel на сайте ведомства.

Таблица 1 Общая статистика ДТП в России за 2017 год

Общее число	169 432	19 088	215 374
В темное время суток	60 216	9 466	75 034
С участием пешеходов	53 232	5 777	49 869
С детьми в возрасте до 16 лет	19 581	713	21 136
С особо тяжкими последствиями	223	552	2 352

Таблица 2 Основные причины возникновения ДТП в России

Ненадлежащее состояние дорожного полотна	Около 14 000 аварий
Дети, оказавшихся на проезжей части или вблизи дороги	8 507 случая
Нарушение ПДД водителями	68 412 аварий
Столкновение транспортных средств	32 754 происшествия
Наезд на пешехода	23 724 случая
Опрокидывание транспортного средства	7 096 случаев

Таблица 3 Статистика ДТП по местам совершения за 2017 год

В городах и населенных пунктах (общее число)	128998	8991	156437
В городах федерального значения	15395	753	17865
В столицах субъектов РФ	55756	2295	68249
В городских округах	17648	1161	21715
В административных центрах муниципальных районов	15271	1348	18293
В иных городских поселениях	8420	1044	10098

В административных центрах сельских поселений	4026	442	4922
В иных сельских поселениях	12482	1948	15295
В городских поселениях	111896	6458	135340
На автомобильных дорогах общего пользования	165426	18748	210528
ДТП и пострадавшие на железнодорожных переездах	242	94	317

Дополнительно к представленным данным статистики НИЦ БДД МВД России представил аналитический обзор аварийности на российских дорогах за 2017 год [11] и предложил свои **выводы**, которые свидетельствуют о наличии проблемных составляющих. Их учет в дальнейшем позволит повысить эффективность профилактической деятельности.

1. В 47 регионах Российской Федерации произошел рост одного, двух или трех основных показателей аварийности, что оказало негативное влияние на процесс повышения безопасности дорожного движения в стране. При этом число таких субъектов возросло в сравнении с 2016 годом (37 субъектов).

2. На протяжении всего года (в т.ч. за 3, 6, 9 месяцев) самыми аварийно-опасными днями недели в стране являлись пятница и суббота, а временем суток – период с 17:00 до 19:00 часов.

3. Четвертый год подряд среди общего количества ДТП и числа пострадавших по вине водителей автотранспортных средств особенно негативную динамику имели показатели аварийности из-за нарушения ПДД водителями автобусов, в том числе находившимися в состоянии опьянения.

4. В 2017 году отмечен значительный рост количества ДТП из-за нарушений водителями правил проезда ж/д переездов и выезда на полосу встречного движения, в местах где это запрещено.

5. Отмечалось ухудшение ситуации, связанной с аварийностью из-за нарушения ПДД водителями-гражданами стран СНГ.

6. В структуре показателей аварийности из-за нарушения ПДД водителями разных возрастов продолжилось увеличение количества ДТП и числа раненых, совершенных водителями возрастной группы старше 60 лет.

7. Особую обеспокоенность вызывала аварийность с участием детей. Увеличилось количество ДТП, которые произошли на пешеходных переходах, число погибших и раненых детей-пассажиров, а также детей-пешеходов.

Еще один вывод НИЦ БДД в очередной раз подвергает сомнению выполнимость задачи по снижению в 3 раза социального риска к 2024 году. Приводим его без купюр:

«В целом с 2008 по 2017 год динамика годового количества ДТП, числа погибших и раненых имела тенденцию к сокращению, однако в конце текущего года основные показатели аварийности выросли. В этой связи по итогам 2018 года прогнозируется, что значения показателей аварийности **либо незначительно увеличатся, либо останутся на уровне прошлого года**. Однако учитывая, что показатели аварийности с 2012 года имели яркую тенденцию к снижению, по итогам 2018 года возможен и благоприятный прогноз.

Прогноз основывается на ретроспективных данных по годам и своевременном определении складывающейся текущей обстановки на улично-дорожной сети страны».

Как отмечено в разделе II Стратегии, результаты анализа тенденций изменения показателей состояния безопасности дорожного движения демонстрируют их тесную взаимосвязь с показателями социально-экономического развития государства. Вследствие этого улучшение экономической ситуации повлечет за собой рост покупательского спроса на продукцию автомобильной промышленности, повышение уровня мобильности населения, увеличение объема грузо- и пассажироперевозок, что в случае ослабления целенаправленной работы по профилактике аварийности может негативным образом сказаться на состоянии безопасности дорожного движения [4].

Требуются усиление системной работы по реализации соответствующих мероприятий, выработка и осуществление новых подходов по приоритетным направлениям деятельности с учетом складывающейся ситуации в рассматриваемой сфере и имеющих место ресурсных ограничений (т.е. налицо банальная нехватка денег).

Добавим, что 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. При этом 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.

1.4 Тематический план обзорного документа, включающий изменения федерального и регионального законодательства за 2017 – 2018 годы, и разработанный на основе текстовых гиперссылок

В настоящем разделе содержится *актуализированный тематический план*, в котором приведены структурированные сведения об изменениях в законодательных и иных нормативных правовых актах Российской Федерации в области обеспечения безопасности автомобильных перевозок пассажиров и грузов.

План основан на разделении выявленных нормативных правовых актов федерального уровня на пять приоритетных областей национальной деятельности в области повышения БДД, рекомендованных ведущими экспертами в Глобальном плане ООН [1];

- 1- управление безопасностью дорожного движения
- 2 - безопасная инфраструктура и дороги;
- 3 - безопасные транспортные средства;
- 4 - безопасное поведение пользователей дорог, в т.ч. водителей;
- 5 - совершенствование помощи пострадавшим в авариях;

Разработка обзора началась на первом этапе данной работы, первоначально обзор охватил период с начала 2016 года по середину 2017 года, актуализация в настоящей работе проведена с учетом изменений НПА по ключевым направлениям автомобильного

транспорта и безопасности дорожного движения за календарный период с 01 июля 2017 года по 30 июня 2018 года.

Выявление изменений в НПА и их краткого содержания, проведение контент-анализа проводились на основе собранной литературы, информационных, справочных и иных источников по теме обзора. Поиск необходимых документов осуществлялся по общедоступным каталогам, библиотекам, реферативным журналам, поисковым системам сети Интернет, электронным базам данных и т.д.

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

1.4.1 Управление безопасностью дорожного движения

МВД России подготовлен 15 мая 2018 г. [проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090»](#)

Уточняется порядок действий водителя в случае оформления документов о ДТП без участия уполномоченных на то сотрудников полиции с помощью технических средств контроля, обеспечивающих оперативное получение формируемой в некорректируемом виде на основе использования сигналов глобальной навигационной спутниковой системы Российской Федерации информации, а также соответствующего программного обеспечения для мобильных устройств.

Вносятся изменения в части остановки и стоянки транспортных средств, управляемых инвалидами, и транспортных средств, перевозящих инвалидов и (или) детей-инвалидов. В настоящее время к пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя. Упоминание о последнем предлагается исключить.

Уточняется, что знак "Инвалид" размещается спереди и сзади механических транспортных средств, управляемых инвалидами, перевозящих инвалидов, в том числе детей-инвалидов, и выдается для индивидуального использования в установленном порядке.

Исключается обязательность использования опознавательного знака «Шипы» рекомендательная основа сохраняется.

МВД России подготовлен 06 апреля 2018 г. [проект приказа, утверждающий специальное анкетирование в сфере надзорной деятельности](#).

Документ утверждает формы проверочных листов (списков контрольных вопросов), используемых при проведении проверок деятельности юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения.

Проект направлен на реализацию Федерального закона «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля». Целью проекта является установление единых подходов к оценке соблюдения законодательства Российской Федерации о безопасности

дорожного движения юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими деятельность в дорожной и транспортной сфере.

Применение проверочных листов (списков контрольных вопросов) предусматривается при проведении плановых проверок таких организаций, а также в целях самооценки ими своей деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения и принятия превентивных мер по недопущению нарушений обязательных требований.

В список контрольных вопросов, в частности, войдет тематика обеспечения безопасности при обустройстве пешеходных переходов, железнодорожных переездов, мест производства дорожных работ. Особое внимание в них будет уделено эксплуатации транспортных средств, а также их техническому обслуживанию и ремонту.

[Постановление Правительства РФ от 17.02.2018 N 172 "О внесении изменений в Положение о федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения"](#)

Постановление направлено на реализацию Федерального закона «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» в части применения риск-ориентированного подхода и использования с 1 июня 2018 года при проведении плановых проверок проверочных листов (списков контрольных вопросов).

Поправки касаются установления критериев, позволяющих отнести деятельность юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих на территории Российской Федерации эксплуатацию автомобильных дорог, транспортных средств, выполняющих работы и предоставляющих услуги по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств, к одной из 6 категорий риска (чрезвычайно высокой, высокой, значительной, средней, умеренной и низкой), в соответствии с которой с 2019 года будет определяться периодичность проведения плановых проверок.

При этом одним из условий снижения категории риска является минимизация допускаемых организациями или их должностными лицами нарушений обязательных требований в области безопасности дорожного движения.

Постановление Правительства Российской Федерации вступило в силу по истечении семи дней после дня его официального опубликования, то есть с 1 марта 2018 года.

[Распоряжение Правительства РФ от 8 января 2018 г. N 1-р \[4\]](#)

Утверждена **Стратегия безопасности дорожного движения в России на 2018-2024 гг.** Она нацелена в т. ч. на стремление к нулевой смертности в ДТП к 2030 г. К 2024 г. планируется достичь показателя - не более 4 погибших на 100 тыс. населения.

Принятая Стратегия ставит задачу создать рамочную основу для организации системной работы по повышению безопасности дорожного движения.

Среди способов реализации Стратегии - изменение поведения участников дорожного движения; совершенствование улично-дорожной сети. В числе ее принципов - приоритет жизни и здоровья граждан над экономическими результатами, концентрация усилий на малозатратных, но эффективных мероприятиях.

Определены также показатели состояния безопасности дорожного движения, риски и угрозы в данной сфере (например, неконтролируемый рост автомобилизации населения).

Стратегию планируется реализовать в 2 этапа: 2018-2020 гг. и 2021-2024 гг. В период с 2018 по 2020 годы будет наращиваться соответствующий потенциал в рамках выполнения мероприятий федеральной целевой программы. С 2021 по 2024 годы предполагается реализация комплекса практических мер, оказывающих непосредственное воздействие на безопасность дорожного движения. Основные инструменты реализации - государственные и муниципальные программы, а также непрограммная деятельность.

[Федеральный закон от 29 декабря 2017 г. N 443-ФЗ "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации"](#)

Принятие закона обусловлено в т. ч. увеличением нагрузки на автодороги, особенно в крупных городах и на подъездах к ним.

Решено установить единые правовые основы деятельности в данной сфере, разграничить полномочия федеральных, региональных и муниципальных властей, обозначить основные права и обязанности субъектов, обеспечивающих организацию дорожного движения. Представляется важным отметить следующие нововведения.

Регионы вправе устанавливать ограничения для борьбы с заторами. Так, предусмотрено введение приоритета в движении маршрутных транспортных средств; развитие инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов; временного ограничения или прекращения движения транспортных средств. Еще одна мера - взимание платы за пользование парковками.

Закреплены требования к парковкам общего пользования. Решено вести их реестр. Прописаны правила размещения парковок, определения их зон.

Решено разрабатывать **комплексные схемы организации дорожного движения**. Они будут составляться минимум на 15 лет для дорог и (или) их участков в границах одного или нескольких муниципальных образований либо их частей, имеющих общую границу, с численностью населения свыше 10 тыс. жителей и (или) для сетей дорог и (или) их участков в границах регионов. Предусмотрена корректировка схем каждые 5 лет.

Внесен ряд сопутствующих изменений в некоторые законодательные акты.

Федеральный закон вступает в силу по истечении 1 года после его официального опубликования.

[Федеральный закон от 29 декабря 2017 г. N 442-ФЗ "О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации"](#)

Внеуличному транспорту посвящен отдельный закон.

Под внеуличным транспортом понимается комплекс, включающий подвижной состав и объекты инфраструктуры, обеспечивающий перевозку пассажиров и провоз ручной клади по договорам перевозки пассажира. К видам внеуличного транспорта относятся метрополитен, монорельсовый транспорт, транспортная подвесная канатная дорога, транспортный фуникулер (транспортная наземная канатная дорога).

Определены полномочия органов власти и местного самоуправления, права и обязанности пассажира и перевозчика, ответственность последнего. Прописаны особенности обслуживания инвалидов. Урегулированы особенности труда отдельных категорий работников внеуличного транспорта. Уделяется внимание вопросам заключения договора перевозки пассажира.

Правила техэксплуатации внеуличного транспорта и пользования им утверждаются субъектами Федерации с учетом региональных особенностей его функционирования. Данные правила разработают на основе типовых, утвердить которые уполномочен Минтранс России. Введен механизм госконтроля за соблюдением правил.

Закон вступает в силу по истечении 1 года после официального опубликования.

Предусмотрены переходные положения. Так, нормативные правовые акты, изданные до его вступления в силу, применяются в части, не противоречащей закону. К правоотношениям, возникшим до его введения в действие, закон применяется в части прав и обязанностей, которые возникнут после.

[Приказ Министерства транспорта РФ от 28 декабря 2017 г. N 542 "Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта исполнения государственной функции по контролю \(надзору\) за соблюдением юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями законодательства Российской Федерации в сфере автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, а также на объектах транспортной инфраструктуры"](#)

О контроле (надзоре) за соблюдением законодательства в сфере автомобильного транспорта и городского наземного электротранспорта.

Утвержден Административный регламент Ространснадзора по контролю (надзору) за соблюдением юрлицами, ИП законодательства в сфере автомобильного транспорта и городского наземного электротранспорта, а также на объектах транспортной инфраструктуры.

Контроль (надзор) осуществляется Управлением государственного автомобильного и дорожного надзора и (или) территориальными управлениями государственного автодорожного надзора.

Срок как плановой, так и внеплановой проверки по общему правилу не может превышать 20 рабочих дней.

Результатом является составление акта проверки. В случае выявления нарушений выдаются предписания по их устранению и устанавливаются меры административного воздействия.

По результатам планового (рейдового) осмотра, обследования ТС автомобильного и городского наземного электротранспорта составляется акт результатов осмотра, обследования.

Регламент Службы по контролю (надзору) за соблюдением законодательства в сфере автомобильного транспорта признан утратившим силу.

Зарегистрировано в Минюсте РФ 29 января 2018 г. Регистрационный № 49803.

[Федеральный закон от 20 декабря 2017 г. N 398-ФЗ "О внесении изменений в Федеральный закон "О безопасности дорожного движения" в части установления дополнительных требований по обеспечению безопасности дорожного движения при перевозке пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом"](#)

Вводятся новые требования к перевозчикам в части безопасности дорожного движения.

Поправки касаются повышения безопасности дорожного движения при перевозке пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электротранспортом.

Так, на организации и ИП, эксплуатирующие транспортные средства, возложена обязанность осуществлять техническое обслуживание транспортных средств в сроки, предусмотренные документацией заводов-изготовителей.

В целях контроля за оснащением транспортных средств тахографами и соблюдением водителями норм времени управления транспортным средством и отдыха должностные лица органов госнадзора наделены правом доступа к тахографу. Категории оснащаемых тахографами транспортных средств должно определить Правительство РФ.

Закрепляются дополнительные обязанности по обеспечению безопасности дорожного движения для коммерческих перевозчиков, а также организаций и ИП, выполняющих перевозки для собственных нужд.

Установлены требования по обеспечению безопасности дорожного движения для физлиц - владельцев транспортных средств с разрешенной максимальной массой более 3,5 тонн и числом сидячих мест (помимо сиденья водителя) более 8. В частности, они должны обеспечить соответствие технического состояния транспортных средств требованиям законодательства, осуществлять техобслуживание транспортных средств в сроки, предусмотренные документацией заводов-изготовителей.

Кроме того, органы исполнительной власти городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга и Севастополя наделены полномочиями определять перечень транспортных средств для перевозки пассажиров с количеством мест для сидения более 8 (помимо места водителя) и допустимой максимальной массой более 5 тонн, которым разрешено движение по полосе для маршрутных транспортных средств.

Федеральный закон вступает в силу через 1 год после дня его официального опубликования.

[Приказ Министерства транспорта РФ от 8 декабря 2017 г. № 513 "О Порядке определения начальной \(максимальной\) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком \(подрядчиком, исполнителем\), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом"](#)

Утвержден порядок определения начальной (максимальной) цены контракта (НМЦК), а также цены контракта с единственным поставщиком (подрядчиком,

исполнителем) при закупках в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом.

Приведены формулы расчета НМЦК, если плата за проезд пассажиров и провоз багажа подлежит перечислению государственному или муниципальному заказчику, а также если она перечисляется подрядчику.

Приказ вступает в силу с 1 июля 2018 г.

[Приказ Федеральной службы по надзору в сфере транспорта от 13 сентября 2017 г. N ВБ-883фс "Об утверждении форм проверочных листов \(списков контрольных вопросов\), применяемых при осуществлении федерального государственного транспортного надзора в области автомобильного транспорта"](#) Проверки при автотранспортных перевозках пассажиров и грузов проводятся в соответствии со списками контрольных вопросов.

Утверждены формы проверочных листов (списков контрольных вопросов), которые используются в рамках федерального государственного транспортного надзора в области автотранспорта. Речь идет о проверках при перевозке пассажиров и грузов.

Предмет плановой проверки ограничен списком контрольных вопросов. Организации и ИП могут самостоятельно проверить, насколько соблюдаются обязательные требования на их объекте, и своевременно устранить нарушения.

Зарегистрировано в Минюсте РФ 28 апреля 2018 г. Регистрационный № 50944.

[Приказ МВД России от 23 августа 2017 г. N 664 "Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения" \(с изменениями и дополнениями\)](#)

Разработан взамен действующего до настоящего времени административного регламента, утвержденного в 2009 году.

Надзор за безопасностью дорожного движения: новый регламент МВД России.

Заново регламентировано исполнение МВД России госфункции по госнадзору за соблюдением требований в области безопасности дорожного движения его участниками.

Скорректирован перечень административных процедур. К ним отнесены надзор за дорожным движением; остановка т/с; остановка пешехода; проверка документов, номеров, техсостояния т/с; применение мер административного воздействия; выезд на место ДТП.

Актуализированы правила информирования об исполнении госфункции, оказания первой помощи участникам дорожного движения, защиты их от преступных и иных противоправных посягательств, проверки документов иностранцев и лиц без гражданства, освидетельствования на алкогольное опьянение и др. Исключены нормы, связанные с изъятием в/у и запрещением эксплуатации т/с как мер обеспечения производства по административному делу.

Закреплено право сотрудников ГИБДД использовать для видеозаписи процессуальных действий, проводимых без участия понятых, цифровые устройства,

позволяющие снимать видео. По возможности сотрудник должен проводить административные процедуры в поле обзора систем видеонаблюдения, размещенных в патрульных т/с и на стационарных постах, либо носимых видеорегистраторов. Разрешено использовать измерительные приборы, принадлежащие государственным и муниципальным органам, общественным объединениям и организациям.

Закреплены нормы об оформлении ДТП без участия уполномоченных сотрудников полиции, а также возможность предъявить для проверки бумажную копию информации о заключении договора ОСАГО в электронном виде.

Участники дорожного движения предъявляют документы для проверки не только без обложек, но и без удерживающих устройств.

Зарегистрирован в Минюсте РФ 06 октября 2017 г. Регистрационный № 48459.

[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.

По состоянию на 01 июня 2018 года законопроект [находится на рассмотрении](#).

1.4.2 Безопасные инфраструктура и дороги

[Постановление Правительства РФ от 24 апреля 2018 г. N 495 "О внесении изменений в Положение о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок"](#)

Изменилась процедура допуска к международным автоперевозкам.

В частности, в заявлении теперь также указываются экологический класс транспортного средства (при наличии), номер и срок действия страхового полиса ОСАГО.

К нему дополнительно прилагаются документы, подтверждающие соответствие финансового положения российского перевозчика установленным требованиям. Это бухгалтерский баланс и отчет о финансовых результатах за последний отчетный период на день подачи заявления либо сведения о кадастровой стоимости объектов недвижимости и (или) рыночной стоимости имущества, находящегося в собственности перевозчика.

Перевозчику предоставлено право обратиться в любой орган транспортного контроля и надзора, а не только по месту регистрации.

Карточка допуска на вновь приобретенное и предполагаемое к использованию для международных автоперевозок транспортное средство выдается в течение 5 рабочих дней с даты подачи заявления.

Владелец удостоверения обязан обеспечивать наличие у водителя транспортного средства свидетельства профессиональной компетентности международного автоперевозчика. Кроме того, он должен в течение одного рабочего дня со дня передачи права владения транспортным средством, на которое выдана карточка допуска, другому лицу уведомить об этом орган транспортного контроля и надзора.

Установлены основания для приостановления действия и аннулирования удостоверения, а также для вынесения предупреждения.

Информация о приостановлении действия или аннулировании удостоверения, а также о признании недействительными карточек допуска размещается на официальном сайте Ространснадзора в течение 3 рабочих дней с даты принятия соответствующего решения.

В реестр удостоверений и карточек допуска также заносится государственный регистрационный знак транспортного средства, на которое выдана карточка допуска.

[Приказ Министерства транспорта РФ от 29 марта 2018 г. N 119 "Об утверждении Порядка осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, в том числе порядка организации пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств"](#)

Утвержден новый порядок осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, в том числе порядок организации пунктов такого контроля.

Указанные пункты могут быть не только стационарными (СПВГК) или передвижными (ППВГК), но и автоматическими (АПВГК).

СПВГК и АПВГК организуются владельцами автодорог или назначенными ими лицами.

ППВГК организуются на базе автомобиля или прицепа на автодорогах федерального значения уполномоченным контрольно-надзорным органом, а на иных автодорогах - уполномоченным контрольно-надзорным органом, владельцем таких дорог или назначенным им лицом.

Осуществление весогабаритного контроля не должно создавать препятствий для движения других транспортных средств.

Установлены требования к организации пунктов контроля.

При осуществлении весогабаритного контроля на СПВГК и ППВГК проводятся визуальный, инструментальный и документальный контроль.

По результатам инструментального контроля должностным лицом уполномоченного контрольно-надзорного органа, владельцем автодороги или оператором СПВГК (ППВГК) составляется акт результатов измерения весовых и габаритных параметров транспортного средства. Он учитывается при осуществлении расчета, начисления и взимания платы в счет возмещения вреда за пройденный транспортом путь.

Установлены требования к акту результатов измерения весовых и габаритных параметров транспорта с использованием автоматических специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи.

Утвержден перечень измерений, выполняемых при осуществлении весогабаритного контроля. Определены обязательные метрологические требования к ним, в том числе показатели точности измерений.

Прежний порядок весового и габаритного контроля транспортных средств, а также организации пунктов контроля утрачивает силу.

Зарегистрировано в Минюсте РФ 8 мая 2018 г. Регистрационный № 51026.

[Постановление Правительства РФ от 30 января 2018 г. N 83 "О присоединении Российской Федерации к Дополнительному протоколу к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов \(КДПГ\), касающемуся электронной накладной"](#)

Международные грузовые автоперевозки: внедряется электронное оформление и сопровождение грузов.

Россия присоединилась к Дополнительному протоколу к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), касающемуся электронной накладной.

Протокол подписан в Женеве 20 февраля 2008 г. и направлен на упрощение и ускорение процедуры оформления договора перевозки путем введения электронной накладной.

Присоединение к протоколу позволит гармонизировать требования, касающиеся выполнения международных автоперевозок, сократить административные процедуры для перевозчиков и создать равные условия для деятельности российских автоперевозчиков на международном рынке.

[Постановление Правительства РФ от 30 января 2018 г. N 89 "О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 28 июня 2016 г. N 590"](#)

Продлено действие понижающих коэффициентов при определении вреда, причиняемого федеральным трассам большегрузами.

Продлено на год (до 31 января 2019 г.) действие понижающих коэффициентов к размеру вреда федеральным автодорогам, причиняемого транспортными средствами, перевозящими тяжеловесные грузы.

Также уточнены диапазоны превышения допустимых осевых нагрузок на ось и (или) допустимой массы транспортного средства.

Постановление вступило в силу с 1 февраля 2018 г.

[Постановление Правительства РФ от 23 января 2018 г. N 45 "О внесении изменения в перечень иностранных государств, в отношении перевозчиков которых вводится сбор за использование автомобильных дорог Российской Федерации"](#)

С эстонских автоперевозчиков будет взиматься сбор за проезд по российским дорогам.

Эстония включена в перечень стран, с перевозчиков которых взимается сбор за использование российских автодорог. Сбор уплачивается с грузовых автотранспортных средств с разрешенной максимальной массой свыше 3,5 т и до 12 т включительно.

Введение сбора для эстонских автоперевозчиков обусловлено тем, что в Эстонии с 1 января 2018 г. введен повременной дорожный сбор на государственных автодорогах для грузовых автомобилей с максимальным весом более 3,5 т.

[Приказ Министерства транспорта РФ от 12 января 2018 г. N 10 "Об утверждении Требований к организации движения по автомобильным дорогам тяжеловесного и \(или\) крупногабаритного транспортного средства"](#)

Об организации движения тяжеловесных и крупногабаритных ТС по автодорогам.

Соответствующие нормы Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автотранспортом и городским наземным электротранспортом при этом признаны утратившими силу.

Указываются требования к ТС, к перевозке груза, размещению и креплению груза на ТС, к автомобилям прикрытия, сопровождающим крупногабаритное ТС, к организации движения и обеспечению безопасности дорожного движения перед началом и при движении ТС.

Движение ТС осуществляется при наличии специального разрешения. Технические характеристики ТС должны быть подтверждены ПТС, одобрением типа ТС и свидетельством о безопасности конструкции ТС. ТС должно быть оснащено системой автоматического (аварийного) торможения, а также должно иметь не менее двух противооткатных упоров для каждого ТС в целях дополнительной фиксации колес в случае аварийной остановки на уклоне. На ТС должны быть установлены опознавательные знаки: "автопоезд", "крупногабаритный груз", "длинномерное транспортное средство", "ограничение скорости" (в зависимости от габаритов перевозимого груза). ТС должно быть оборудовано специальными световыми огнями, проблесковыми маячками оранжевого или желтого цвета.

Размещение и крепление груза на ТС должно соответствовать схеме размещения и крепления груза, разработанной его производителем или грузоотправителем, с учетом мест расположения крепежных элементов, указанных изготовителем груза.

Зарегистрировано в Минюсте РФ 27 апреля 2018 г. Регистрационный № 50940

[Приказ Министерства транспорта РФ от 24 ноября 2017 г. N 496 "О внесении изменений в Порядок осуществления временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам федерального значения и частным автомобильным дорогам, утвержденный приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 августа 2011 г. N 211"](#)

Весенние ограничения движения большегрузов на федеральных дорогах больше не вводятся.

Правилами осуществления временных ограничений движения транспортных средств по автодорогам предусматривалось, в частности, введение весенних ограничений для большегрузов из-за снижения несущей способности конструктивных дорожных элементов.

Теперь такие ограничения не касаются автодорог федерального значения.

В отношении частных дорог предусмотрено установление предельно допустимой нагрузки на ось/группу осей (тележку) транспортного средства. Во время введения ограничения при превышении указанной предельной нагрузки движение автомобилей осуществляется по правилам, установленным для большегрузов. При этом ограничения распространены на международные перевозки грузов.

Зарегистрировано в Минюсте РФ 21 декабря 2017 г. Регистрационный № 49348

1.4.3 Безопасные транспортные средства

[Информация Банка России от 17 мая 2018 г. "Выплата по европротоколу увеличится в два раза"](#) С 1 июня 2018 г. вступают в силу изменения в правила ОСАГО. Они направлены на совершенствование процедуры оформления документов о ДТП без участия сотрудников ГИБДД.

С этой даты по закону максимальная сумма выплаты по европротоколу будет увеличена в два раза - до 100 тыс. руб. Исключение - Москва, Санкт-Петербург, Московская и Ленинградская области, где с 2014 г. действует безлимитный европротокол.

Кроме того, воспользоваться европротоколом можно будет даже при наличии разногласий между участниками ДТП. Для этого необходимо зафиксировать обстоятельства аварии техническими средствами контроля и иными устройствами. При этом появляется возможность фиксации данных о ДТП с помощью специального мобильного приложения. Требования к соответствующему ПО будут установлены Российским союзом автостраховщиков по согласованию с Банком России.

В случае оформления европротокола с разногласиями их наличие и суть должны быть указаны в извещении о ДТП, которое заполняется обоими участниками аварии.

В настоящее время около 30% ДТП оформляется в упрощенном порядке. По итогам 2017 г. общая сумма выплат по европротоколу составила 7,68 млрд руб.

[Федеральный закон от 23 апреля 2018 года N 110-ФЗ "О внесении изменений в Федеральный закон "О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации"](#)

Техосмотр: невозможность эксплуатации автомобиля должна отражаться в диагностической карте.

Поправки касаются оформления диагностической карты на транспортное средство после прохождения техосмотра.

Ранее было установлено, что документ должен содержать сведения о соответствии или несоответствии автомобиля обязательным требованиям безопасности. При этом действовал отказ в выдаче карты при несоответствии автомобиля хотя бы одному из требований.

Согласно изменениям, оператор техосмотра вместо отказа должен отразить в карте это несоответствие и дать заключение о невозможности эксплуатации транспортного средства.

Региональные органы власти наделены правом контролировать соблюдение установленного законом размера платы за выдачу дубликата карты.

[Постановление Правительства Российской Федерации от 17 апреля 2018 года № 456 «О внесении изменения в постановление Правительства Российской Федерации от 17 декабря 2013 г. № 1177»](#)

Пересмотрены сроки вступления в силу требования, согласно которому для организованных перевозок детей должны использоваться автобусы, находящиеся в эксплуатации не более 10 лет. До внесения поправок данное требование предполагалось применять с 1 июля 2018 г.

Теперь введены следующие сроки: в отношении автобусов категории М2, курсирующих по маршрутам, начальные и (или) конечные пункты отправления/назначения которых расположены в Ленинградской и Московской областях, г. Москве и Санкт-Петербурге, требование применяется с 1 июля 2018 г., по остальным маршрутам - с 1 апреля 2019 г. В отношении автобусов категорий М3 - с 1 октября 2018 г. и 1 октября 2019 г. соответственно.

[Указание Банка России от 16 апреля 2018 г. N 4775-У "О внесении изменений в Положение Банка России от 19 сентября 2014 года N 431-П "О правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств"](#)

О составлении извещения о ДТП без сотрудников полиции.

Скорректированы правила ОСАГО. Это связано с поправками, внесенными в декабре 2017 г. в Закон об ОСАГО. Так, при оформлении документов о ДТП без участия сотрудников полиции размер страхового возмещения, причитающегося потерпевшему в счет возмещения вреда, причиненного его ТС, увеличен до 100 тыс. руб.

Это изменение решено отразить в бланке извещения о ДТП. В нем также должны указываться сведения об отсутствии у участников ДТП разногласий относительно его обстоятельств.

Приведен перечень случаев, при которых документы о ДТП без сотрудников полиции не оформляются. Среди них - наличие указанных разногласий; отказ от подписания извещения одним из участников ДТП; превышение размера предполагаемого

ущерба по предварительной оценке участника ДТП над суммой, в пределах которой страховщик осуществляет страховое возмещение в таких случаях.

При оформлении документов без сотрудников полиции дополнительные требования о возмещении вреда, причиненного имуществу потерпевшего, ограничены предельным размером страхового возмещения.

Указание вступает в силу с 01.06.2018.

Зарегистрировано в Минюсте РФ 11 мая 2018 г. Регистрационный № 51058.

[Распоряжение Правительства РФ от 28 апреля 2018 года №831-р «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности до 2025 года»](#)

Правительство утвердило стратегию развития автомобильной промышленности до 2025 г. В ней определены цели, приоритеты и ключевые показатели развития отрасли автомобилестроения и производства автокомпонентов.

Уточняется, что основными целями стратегии являются удовлетворение российскими производителями 80-90% внутреннего спроса на современную автомобильную технику; рост экспорта авто и компонентов; наращивание технологических компетенций национальных компаний; выведение на рынок продуктов с принципиально новыми свойствами в области электродвижения, автономного вождения (электромобилей и беспилотных авто), подключенного автотранспорта, газомоторной техники. Предполагается, что для этого будут созданы технологические консорциумы. Они будут консолидировать усилия государства, автопроизводителей, информационно-телекоммуникационных компаний, научных, инжиниринговых и общественных организаций.

Анализируется состояние отрасли, определены текущие характеристики продукта и НИОКР; глобальные тренды в мировой автомобильной отрасли. Приведена оценка рисков ее реализации и способы их минимизации.

Стратегия является основой для разработки федеральных и региональных госпрограмм (подпрограмм) и иных документов стратегического планирования, содержащих соответствующие мероприятия.

[Распоряжение Министерства транспорта РФ от 13 апреля 2018 г. N НА-55-р "О внесении изменений в социальный стандарт транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденный распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 31 января 2017 г. N НА-19-р"](#)

Скорректирован социальный стандарт транспортного обслуживания населения при перевозках пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом.

Пересмотрены требования к территориальной доступности остановочных пунктов. В частности, сокращено предельное расстояние до остановки от предприятия торговли.

Уточнены требования к доступности транспортных средств для маломобильных групп населения. Так, во всех транспортных средствах перевозчиком должна

обеспечиваться посадка и высадка (в том числе с использованием специальных подъемных устройств) пассажиров из числа инвалидов, не способных передвигаться самостоятельно.

Предусмотрено оснащение остановочных пунктов пригородных и междугородних автобусов защитными средствами от атмосферных осадков (независимо от количества пассажиров), а в регионах с особыми природно-климатическими условиями - еще и ветрозащитой.

Уточнены требования к соблюдению комфортного температурного режима в салоне транспортного средства.

Норма вместимости транспортного средства на муниципальных и межмуниципальных маршрутах сокращена с 5 до 3 человек на 1 кв. м свободной площади пола салона.

Установлены нормативные значения срока службы транспортного средства. Это срок, определенный заводом-производителем, или 10 лет с момента передачи транспортного средства потребителю.

Скорректирована методика оценки качества транспортного обслуживания населения.

[Распоряжение Правительства РФ от 29 марта 2018 года №535-р «Об утверждении плана по устранению административных барьеров и правовых ограничений при реализации «дорожной карты» «Автонет»](#)

Подписанным распоряжением утверждён план мероприятий («дорожная карта») по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации Национальной технологической инициативы по направлению «Автонет» (далее – план).

План включает 75 пунктов, предусматривающих развитие и продвижение технологий беспилотного транспорта, сервисных телематических платформ, навигационных технологий, систем содействия водителю, технологий кибербезопасности, систем беспроводной связи нового поколения, технологий в сфере электротранспорта, других автотранспортных средств, использующих альтернативные виды топлива, и связанных с ними сервисов.

По каждому пункту плана установлены целевые результаты, сроки исполнения и ответственные федеральные органы исполнительной власти и организации.

Реализация плана будет проходить поэтапно с 2018 по 2035 год.

[Проект Приказа Министерства транспорта РФ "Об утверждении Порядка организации и проведения предрейсового или предсменного контроля технического состояния транспортных средств" \(подготовлен Минтрансом России 20.03.2018\)](#)

Юристы и ИП, осуществляющие перевозки автомобильным и городским наземным электротранспортом, должны среди прочего контролировать перед рейсом его техсостояние.

Предложено заново утвердить порядок организации и проведения такого контроля.

Так, *наряду с предрейсовым контролем вводится предсменный контроль*. Он будет проводиться до начала смены, если в течение смены (рабочего дня) водитель транспортного средства совершает более одного рейса. При сменной работе водителей на одном транспортном средстве контроль будут проводить до начала рейса или смены (рабочего дня) водителя транспортного средства, который первым выезжает с парковки.

[Постановление Правительства РФ от 16 марта 2018 г. N 285 "О применении положений пункта 3 Правил перевозок грузов автомобильным транспортом"](#)

Временно не применяются требования ДОПОГ к свидетельствам об официальном утверждении типа цистерны.

Установленные в рамках Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) требования в отношении свидетельств на цистерны не применяются до 1 января 2019 г.

Речь идет о свидетельствах на каждый новый тип автоцистерны, съемной цистерны, контейнера-цистерны, съемного кузова-цистерны, транспортного средства-батарей или многоэлементного газового контейнера (МГЭК). Эти свидетельства удостоверяют, что обследованный тип пригоден для использования по назначению и отвечает установленным требованиям к изготовлению, оборудованию и спецтребованиям, касающимся различных классов перевозимых веществ.

[Приказ Министерства транспорта РФ от 1 марта 2018 г. N 76 "О внесении изменения 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 пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

Уточнены требования к перевозке опасных грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

Напомним, что безопасность перевозки опасных грузов в городском, пригородном и междугородном сообщении обеспечивается соблюдением ряда специальных требований. Указано, что одно из них - осуществление перевозки опасных грузов в цистернах, отвечающих требованиям Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ).

Зарегистрировано в Минюсте РФ 23 марта 2018 г. Регистрационный № 50484.

[Постановление Правительства РФ от 13 февраля 2018 г. N 153 "Об утверждении Правил оснащения транспортных средств категорий М2, М3 и транспортных средств категории N, используемых для перевозки опасных грузов, аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS"](#)

Автобусы и грузовики для перевозки опасных грузов должны быть оснащены аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS.

Регламентирован порядок оснащения автобусов, троллейбусов и грузовых автомобилей для перевозки опасных грузов аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS.

Владельцы указанных транспортных средств (кроме физлиц, использующих их не для предпринимательской деятельности) обязаны оснастить их аппаратурой спутниковой навигации, обеспечивающей определение и передачу в Ространснадзор данных о пространственно-временных характеристиках транспортного средства через систему "ЭРА-ГЛОНАСС".

Оснащение транспортного средства аппаратурой спутниковой навигации предусматривает установку такой аппаратуры на транспортном средстве и ее идентификацию в системе "ЭРА-ГЛОНАСС". Если транспортное средство уже оснащено аппаратурой спутниковой навигации, проводится лишь ее идентификация в системе "ЭРА-ГЛОНАСС". Идентификация аппаратуры спутниковой навигации предполагает размещение в системе "ЭРА-ГЛОНАСС" и передачу в Ространснадзор сведений о транспортном средстве, его владельце и аппаратуре спутниковой навигации.

Постановление вступает в силу через 2 месяца со дня его официального опубликования.

[Постановление Правительства РФ от 12 февраля 2018 г. N 148 "О внесении изменений в Правила проведения технического осмотра транспортных средств"](#)

ТО ТС: диагностическая карта более не заверяется печатью.

Внесены изменения в правила проведения техосмотра транспортных средств.

Так, исключено упоминание о применении при техническом диагностировании методов визуального контроля. Уточнены требования, предъявляемые при проведении техосмотра к транспортным средствам отдельных категорий. Пересмотрена продолжительность техдиагностирования.

Скорректирована форма диагностической карты. В частности, дополнительно отражается информация о наличии и работоспособности предусмотренного в эксплуатационной документации транспортного средства рулевого демпфера и (или) усилителя рулевого управления. Также проверяется отсутствие подтекания рабочей жидкости в гидросистеме усилителя руля и не предусмотренных конструкцией светового прибора оптических элементов. Печать более не проставляется.

[Приказ Министерства транспорта РФ от 30 января 2018 г. N 35 "О внесении изменений в приказы 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" и от 21 августа 2013 г. N 273 "Об утверждении Порядка оснащения транспортных средств тахографами"](#)

Скорректированы требования к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства.

Вместо калибровки должна проводиться **настройка** тахографа. Это вызвано переходом с аналоговых тахографов на цифровые.

Цифровыми тахографами необходимо оснастить автобусы с числом мест более 20 и грузовые автотранспортные средства с полной массой свыше 15 тонн, предназначенные для междугородных и международных перевозок, на которые при изготовлении были установлены аналоговые тахографы.

Регламентирован порядок замены блока СКЗИ тахографа в связи с окончанием срока эксплуатации.

Зарегистрировано в Минюсте РФ 16 февраля 2018 г. Регистрационный № 50061.

[Федеральный закон от 29 декабря 2017 г. N 448-ФЗ "О внесении изменений в статьи 11.1 и 12 Федерального закона "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств"](#)

Скорректирован Закон об ОСАГО.

В случае оформления документов о ДТП без участия сотрудников полиции размер страхового возмещения, причитающегося потерпевшему в счет возмещения вреда, причиненного его ТС, не может превышать 50 тыс. руб. Данную сумму решено увеличить до 100 тыс. руб. Речь идет о случаях отсутствия у участников ДТП разногласий относительно его обстоятельств.

Для получения возмещения в пределах 100 тыс. руб. при наличии разногласий данные об обстоятельствах причинения вреда должны быть зафиксированы его участниками и переданы в АИС ОСАГО.

Также данные об обстоятельствах причинения вреда должны быть зафиксированы и переданы в АИС ОСАГО в случае отсутствия разногласий по ДТП, произошедшим на территориях Москвы, Санкт-Петербурга, Московской, Ленинградской областей, для получения возмещения в пределах страховой суммы в размере 400 тыс. руб.

Указано, что с 01.10.2019 обстоятельства причинения вреда в связи с повреждением ТС в результате ДТП, характер и перечень видимых повреждений ТС должны быть зафиксированы в извещении о ДТП.

Поправки вступили в силу с 01.06.2018, за исключением положений, для которых установлен иной срок вступления их в силу.

[Приказ Министерства транспорта РФ от 27 декабря 2017 г. N 540 "Об утверждении Порядка и требований к оформлению документа о произошедшем событии на транспорте и его обстоятельствах для получения страхового возмещения по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров"](#)

В Закон об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика перед пассажирами (ОСГОПП) внесены изменения, которые вступили в силу с 27.01.2018.

Поправками установлено, что для получения возмещения по ОСГОПП страховщику нужно предоставить также документ о произошедшем событии на транспорте и его

обстоятельствах. В связи с этим Минтранс России установил порядок его оформления и требования к последнему.

Документ составляется перевозчиком или уполномоченным им лицом на каждое произошедшее событие, в результате которого при перевозке был причинен вред жизни, здоровью, имуществу пассажира.

В документе указываются дата, место события, вид транспорта, наименование перевозчика, иная информация. Определены особенности его оформления на различных видах транспорта.

Приказ не касается случаев причинения вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров на морском транспорте, а также причинения вреда имуществу пассажира на внутреннем водном транспорте.

Зарегистрировано в Минюсте РФ 20 апреля 2018 г. Регистрационный № 50840.

[Указание Банка России от 25 декабря 2017 г. N 4664-У "О внесении изменений в Положение Банка России от 19 сентября 2014 года N 431-П "О правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств"](#)

Скорректированы правила ОСАГО.

Исключены положения о нанесении двухмерного штрихового кода (QR-кода), содержащегося в страховом полисе ОСАГО, типографским способом. Такой код будет указываться и при заключении договора обязательного страхования в виде электронного документа.

Уточнено, что содержащиеся в страховом полисе положения о заключении договора добровольного страхования (ДСАГО) не являются обязательными.

Исключена необходимость прилагать справку о ДТП, выданную подразделением полиции, к заявлению о страховом возмещении или прямом возмещении убытков. Это обусловлено тем, что такие справки более не выдаются.

Зарегистрировано в Минюсте РФ 5 марта 2018 г. Регистрационный № 50253.

[Приказ МВД России от 29 ноября 2017 года № 900 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по выдаче свидетельства о допуске транспортных средств к перевозке опасных грузов»](#)

Регламентирована госуслуга по выдаче свидетельства о допуске транспортных средств к перевозке опасных грузов.

Она оказывается подразделением Госавтоинспекции по месту обращения заявителя.

Свидетельство можно получить в течение одного рабочего дня с даты представления необходимых документов. Установлен их перечень. Предусмотрена возможность их подачи в т. ч. через Единый портал госуслуг.

Госпошлина и иная плата за предоставление госуслуги не взимаются.

[Официальное разъяснение Банка России от 23 ноября 2017 г. N 1-ОР "О применении отдельных норм Положения Банка России от 19 сентября 2014 года N 431-П "О правилах](#)

[обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств"](#)

Для получения страховки по ОСАГО справка о ДТП больше не нужна.

Банк России указал, что страховщик не вправе требовать от потерпевшего справку о ДТП для выплаты страхового возмещения по ОСАГО.

Дело в том, что 20 октября 2017 г. вступил в силу новый административный регламент ГИБДД, который не предусматривает выдачу указанной справки.

[Постановление Правительства РФ от 18 ноября 2017 г. N 1393 "О внесении изменения в Правила противопожарного режима в Российской Федерации"](#)

Электромобили можно будет подзаряжать на стоянках.

Скорректированы правила противопожарного режима в России.

Установлена возможность заряжать тяговые литий-ионные аккумуляторные батареи электромобилей в помещениях, под навесами и на открытых площадках для хранения и стоянки транспорта.

[Приказ Министерства транспорта РФ от 7 ноября 2017 г. N 476 "О внесении изменений в отдельные приказы Министерства транспорта Российской Федерации по вопросам организации и проведения предрейсового контроля технического состояния транспортных средств и оформления путевых листов"](#)

В путевом листе должны отражаться ОГРН перевозчика и сведения о проведении предрейсового контроля.

Дополнен перечень обязательных реквизитов путевого листа.

Помимо прочего, в нем должны указываться ОГРН юрлица (предпринимателя), а также дата (число, месяц, год) и время (часы, минуты) проведения предрейсового контроля технического состояния транспортного средства (если обязательность его проведения предусмотрена законодательством).

Кроме того, ранее предусматривалось проведение ежедневного контроля технического состояния транспортных средств перед выездом на линию с места стоянки и по возвращении к месту стоянки.

Теперь речь идет только о проведении предрейсового контроля технического состояния транспортных средств до их выезда с места постоянной стоянки.

Зарегистрировано в Минюсте РФ 1 декабря 2017 г. Регистрационный № 49083.

[Приказ Министерства транспорта РФ от 17 октября 2017 г. N 446 "О внесении изменений в Административный регламент Федеральной службы по надзору в сфере транспорта предоставления государственной услуги по лицензированию деятельности по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек \(за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя\), утвержденный приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 29 апреля 2013 г. N 144"](#)

Скорректирован административный регламент по лицензированию пассажирских автоперевозок.

В частности, через Единый портал госуслуг можно записаться на прием в Ространснадзор и его территориальный орган для подачи запроса о предоставлении госуслуги, получить ее результат.

Уточнен перечень документов, необходимых для получения и переоформления лицензии. Так, *больше не потребуются копии талонов о прохождении ТО*. В то же время нужно уведомление о включении транспортного средства в Реестр категорированных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о присвоенной категории.

Увеличены размеры взимаемых госпошлин. Их можно уплатить в т. ч. через Единый портал госуслуг или официальный сайт Ространснадзора. Прописаны требования, направленные на обеспечение доступа инвалидов к местам предоставления госуслуги.

Закреплены положения о межведомственном взаимодействии при оказании госуслуги.

Зарегистрировано в Минюсте РФ 14 ноября 2017 г. Регистрационный № 48888.

[Постановление Правительства РФ от 6 октября 2017 г. N 1215 "О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации и признании утратившими силу положений некоторых актов Правительства Российской Федерации"](#)

Об оформлении электронных паспортов ТС.

Скорректировано Постановление Правительства РФ о госрегистрации автомототранспортных средств и других видов самоходной техники на территории России.

В действующей редакции регистрация ТС, кроме зарегистрированных в других странах и временно находящихся на территории России сроком до 6 месяцев, осуществляется с выдачей соответствующих документов и государственных регистрационных знаков (ГРН) в порядке очередности возрастания их цифровых значений без резервирования за юридическими или физическими лицами отдельных серий или сочетаний символов.

Поправками взамен оговорена регистрация ТС, кроме зарегистрированных на территории стран ЕАЭС или временно ввезенных на таможенную территорию ЕАЭС на срок не более 6 месяцев.

Закреплено, что если в электронном паспорте ТС со статусом "действующий" отсутствуют сведения об уплате утилизационного сбора в России или об основании неуплаты утилизационного сбора, то регистрация и изменение регистрационных данных ТС не осуществляются.

Соответствующие изменения вносятся в Правила взимания, исчисления, уплаты и взыскания утилизационного сбора в отношении колесных ТС (шасси) и прицепов к ним, а также возврата и зачета излишне уплаченных или излишне взысканных сумм этого сбора.

Так, информация об уплате утилизационного сбора или об основании неуплаты утилизационного сбора будет вноситься в электронный паспорт ТС на основании сведений ФТС или ФНС России.

Установлены сроки представления импортерами необходимых документов в ФТС России. Указано, какие сведения и документы крупнейший производитель представляет в налоговый орган по месту своего нахождения в случае оформления на колесные ТС (шасси) или прицепы к ним электронных паспортов.

[Постановление Правительства РФ от 5 октября 2017 г. N 1212 "О некоторых вопросах, связанных с введением в Российской Федерации электронного паспорта транспортного средства и электронного паспорта шасси транспортного средства"](#)

Утверждены дополнительные сведения информационного характера, указываемые в электронных паспортах т/с (ПТС) и электронных паспортах шасси т/с (ПШТС).

К таким сведениям отнесены данные о собственнике; о приходном ордере по уплате утилизационного сбора или об основаниях его неуплаты; о техосмотре, техобслуживании и ремонте; об ограничениях (обременениях); о страховании и страховых случаях; о ДТП с участием т/с. Кроме того, указываются наименование т/с, определяемое его назначением, а также сведения собственника и сведения администратора систем электронных паспортов.

Установлены правила формирования перечисленных сведений. Они вносятся администратором систем электронных паспортов в раздел "Иные сведения, носящие информационный характер". Дополнительные сведения позволят создать историю т/с с момента его изготовления или ввоза на территорию ТС и до утилизации.

Закреплено, что уникальный номер электронного ПТС (ПШТС) должен присваиваться в течение 24 ч после заполнения всех обязательных разделов паспорта уполномоченным органом или организацией и подтверждения сведений усиленной квалифицированной электронной подписью такого органа или организации. При этом эти органы и организации должны быть включены в соответствующий единый реестр ЕАЭС.

Урегулированы также иные вопросы, связанные с введением в России электронных ПТС (ПШТС). Переходный период их внедрения продлен до 1 июля 2018 г.

Примечание. Решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 29 мая 2018 г. N 88 **до 1 ноября 2019 г.** допускается оформление паспортов транспортных средств (шасси) по форме и в соответствии с правилами, которые установлены законодательством государства - члена ЕАЭС.

Аналогичным образом продлен период оформления паспортов самоходных машин и других видов техники в соответствии с единой формой, утвержденной решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 18 августа 2015 г. N 100.

[Указание Банка России от 11 августа 2017 г. N 4486-У "О внесении изменений в приложение 1 к Положению Банка России от 19 сентября 2014 года N 431-П "О правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств"](#)

Если в ДТП участвовало более двух машин, то прямое возмещение убытков также возможно.

Прямое возмещение убытков по ОСАГО возможно при одновременном соблюдении двух условий. Уточнено одно из них.

Во-первых, для этого необходимо, чтобы вред был причинен только транспортным средствам. Во-вторых, ДТП произошло в результате взаимодействия (столкновения) двух и более (ранее - только двух) транспортных средств.

Зарегистрировано в Минюсте РФ 15 ноября 2017 г. Регистрационный № 48901.

1.4.4 Безопасное поведение пользователей дорог (в т.ч. водителей)

[Приказ Министерства транспорта РФ от 3 мая 2018 г. N 170 "О внесении изменений в Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утвержденное приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 20 августа 2004 г. N 15"](#)

Ужесточены требования к режиму рабочего времени водителей автомобилей.

Скорректированы особенности режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, работающих по трудовому договору.

Предусмотрено, что установленные особенности не распространяются на водителей пожарных и аварийно-спасательных автомобилей.

В случае, когда при осуществлении междугородной перевозки водителю необходимо дать возможность доехать до соответствующего места отдыха, продолжительность ежедневной работы (смены) может быть увеличена до 12 часов. При этом должны соблюдаться установленные ограничения по времени управления автомобилем.

Водителям, осуществляющим перевозки для вещателей общероссийских обязательных общедоступных телеканалов и радиоканалов, и оператора связи, осуществляющего эфирную цифровую наземную трансляцию общероссийских обязательных общедоступных телеканалов и радиоканалов, продолжительность ежедневной работы (смены) может быть увеличена до 12 часов при условии, что общая продолжительность управления автомобилем в течение смены не превышает 9 часов.

При суммированном учете рабочего времени суммарная продолжительность управления автомобилем за неделю не может превышать 56 часов и за две недели подряд - 90 часов.

Также закреплено следующее требование. Не позже, чем через 4 часа управления автомобилем водитель обязан сделать специальный перерыв для отдыха от управления автомобилем в пути продолжительностью не менее 15 минут, в дальнейшем перерывы такой продолжительности предусматриваются не более чем через каждые 2 часа. Это требование касается не только междугородных перевозок.

Зарегистрировано в Минюсте РФ 24 мая 2018 г. Регистрационный № 51176.

[Приказ Министерства образования и науки РФ от 1 марта 2018 г. N 161 "Об утверждении примерных программ повышения квалификации водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий"](#)

Водителей, управляющих транспортом со спецсигналами, с нового учебного года ждут новые примерные программы повышения квалификации.

Утверждены новые примерные программы повышения квалификации водителей транспортных средств, оборудованных устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов.

Обновлены программы для водителей транспортных средств категорий А, В, С, D. Введены программы для подкатегорий А1, В1, С1, D1.

В примерном учебном плане более не предусмотрен отдельный зачет по первой помощи при ДТП. Таким образом, этот учебный предмет вошел в состав квалификационного экзамена.

Формы, периодичность и порядок проведения промежуточной аттестации обучающихся устанавливаются образовательной организацией самостоятельно. Обучение завершается итоговой аттестацией в форме квалификационного экзамена. Он включает в себя практическую работу и проверку теоретических знаний в пределах квалификационных требований, указанных в квалификационных справочниках и профстандартах.

К проведению экзамена привлекаются представители работодателей, их объединений.

По результатам выдается свидетельство о профессии водителя.

Утрачивают силу прежние примерные программы подготовки водителей транспортных средств категорий А, В, С и D, оборудованных спецсигналами. Не применяется форма свидетельства о прохождении подготовки данных водителей.

Приказ вступает в силу с 1 сентября 2018 г.

Зарегистрировано в Минюсте РФ 10 мая 2018 г. Регистрационный № 51055.

[Приказ Министерства труда и социальной защиты РФ от 6 февраля 2018 г. N 59н "Об утверждении Правил по охране труда на автомобильном транспорте"](#) Охрана труда на автомобильном транспорте: новые правила.

На их основе работодателем разрабатываются и утверждаются инструкции по охране труда для работников и (или) видов выполняемых работ.

Работодатель обязан обеспечить эксплуатацию, техническое обслуживание, ремонт и проверку технического состояния транспортных средств в соответствии с установленными требованиями; обучение работников по охране труда и проверку знаний требований охраны труда; контроль за соблюдением работниками требований инструкций по охране труда.

При эксплуатации транспортных средств на работников возможно воздействие вредных и (или) опасных производственных факторов. Приведен их перечень. Работодатель обязан принимать меры по их исключению или снижению до допустимых уровней воздействия. Если это невозможно, выполнение работ без обеспечения работников соответствующими средствами индивидуальной защиты запрещается.

Работодатель вправе устанавливать дополнительные требования безопасности при выполнении работ, связанных с эксплуатацией транспортных средств, улучшающие условия труда работников.

Закреплены требования охраны труда, предъявляемые к организации выполнения работ; требования к производственным территориям, к площадкам для хранения транспортных средств, к помещениям для техобслуживания; к осуществлению производственных процессов, требования при эксплуатации транспортных средств и т.д.

Межотраслевые правила по охране труда на автомобильном транспорте от 2003 г. утратили силу.

Приказ вступает в силу по истечении 6 месяцев после его официального опубликования. Зарегистрировано в Минюсте РФ 23 марта 2018 г. Регистрационный № 50488.

[Приказ Министерства транспорта РФ от 24 января 2018 г. N 27 "Об установлении значений минимальной разницы в расписаниях между временем отправления транспортных средств, предусмотренных частью 1 статьи 7 Федерального закона от 13 июля 2015 г. N 220-ФЗ"](#)

Определена минимальная разница во времени отправления автотранспортных средств на межрегиональных маршрутах регулярных перевозок.

Установлена минимальная разница в расписаниях между временем отправления транспортных средств на межрегиональных маршрутах регулярных перевозок автотранспортом.

Если устанавливаемый или изменяемый межрегиональный маршрут регулярных перевозок включает в себя несколько общих остановочных пунктов с ранее установленным межрегиональным маршрутом, то должна соблюдаться минимальная разница во времени отправления при движении транспортных средств между общими остановочными пунктами в прямом и обратном направлениях.

Разница в расписаниях зависит от протяженности ранее установленного маршрута, вводимого (изменяемого) маршрута и совпадающего пути следования.

Зарегистрировано в Минюсте РФ 9 февраля 2018 г. Регистрационный № 49982.

[Приказ Министерства транспорта РФ от 11 января 2018 г. N 8 "О внесении изменений в Правила проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 23 июля 2015 г. N 227"](#)

Уточнены правила досмотра, в т. ч. дополнительного и повторного, в целях транспортной безопасности.

Если применение техсредств досмотра затруднительно или невозможно, то предусмотрены его иные способы. К таким способам отнесены также визуальный осмотр материальных объектов досмотра и проверка целостности внешней упаковки, пломбировки (маркировки). Это необходимо при наличии сопроводительных документов, в которых указано, что объект обладает свойствами, препятствующими досмотру вышеуказанными способами.

На станциях метрополитена физлица и перемещаемые ими материальные объекты в места общего пользования обследуются с помощью металлодетекторов, а также средств

радиационного контроля. Обследование объектов досмотра с помощью иных средств досмотра проводится выборочно.

При пересечении пассажиром границ перевозочного сектора зоны транспортной безопасности осуществляется проверка наличия у него перевозочного документа.

Зарегистрирован в Минюсте РФ 22 марта 2018 г. Регистрационный № 50481.

[Федеральный закон от 29 декабря 2017 г. N 480-ФЗ "О внесении изменений в Федеральный закон "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"](#)

Нововведения в сфере регулярных пассажирских автоперевозок.

Закон направлен на совершенствование организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автотранспортом.

В частности, уточнены требования к расписаниям отправления транспортных средств по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок.

Прописан порядок установления льгот на проезд. Обязательно согласование с перевозчиком размеров компенсации недополученных доходов.

Скорректирован порядок установления, изменения и отмены муниципальных, межмуниципальных и смежных межрегиональных маршрутов регулярных перевозок. Предусмотрена организация регулярных перевозок между Краснодарским краем и Республикой Адыгея.

Региональные и местные власти наделены правом устанавливать дополнительные требования к перевозчикам, например, в части максимального количества транспортных средств, разрешенных к одновременному использованию на маршруте; максимального числа невыполненных рейсов; обязанности передавать в региональную или муниципальную информационную систему навигации сведения о месте нахождения транспортных средств.

Скорректированы условия и порядок выдачи свидетельств и карт маршрутов. Расширен перечень оснований для прекращения действия свидетельства. Так, к ним отнесено невыполнение ни одного рейса по маршруту, предусмотренного расписанием, в течение более чем 3 дней подряд, а по межрегиональному маршруту - невыполнение более 5 рейсов подряд, предусмотренных расписанием.

Уточнены требования к остановочным пунктам. Предусмотрено проведение органами государственного транспортного контроля плановых (рейдовых) осмотров автовокзалов, автостанций, а также остановочных пунктов, расположенных вне их территорий.

Отменены требования к стоянке транспортных средств в ночное время.

Введены дополнительные ограничения на организацию заказных перевозок пассажиров и багажа.

Определены полномочия и порядок действий органов власти в случае досрочного расторжения договора с перевозчиком или его отказа от выполнения регулярных перевозок по маршруту.

Федеральный закон вступает в силу со дня его официального опубликования, за исключением отдельных положений, для которых предусмотрен иной срок введения в действие.

[Постановление Правительства РФ от 12 декабря 2017 г. N 1524 "О внесении изменения в Правила дорожного движения Российской Федерации"](#)

При остановке за городом ночью водители должны будут надеть светоотражающую одежду.

ПДД дополнены новой обязанностью водителей.

В случае вынужденной остановки транспортного средства или ДТП вне населенных пунктов в темное время суток либо в условиях ограниченной видимости водитель при нахождении на проезжей части или обочине должен быть одет в куртку, жилет или жилет-накидку с полосами световозвращающего материала (согласно ГОСТу 12.4.281-2014).

Данная норма ПДД является регулятивной, то есть определяющей порядок поведения участников дорожного движения, в данном случае – поведения водителей транспортных средств. За её несоблюдение административной ответственности не предусмотрено. Постановление вступает в силу через 90 дней после его официального опубликования.

[Федеральный закон от 30 октября 2017 г. N 301-ФЗ "О внесении изменения в статью 12.18 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях"](#)

Увеличен размер штрафа за непуск пешехода.

Усилена административная ответственность за непредоставление преимущества в движении пешеходам или иным участникам дорожного движения.

Невыполнение требования ПДД уступить дорогу пешеходам, велосипедистам или иным участникам дорожного движения (за исключением водителей транспортных средств), пользующимся преимуществом, влечет административный штраф в размере от 1 500 до 2 500 руб.

Ранее за указанное нарушение наказывали штрафом в размере 1 500 руб.

Необходимость усилить ответственность вызвана, в частности, ростом количества ДТП на пешеходных переходах и высокой степенью общественной опасности данных нарушений.

[Постановление Правительства РФ от 26 октября 2017 г. N 1300 "О внесении изменений в Правила дорожного движения Российской Федерации"](#)

Главный - на кольце: приоритет проезда перекрестка с круговым движением зафиксирован в ПДД.

Скорректированы ПДД. Установлен приоритет проезда перекрестка с круговым движением. Так, при въезде на перекресток, который обозначен знаком "Круговое

движение", водитель обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по такому перекрестку.

Ранее водитель обязан был уступить дорогу, если перед таким перекрестком установлены знаки "Уступите дорогу" или "Движение без остановки запрещено". Если же знака не было, то дорогу уступали те, кто находится на круге. Данное правило исключено.

[Постановление Правительства РФ от 20 октября 2017 г. N 1276 "О внесении изменений в Правила дорожного движения Российской Федерации"](#)

Запрет выезда на перекресток во время затора: ПДД дополнены положениями о новой разметке.

Внесены поправки в ПДД в части запрета выезда на перекресток во время затора.

Перед перекрестками с пересекающимися транспортными потоками, на которых часто образуются заторы, установят специальную дорожную разметку желтого цвета. На перекресток, обозначенный такой разметкой, запрещается выезжать, если впереди по пути следования образовался затор. В противном случае затор вынудит водителя остановиться, создав препятствие для движения водителей в поперечном направлении. Изменения не касаются водителей, желающих повернуть направо или налево.

Разметка может применяться самостоятельно либо совместно с дорожным знаком "Участок перекрестка". Если на сложных перекрестках его невозможно установить на границе перекрестка, то знак будет находиться на расстоянии не более 30 метров до границы.

Постановление вступает в силу по истечении 180 дней со дня официального опубликования, за исключением отдельных положений, вступающих в силу со дня официального опубликования.

[Разъяснения МВД России от 20 октября 2017 г. "Госавтоинспекция разъясняет положения Административного регламента по надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства"](#)

Разъяснены нововведения при осуществлении МВД федерального госнадзора за участниками дорожного движения.

20 октября 2017 г. вступил в силу новый регламент исполнения МВД России госфункции по осуществлению федерального госнадзора за участниками дорожного движения. Из него, в частности, исключены положения, предусматривающие при оформлении ДТП выдачу сотрудниками полиции участникам происшествия справки о ДТП.

Разъяснено, что при этом сотрудниками полиции будут оформляться исключительно процессуальные документы. В них будут отражаться сведения, которые ранее содержались в справке о ДТП (о транспортных средствах, их повреждениях, страховых полисах ОСАГО, участниках происшествия).

Также сообщается, что останавливать транспортные средства только с целью проверки документов можно и вне стационарных постов ДПС (ранее - исключительно на

стационарном посту). К имеющимся ранее основаниям для остановки автомобиля вне поста ДПС добавилось основание в части проверки документов.

Кроме того, инспектор больше не имеет право препятствовать фотовидео съемке общения граждан с сотрудниками. Также разрешена фотовидеофиксация нарушений ПДД в зонах ремонтных работ.

Включена норма о возможности использования технических средств, не принадлежащих органам внутренних дел.

Предусмотрены положения, касающиеся соответствия средств автоматической фиксации ГОСТам. При этом действие стандарта распространяется на все комплексы, в том числе эксплуатируемые ранее.

При отрицательном результате освидетельствования на состояние опьянения (если оно осуществлялось на посту ДПС, ином помещении ОВД) сотрудник обязан препроводить лицо к месту отстранения от управления автомобилем либо к месту нахождения его транспортного средства.

Ряд изменений носит технический характер.

[Приказ МВД России от 6 сентября 2017 г. N 707 "О внесении изменений в нормативные правовые акты МВД России по вопросам регистрационно-экзаменационной деятельности"](#)

Скорректированы два регламента МВД России: по проведению экзаменов на право управления т/с и выдаче в/у и по регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним.

Закреплено, что подать документы и получить оформленные подразделениями ГИБДД российские национальные в/у взамен ранее выданных российских в/у, а также получить международные в/у теперь можно в МФЦ. В данном случае срок оказания госуслуги не должен превышать 15 рабочих дней.

Уточнено, какие документы подает заявитель. Расширен список документов, которые заявитель может представить по своей инициативе (например, загранпаспорт при желании транслитерировать записи в в/у).

Дополнены основания, по которым предоставление госуслуги может быть приостановлено. Это, в частности, отсутствие в установленных случаях сведений, подтверждающих выдачу документа о профобучении по программам для водителей, либо медзаключения, либо в/у; неявка заявителя для получения результата оказания госуслуги; недостижение заявителем, сдавшим экзамены на право управления т/с категорий В или С, 18 лет на дату получения права на управление т/с; несоблюдение заявителем, ранее лишенным права управления т/с за административные правонарушения, условий возврата в/у.

Оплатить госпошлину можно через Единый портал по предварительно заполненным должностным лицом реквизитам. Уточнены правила подачи заявлений, в т. ч. его оформления через Единый портал. Скорректирован порядок проведения экзаменов.

С учетом опыта проведения практических экзаменов изменен ряд испытательных упражнений и условий их выполнения. Например, упражнение «скоростное

маневрирование» для мотоциклов стало обязательным, в связи с чем к существующей схеме испытательного упражнения добавлен второй вариант его выполнения, который может быть адаптирован к любой площадке (первый вариант в связи с большим участком, необходимым для его выполнения, длиной 80 метров помещается не на всех площадках).

Решен вопрос о проведении экзамена на площадке в зимних условиях – при устойчивом снежном покрове границы испытательных упражнений обозначаются дополнительными стойками и конусами, при этом проведение экзамена будет возможно при обработке поверхности площадки противогололедными средствами.

Скорректированы основания для прекращения экзамена на площадке и выставлении отрицательной оценки. Так, оценка «не сдал» выставляется в случае падения с мотоцикла.

В регламенте, посвященном регистрации т/с и прицепов, установлено, какие сведения размещаются на Едином портале. Уточнен срок предоставления госуслуги в случае поступления заявления в форме электронного документа с помощью Единого портала. Закреплено, что госпошлину можно также уплатить через Единый портал.

Зарегистрировано в Минюсте РФ 02 октября 2017 г. Регистрационный № 48381.

[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"](#)

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

1.4.5 Совершенствование помощи пострадавшим в авариях

Исправлены 15 вопросов и 20 комментариев для экзаменационных задач, используемых при проведении теоретического экзамена на право управления транспортными средствами. Все изменения коснулись вопросов оказания первой помощи.

Корректировка комплекта задач была осуществлена по итогам рассмотрения ряда обращений профессионального сообщества, содержащего, по мнению их представителей, не вполне корректную информацию в части оказания первой помощи лицам, пострадавшим в ДТП.

В целях подготовки объективного экзаменационного материала для сдачи в экзаменационных подразделениях Госавтоинспекции было запрошено мнение одного из головных учреждений в области оказания первой помощи – Федерального медико-биологического агентства России – о достоверности уточненной редакции вопросов и ответов. По результатам экспертизы представленные сведения были признаны корректно составленными.

Всего обновлено 15 вопросов, касающихся оказания первой помощи пострадавшим. К примеру, изменения внесены в вопросы о том, как извлечь инородное тело из дыхательных путей пострадавшего, в каких случаях нужно извлекать пострадавшего из салона автомобиля, какую помощь нужно оказывать при признаках термического ожога, как правильно располагать руки при сердечно-легочной реанимации.

Ссылки для скачивания билетов доступны в разделе «Участникам движения – Автовладельцам» на официальном сайте российской Госавтоинспекции <https://гибдд.пф>

1.4.6 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 ограничении 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».

Как предусматривается [частью 4 статьи 6 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»](#):

«К полномочиям органов местного самоуправления городского поселения в области обеспечения безопасности дорожного движения относятся осуществление мероприятий по обеспечению 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 на автомобильных дорогах местного значения, в том числе на объектах улично-дорожной сети, в границах населенных пунктов городского поселения при осуществлении дорожной деятельности, включая принятие решений о временных ограничении или прекращении движения транспортных средств на автомобильных дорогах местного значения в границах населенных пунктов городского поселения в целях обеспечения безопасности дорожного движения».

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.

В связи с большим объемом принимаемых региональных НПА ограничимся их примерами по ряду **приоритетных** направлений.

Одним из таких важных направлений 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.

[Распоряжение Правительства Москвы от 30 декабря 2017 г. N 768-РП "О мерах по повышению привлекательности транспорта общего пользования в городе Москве"](#)

Пассажирам, использующим проездной билет «Кошелек», будут начисляться бонусы. Планируется разработать программу лояльности для пассажиров, использующих проездной билет «Кошелек».

Предполагается, что в разрабатываемую программу будет включено условие, согласно которому при пополнении кошелька на сумму не менее 250 руб. на бонусный счет пассажира возвращается 3%. Бонусы можно будет использовать при оплате услуг (товаров, работ) организаций - партнеров программы, а также при оплате услуг по перевозке пассажиров на общественном транспорте.

Организацию, осуществляющую начисление и списание бонусов, привлечение партнеров программы, планируется выбрать на конкурсной основе.

[Распоряжение Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области от 11 января 2018 г. N 2-Р "Об утверждении Порядка допуска юридических лиц, индивидуальных предпринимателей к осуществлению регулярных перевозок без проведения открытого конкурса на право осуществления перевозок по маршруту регулярных перевозок"](#)

Определена процедура допуска юридических лиц и индивидуальных предпринимателей к осуществлению регулярных перевозок по межмуниципальному маршруту регулярных перевозок или смежному межрегиональному маршруту регулярных перевозок, начальный остановочный пункт которых расположен на территории Московской области, без проведения открытого конкурса на право осуществления перевозок по маршруту регулярных перевозок. Органом, ответственным за осуществление регулярных перевозок, является Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области. Уточнены сроки и порядок допуска перевозчика к осуществлению регулярных перевозок. Результатом процедуры является право на получение свидетельства об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок.

[Закон Московской области от 18 апреля 2018 г. N 46/2018-ОЗ "О внесении изменений в Закон Московской области "Об организации транспортного обслуживания населения на территории Московской области" \(принят постановлением Московской областной Думы от 5 апреля 2018 г. N 28/48-П\)](#)

Пересмотрен основной нормативно-правовой акт об организации транспортного обслуживания населения в Московской области. Расширены полномочия Правительства Московской области, уполномоченного органа Московской области. Установлено, что теперь перевозчик пассажиров обязан обеспечивать учет выручки от продажи проездных документов (билетов) и талонов для проезда в общественном транспорте в системе обеспечения безналичной оплаты проезда пассажиров и перевозки багажа автомобильным транспортом, учета проданных билетов и совершенных поездок. Определен порядок обращения в суд с заявлением о прекращении действия свидетельства об осуществлении перевозок по межмуниципальному маршруту регулярных перевозок автомобильным транспортом или муниципальному маршруту регулярных перевозок автомобильным транспортом. В целом, изменения нацелены на улучшение качества транспортного обслуживания населения.

Положительным моментом является появление региональных программ, направленных на внедрение новых, экологически чистых транспортных средств. Однако пока такую программу удалось обнаружить только в г. Москве.

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 Москвы от 22 марта 2018 г. N 215-ПП "Об утверждении Регламента предоставления услуги города Москвы "Предоставление специального разрешения на движение по улично-дорожной сети города Москвы тяжеловесного и \(или\) крупногабаритного транспортного средства"](#)

Утвержден порядок предоставления спецразрешения на движение по улично-дорожной сети города тяжеловесного и крупногабаритного транспорта.

Спецразрешение на движение по улично-дорожной сети Москвы тяжеловесного или крупногабаритного транспорта выдается на одну или несколько поездок (не более десяти) транспортного средства по определенному маршруту с аналогичным грузом, имеющим одинаковое наименование, габариты, массу. Спецразрешение выдается ГБУ "Гормост" на срок до трех месяцев, в срок, не превышающий 11 рабочих дней. Заявления по экстренному пропуску рассматриваются в оперативном порядке в течение одного рабочего дня.

В качестве заявителей могут выступать физлица, индивидуальные предприниматели и юрлица - владельцы транспортных средств.

[Постановление Правительства Московской области от 25 апреля 2018 г. N 285/9 "О нормативах финансовых затрат на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Московской области и правилах расчета размера ассигнований бюджета Московской области на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Московской области"](#)

Финансирование автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения.

Установлены нормативы финансовых затрат на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Московской области, а также правила расчета размера ассигнований бюджета,

предусмотренных на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения.

Определены формулы расчета размера бюджетных ассигнований на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения на соответствующий финансовый год, по категориям автомобильных дорог, на проведение работ по обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах, на паспортизацию автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Московской области.

[Постановление Правительства Нижегородской области от 30 января 2018 г. N 46 "О порядке предоставления, распределения и расходования субсидий за счет средств областного бюджета бюджетам муниципальных районов \(городских округов\) Нижегородской области на содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения в 2018 году"](#)

Разработан порядок предоставления, распределения и расходования субсидий за счет средств областного бюджета бюджетам муниципальных образований Нижегородской области на содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения в 2018 году.

Установлено, что субсидии предоставляются бюджетам муниципальных образований Нижегородской области в рамках государственной программы по развитию транспортной системы области в пределах средств, предусмотренных областным бюджетом, в целях софинансирования расходных обязательств, связанных с содержанием автомобильных дорог общего пользования местного значения.

Субсидии имеют целевое назначение и не могут быть использованы на другие цели.

[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"](#)

Определен порядок функционирования ГИС "Управление транспортом" Вологодской области.

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:

[Постановление Администрации городского округа Тольятти от 21.03.2018 №904-п/1](#) «Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа Тольятти на 2018-2025 годы». Утверждена одноименная программа.

[Постановление Администрации муниципального образования «Город Майкоп» от 28 декабря 2017 года N 1590](#) «Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Город Майкоп» на период 2018 - 2031 годы»

1.5 Аналитический обзор наиболее значимых перспектив дальнейшего развития и совершенствования нормативно-правового регулирования в области безопасности дорожного движения и перевозок в Российской Федерации

Обсужденная в разделе 1.2 [«Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы»](#) носит рамочный характер, для достижения поставленных задач ГИБДД разработан *план с конкретными мерами*. Опубликованный 29.05.2018г. вариант является, по сути, финальным проектом, который пойдет на согласования в министерства, а затем в правительство [12].

План представляет собой 12-страничный [документ-таблицу](#), все предлагаемые меры поделены на тематические блоки.

Особый интерес для водителей представляет блок, посвященный «изменению поведения участников дорожного движения с целью безусловного соблюдения норм и правил дорожного движения» (попытка влияния на т.н. «человеческий фактор»). В него вошли: планы по наделению граждан возможностью снимать нарушения на мобильное приложение и отсылать видеоматериалы в ГИБДД; проработка вопросов по установке

алкозамков на автомобилях водителей, ранее уже привлекавшихся за пьяное вождение; обязательное «психофизиологическое обследование» (термин не раскрывается) водителей, управлявших транспортом в состоянии опьянения выше определенной степени; совершенствование системы наказаний за нарушение ПДД иностранцами; использование данных системы ЭРА ГЛОНАСС для доказательства нарушений и т.п.

Определенный интерес также представляет блок, посвященный «развитию системы оказания помощи и спасения пострадавших в результате ДТП». Сюда вошли, в частности, разработка методов «экстренного информирования участников движения» о необходимости уступить дорогу скорой помощи или оперативным службам, а также включение в состав медицинской аптечки первой помощи так называемых термоодеял - средств для укрытия и переноса пострадавшего в холодное время суток.

Также в документ вошли следующие блоки тем: «Совершенствование системы управления безопасностью дорожного движения» (запланировано, в частности, улучшение учета показателей и статистики), «Повышение защищенности от ДТП и их последствий наиболее уязвимых участников дорожного движения» (запуск систем проката автокресел, оснащение детской одежды, ранцев, сумок и портфелей школьников световозвращателями и ужесточение требований к водителям школьных автобусов), «Совершенствование улично-дорожной сети по условиям безопасности дорожного движения» (приведение в нормативное состояние нерегулируемых пешеходных переходов, обустройство велосипедных дорожек, «минимизация» размещения рекламы вдоль дорог, «оптимизация» скоростного режима в населенных пунктах, ускорение подключения светофоров и освещение к электросетям), «Совершенствование организационно-правовых механизмов допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении» (запуск обмена информацией между ГИБДД и Минздравом о водителях, имеющих противопоказания к вождению, введение штрафов для медкомиссий, незаконно выдающих медицинские справки, наделение инспекторов правом направлять автомобили с неисправностями в автосервис на диагностику).

Отметим, что за последние несколько лет власти анонсировали в качестве «стратегических» несколько разных планов. К примеру, в августе 2015 года Дмитрий Медведев уже утверждал трехлетний план по борьбе с аварийностью на дорогах (доступно по ссылке URL:// <http://base.garant.ru/71173542/> , дата обращения 01.06.2018 г.).

План, например, предполагал создание во втором квартале 2016 года специализированного Интернет-ресурса. На нем должны были размещаться информация о ДТП, инженерных мерах, принимаемых для снижения аварийности, зонах ответственности и контактных телефонах медучреждений, аварийно-спасательных формирований, расположенных вдоль дорог. Также должна была быть представлена информация о состоянии безопасности дорожного движения в регионах и муниципальных районах с возможностью «обратной связи» с участниками дорожного движения. Этот проект до сего времени *не был реализован*.

Кроме того, были прописаны такие меры, как залог за автомобиль при пьяном вождении, ограничение доступа к госуслугам для злостных неплательщиков штрафов, введение ответственности за опасное вождение (предполагаемая статья 12.38 КоАП РФ,

принят Государственной Думой в первом чтении еще 7 октября 2016 года), введение повышающих коэффициентов на ОСАГО для нарушителей, введение системы накопления нарушений (ошибочно называемой балльной системой).

К сожалению, не все мероприятия, предусмотренные в вышеуказанном плане 2015 года, были реализованы, подготовлены лишь проекты нормативных правовых актов, многие из которых уже давно внесены в парламент.

В отчете по предыдущему этапу работ представлен анализ тематики [заседания президиума Госсовета 22 сентября 2017 года в Ульяновске](#) [13], которое было посвящено вопросам комплексного развития пассажирских перевозок. По итогам этого заседания Президент утвердил 25 октября 2017 года [перечень поручений](#) по 15-ти вопросам [14].

Среди данных поручений выделим вопросы, *относящиеся к автомобильному транспорту (за исключением мер инвестиционной и тарифной политики)*:

1. Правительству Российской Федерации:

а) обеспечить разработку и внесение в Государственную Думу...:

- проекта федерального закона о региональных пассажирских перевозках, устанавливающего в том числе единую классификацию пассажирских перевозок всеми видами транспорта, а также принципы взаимодействия субъектов Российской Федерации и муниципальных образований при организации транспортного обслуживания населения.

Срок – 15 декабря 2018 года; ...

Справка. Разработан проект федерального закона «Об основах организации комплексного транспортного обслуживания населения пассажирским транспортом общего пользования на территории субъектов Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

- в) разработать комплекс мер по повышению ответственности за незаконную деятельность в сфере перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом, предусмотрев введение дисквалификации должностных лиц, а также расширение оснований применения административного наказания в виде конфискации транспортного средства.

Срок – 1 апреля 2018 года;

- г) обеспечить внесение изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации в части, касающейся определения транспортного планирования в качестве одного из приоритетов при разработке документов территориального планирования на всех уровнях, предусмотрев в том числе:

- планирование создания транспортной инфраструктуры для осуществления пассажирских перевозок с учётом существующих и перспективных пассажиропотоков;

- взаимоувязанное развитие пассажирских перевозок в границах территорий (субъект Российской Федерации, муниципальное образование);

- создание транспортно-пересадочных узлов разного уровня, обеспечивающих рациональную организацию пассажирских перевозок.

Срок – 1 декабря 2018 года;

д) утвердить порядок и методику определения начальной (максимальной) цены контракта, заключаемого с поставщиком (в том числе единственным), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

Срок – 15 декабря 2017 года;

Справка. Выполнено. [Приказ Министерства транспорта РФ от 8 декабря 2017 г. № 513](#) ...

ж) представить предложения по разработке требований к деятельности агрегаторов и операторов, осуществляющих приём и передачу заявок на перевозку пассажиров легковыми такси или автобусами, а также предложения по введению ответственности за нарушение указанных требований, предусмотрев в том числе порядок ограничения доступа к сайтам агрегаторов и операторов, не соответствующих установленным требованиям, в сети «Интернет»; ...

и) проработать вопросы:

- о создании с использованием механизма государственно--частного партнёрства единой федеральной системы мониторинга и контроля пассажирских перевозок, включающей аналогичные региональные системы, обеспечивающей учёт и контроль пассажиров, транспортных средств перевозчиков, бронируемых и продаваемых билетов; ...

к) представить предложения: ...

- по участию Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации в проведении технического осмотра автобусов; ... вопрос обсуждается;

- по расширению полномочий должностных лиц, осуществляющих контроль за оплатой проезда пассажиром, включая наделение их правом требовать предъявления документов, удостоверяющих личность;

- по внесению в законодательство Российской Федерации изменений, направленных на развитие мультимодальных пассажирских перевозок.

Срок – 1 марта 2018 года;

л) разработать порядок проведения автоматизированного дистанционного предрейсового и послерейсового медицинского контроля водителей, а также предрейсового технического контроля транспортных средств, предусмотрев при необходимости внесение изменений в законодательство Российской Федерации;

Срок – 15 декабря 2017 года;

Справка. В части медицинского контроля не решено, по предрейсовому техническому контролю транспортных средств действует Приказ Министерства транспорта РФ от 6 апреля 2017 г. № 141 “Об утверждении Порядка организации и проведения предрейсового контроля технического состояния транспортных средств”, вступивший в силу 25.12.2017 г.

н) проработать вопросы: ...

- о внесении в страховое законодательство Российской Федерации изменений в целях стимулирования перевозчика к реализации мероприятий, направленных на повышение безопасности пассажирских перевозок;

- о введении запрета на осуществление лицами, имеющими непогашенную или неснятую судимость за тяжкие и особо тяжкие преступления, деятельности по управлению транспортными средствами, используемыми для пассажирских перевозок в городском транспорте и легковом такси;

2. Правительству Российской Федерации совместно с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации представить предложения по использованию механизма общественного контроля за качеством выполнения пассажирских перевозок.

Срок – 1 марта 2018 года.

В соответствии вышеперечисленными поручениями Министерством транспорта организуется работа по всем поставленным задачам, по совершенствованию нормативно-правового регулирования в области безопасности дорожного движения и перевозок в Российской Федерации.

2 Актуальные редакции Правил или соответствующих разделов законодательств стран Азии и Тихого океана – Австралии, Израиля, Китая, Южной Кореи, Японии, переведенные на русский язык, включая терминологию и понятийный аппарат

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

В настоящей главе содержатся переводы на русский язык актуальных редакций национальных документов, которые в оригинале приводятся 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.

2.1 Подтверждение выбора приоритетных стран Азиатского и Тихоокеанского региона, указанных в п. 3.2.3 Технического задания, для проведения контент-анализа разделов их законодательных актов в области безопасности и организации дорожного движения

Согласно данным Всемирного банка, *по состоянию на конец 2016 года*, население стран, выбранных для анализа, распределено следующим образом:

Австралия – 24,1 млн человек;

Израиль – 8.5 млн человек;

Китай – 1379 млн человек;

Корея (Южная) – 51,3 млн человек;

Япония – 127 млн человек;

Россия (*справочно*) – 144 млн человек.

Вышеприведенные данные относятся к одному и тому же временному периоду и поэтому могут быть сопоставлены между собой, в отличие от более поздних отдельных данных. Справочные данные доступны по ссылке

URL://<https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL>, дата обращения 01.06.2018.

Отметим, что переписи населения в разных странах и официальные оценки его численности приводятся по состоянию на *различные* даты и не всегда отражают фактические данные. Например, согласно статистике КНР *на 1 июля 2018 года* население страны составляет уже 1 390 697 000 человек, или 18.34% населения земли ([Chinese Official Population Clock](#)). Всего выбранные приоритетные страны имеют население почти 1,6 млрд

человек из примерно 7,5 млрд общего населения Земли (т.е. более одной пятой), и в эту цифру основной вклад вносят Китай и Индия.

Многочисленные справочные данные об экономическом развитии выбранных для анализа стран содержатся в Индексе глобальной конкурентоспособности 2017-2018, который составлен Всемирным экономическим форумом и доступен на информационном портале организации по ссылке URL: <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-index-2017-2018>, дата обращения 01.06.2018. В свою очередь специалисты ВЭФ используют данные таких авторитетных источников, как Всемирный банк, Евростат, Международный валютный фонд и ряда других, т.е. данные ВЭФ являются достаточно авторитетными.

Справка. Всемирный экономический форум (ВЭФ) — швейцарская неправительственная организация, наиболее известная организацией ежегодных встреч в Давосе. Предметом обсуждения являются наиболее острые мировые проблемы, включая здравоохранение и охрану окружающей среды. С 1979 года специалисты ВЭФ составляют ежегодный доклад «Глобальная конкурентоспособность», в котором оценивают большинства стран мира по двум главным показателям — индексу потенциального роста и индексу конкурентоспособности. В последнее время ВЭФ стал выпускать дополнительные рейтинги отдельных регионов и секторов экономики.

Согласно вышеупомянутому последнему докладу ВЭФ 2017-2018 можно оценить требуемые в ТЗ общепринятые основные экономические показатели приоритетных стран, включающие, в т.ч. номинальный валовой внутренний продукт (ВВП) и ВВП на душу населения по паритету покупательной способности (ППС).

Особый интерес представляет параметр ВВП по паритету покупательной способности — показателя валового внутреннего продукта (стоимостью всех конечных товаров и услуг, реализованных в экономике страны за один год в долларовом эквиваленте), полученного при помощи пересчёта по паритету покупательной способности (ППС), то есть *с поправкой на уровень цен в экономике страны* (а значит и покупательную способность валюты).

Следует учесть, что страны используют разные системы национальных счетов. Часть стран, в т.ч. США, Канада, Россия, 28 стран ЕС и др. представляют свои данные в соответствии с новой СНС-2008, другие страны — все еще по СНС-1993. Главное отличие СНС-2008 в том, что в ней дополнительно учитывается интеллектуальная собственность, производные финансовые инструменты, расходы на НИОКР и вооружение. Таким образом, добавление новых статей учёта ведёт к существенному увеличению макроэкономических показателей (в том числе ВВП по ППС на душу населения), особенно для стран с высокоразвитыми технологиями.

Таблица 4 Ключевые экономические показатели некоторых стран по состоянию на 2016 год

Страна	Население, млн чел.	Суммарный ВВП, млрд долл. США	ВВП на душу населения, долл. США	ВВП на душу населения по ППС, долл. США*
Австралия	24,1	1 259	51 850	44 414

Израиль	8,5	318,4	37 262	32 613
Китай	1379	11 218	8 113	14 401
Южная Корея	51,3	1 411	27 539	34 986
Япония	126,9	4 939	39 917	38 240
Россия (справочно)	144	1 281	8 929	24 026

* по данным Всемирного Банка http://databank.worldbank.org/data/download/GDP_PPP.pdf (млрд. долл.) и портала Trading Economics в пересчете на душу населения <https://ru.tradingeconomics.com/country-list/gdp-per-capita-ppp>

Сегодня ТОП-5 экономик мира по размеру ВВП вне зависимости от числа населения и паритета покупательной способности выглядит следующим образом: на первом месте США с показателем 19,3 триллиона долларов, далее идут Китай (12,3 триллиона), Япония (4,5 триллиона), Германия (3,6 триллиона) и Великобритания (2,9 триллиона). Россия в этом списке пока находится на 14 месте с показателем 1,3 триллиона долларов.

Впрочем, если измерять не номинальный ВВП, который по разным методикам оценивают МВФ и Всемирный банк, а ВВП по паритету покупательной способности, то по данным МВФ за 2017 год и данным Всемирного банка за 2016-й, Россия занимает в рейтинге ВВП по ППС шестое место, а США в нем оказались на второй позиции <https://rg.ru/2018/06/02/investory-ssha-rossiia-mozhet-voiti-v-top-5-ekonomik-mira.html>.

Именно на этом основано стратегическое поручение Президента России войти в пятерку крупнейших экономик мира, изложенное в Указе Президента России от 7 мая 2018 года №204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», доступен по ссылке <http://kremlin.ru/events/president/news/57425>, дата обращения 01.06.2018.

Качество дорог

Согласно Индексу глобальной конкурентоспособности 2017-2018 был составлен рейтинг качества дорог (доступно по ссылке URL: <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-index-2017-2018/competitiveness-rankings/#series=EOSQ057>, дата обращения 05.06.2018). Всего в рейтинг вошли 137 стран, качество дорог оценивалось специалистами по шкале от одного до семи. Идеальных дорог экспертам не удалось найти ни в одной стране мира.

На первом месте по лучшим дорогам оказались Объединенные Арабские Эмираты (ОАЭ), набравшие 6,4 балла. На втором Сингапур (6,3 балла). Замыкает тройку лидеров Швейцария (6,3 балла). Согласно рейтингу, выбранные для анализа страны расположились следующим образом:

- Австралия – 35 место;
- Израиль – 28 место;
- Китай – 42 место;
- Южная Корея – 12 место;
- Япония – 6 место;

Россия – 114 место.

Справка. У России с общим баллом 2,9 виден тренд на улучшение качества дорог, несмотря на это мы по-прежнему во второй сотне между Зимбабве (2,8) и Бурунди (3,0). Равные с Россией баллы получили Казахстан и Бенин.

Поскольку в ТЗ качестве приоритетных указаны лишь отдельные страны регионов Азии и Тихого океана, признано целесообразным привести для сравнительного анализа основной показатель аварийности – социальный риск для стран, находящихся в иных регионах, и являющихся своего рода ориентирами для оценки общей ситуации в мире.

Таблица 5 Социальный риск по отдельным странам мира, включая приоритетные страны

[ДТП со смертельным исходом](#)

Все возрастные группы

Все участники ДД

Смерть в течение 30 дней после ДТП

Количество инцидентов на 100 000 населения

Страны/Годы	1990	2000	2010	2014	2015	2016
Australia Австралия	13,7	9,5	6,1	4,9	5,1	5,4
Austria	20,38	12,197	6,609	5,055	5,585	4,971
Belgium	19,864	14,357	7,749	6,489	6,502	5,632
Canada	14,311	9,464	6,581	5,194	5,22	5,235
China Китай	-				18,8	
Czech Republic	12,459	14,458	7,666	6,545	6,994	5,789
Denmark	12,346	9,343	4,607	3,234	3,145	3,697
Finland	13,047	7,658	5,083	4,201	4,934	4,702
France	19,823	13,726	6,36	5,285	5,379	5,382
Germany	..	9,132	4,46	4,181	4,26	3,901
Greece	20,255	18,682	11,249	7,276	7,303	7,641
Hungary	23,441	11,74	7,389	6,338	6,534	6,175
Iceland	9,457	11,468	2,519	1,228	4,862	5,413
Ireland	13,63	10,986	4,66	4,191	3,5	3,937
Israel Израиль	8,7	7,1	4,6	3,4	3,8	3,9
Italy	12,613	12,404	6,95	5,562	5,639	5,412
Japan Япония	11,8	8,2	4,6	3,8	3,8	3,7
Korea Южная Корея	33,1	21,8	11,3	9,4	9,1	8,4
Lithuania	29,266	18,251	9,516	9,071	8,284	6,647
Luxembourg	18,719	17,528	6,374	6,367	6,395	5,553
Netherlands	9,24	6,82	3,24	2,828	3,142	3,139
New Zealand	21,378	11,976	8,586	6,497	6,94	6,968
Norway	7,843	7,614	4,281	2,878	2,265	2,591
Poland	19,278	16,449	10,239	8,422	7,73	7,97
Portugal	29,252	20,031	8,862	6,119	5,716	5,444
Slovenia	25,897	15,797	6,742	5,24	5,817	6,298
Spain	23,263	14,422	5,331	3,629	3,636	3,897

Sweden		9,054	6,669	2,848	2,799	2,657	2,741
Switzerland		13,86	8,263	4,2	2,985	3,071	2,594
United Kingdom		9,438	6,078	3,035	2,87	2,771	2,794
United Kingdom	Great Britain	9,376	5,959	3,035	2,828	2,735	2,77
	Northern Ireland	11,594	10,081	3,047	4,292	3,996	3,652
United States		17,878	14,866	10,668	10,279	11,058	11,593
Argentina		12,572	12,372	..	12,732
Chile		15,7	..	12,133	11,892	11,885	11,972
Российская Федерация		23,8	21,2	19,2	14,1	15,8	13,8

[Data extracted on 04 Jun 2018 10:40 UTC \(GMT\) from OECD.Stat](#)

* Данные по Китаю приведены в соответствии с оценкой ВОЗ (доклад доступен по ссылке URL: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/ru/, дата обращения 10.06.2018.

Данные по Российской Федерации приведены согласно сведениям ГИБДД РФ.

Любая система дорожного движения является чрезвычайно сложной по своей организации и потенциально опасной для здоровья человека. К ее элементам относятся автотранспортные средства, дороги и участники дорожного движения, а также окружающая среда, социальная и экономическая обстановка. 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.

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 приспосабливается к уязвимости человека и его ошибкам, и компенсирует их.

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

Все общепринятые 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.

Вместе с тем, привлекаемые дополнительные показатели способствуют пониманию места выбранных для анализа стран в мировом масштабе и свидетельствуют о связи приоритетов в области БДД с общей политикой в сфере сохранности человеческого капитала. Согласно предварительной оценке, привлечение дополнительных стран помимо вышеперечисленных, не создаст ощутимых преимуществ для полноты анализа ситуации в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Как видно из вышеприведенных данных, экономические показатели выбранных для анализа стран достаточно разноречивы, эта же ситуация сохраняется и в области обеспечения БДД. Отчетливо выявляется, что группа из трех стран в данной выборке – Австралия, Израиль и Япония характерна низкой аварийностью, сравнимой, например, со среднеевропейскими показателями. Южная Корея находится на пути к улучшению ситуации, но ее показатели пока примерно вдвое хуже, чем у лидирующей группы. При этом зависимости социального риска от уровня развития экономики не выявлено.

Показатели аварийности Китая заслуживают отдельного обсуждения.

Общая статистика о количестве ДТП в Китае, представленная в официальных китайских источниках, существенно отличается от данных международных организаций и независимых исследовательских центров. К примеру, международная группа Statista Inc. сообщает, что в 2013 г. в Китае вследствие ДТП погибли 59316 человек и были ранены 213724 человек [15].

В то же время министерство общественной безопасности КНР (МОБ КНР) отмечает, что в том же 2013 г. в результате ДТП погибли 31 604 человек (текст на китайском языке доступен по ссылке URL: <http://www.peichang.cn/detail/id2737.html>, дата обращения 10.06.2018).

Разъяснения по поводу значительных расхождений в статистических отчетах отмечает и Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ), по данным которой ежегодно жертвами ДТП в Китае становятся около 200 тыс. человек, то есть китайские власти занижают реальные показатели ***более чем в четыре раза***. По всей вероятности, реальная картина в вопросах обеспечения БДД выглядит намного хуже, чем в официальных заявлениях.

Если суммировать все поступающие из регионов данные из независимых источников, то в целом в Китае ежегодно на дорогах происходит около 4,7 млн ДТП, которым сопутствует высокий показатель смертности. В Китае на смертельные случаи в ДТП приходится примерно 21% от общего числа погибших и раненых, в то время как в Японии этот показатель составляет всего 0,54%. Высокий уровень смертности во многом объясняется несоблюдением скоростного режима и игнорированием ремней безопасности, которыми постоянно пользуются лишь 22% китайских водителей.

В открытых китайских источниках на сегодня доступны сведения только за 2014 г. По признанию представителей МОБ КНР, в последние годы в стране наметилась тенденция к росту числа смертей в результате ДТП: в 2011 г. погибли 29618 человек, в 2012 г. – 30222,

в 2013 г. – 31604, а в 2014 г. – 34292 (доступно по ссылке <http://www.mps.gov.cn/n16/index.html>).

Увеличение количества погибших в результате ДТП в последние годы напрямую связывается со значительным ростом числа автомобилей в Китае. В "Статистике..." указывается, что общее число автотранспортных средств в КНР к концу 2014 г. достигло рекордного уровня – 154 470 000 единиц, что на 12,4 % больше по сравнению с 2013 г. Количество машин в народном хозяйстве – около 83 млн. (+16,6%); частный автотранспорт насчитывает почти 76 млн. единиц (+18,4%). К этому следует добавить, что к концу 2014 г. количество граждан с правом управления автотранспортом достигло в Китае исторического максимума – 300 млн человек (текст на китайском языке доступен по ссылке URL: http://www.stats.gov.cn/tjsj/zxfb/201502/t20150226_685799.html, дата обращения 05.06.2018).

В целом в Китае с его перенаселенными городами, а также с огромным числом велосипедистов и пешеходов на дорогах, трудно стабилизировать ситуацию с БДД. Власти признают, что число автовладельцев в силу успехов экономического развития страны будет только расти. В современном Китае, особенно в городах, наличие автомобиля давно стало символом определенного социального статуса его владельца, отсюда – стремление китайцев иметь в пользовании собственный автомобиль. Дальнейшее продвижение Китая на пути к безопасному дорожному движению будет зависеть и от готовности граждан ограничить использование личного транспорта в определенных ситуациях.

Проведенные *предварительные исследования* показали, что общими трендами приоритетных стран в области обеспечения безопасности дорожного движения, безопасности грузовых и пассажирских перевозок, на основании которых принимаются решения о соответствующих обеспечительных мерах, являются:

- приведение автопарка в соответствие с достижениями научно-технического прогресса, использование новых, более безопасных и комфортных транспортных средств;
- гармонизация национальных законодательств с международными правилами и нормами, в частности, с нормами ЕЭК ООН;
- приведение в соответствие регулятивных норм современным условиям дорожного движения;
- последовательное ужесточение доступа к выполнению перевозок и к управлению транспортными средствами.

С научной и с практической точки зрения важно выявить особенности государственного регулирования обеспечения БДД по выбранным странам (соблюдая выявленную иерархию по аварийности: от «лучших» – Австралии, Израиля и Японии до «средней» – Южной Кореи и самой «населенной» - Китая). Результаты анализа, выполненного в разделах 3 и 4 настоящего отчета, являются основой для получения информации о мерах по нормативному регулированию, предпринимаемых в приоритетных странах и доказавших свою эффективность.

2.2 Выполнение переводов на русский язык собранного массива материалов с иностранных языков (соответствующие разделы законодательства Австралии, Израиля, Китая, Южной Кореи, Японии).

Из-за большого текстового объема в данном разделе 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.

Эти структурные элементы в обязательном порядке включали в себя:

- общие положения в части, которая поясняет место документа в общей правовой системе государства;
- термины и определения, формирующие понятийный аппарат;
- правила дорожного движения (для различных категорий участников ДД);
- дорожные знаки;
- дорожная разметка;
- сигналы лиц, уполномоченных регулировать ДД;
- права и обязанности водителей;
- обеспечение безопасности ДД и мероприятия по организации ДД;
- допуск к управлению ТС;
- отдельные положения в части ответственности за нарушение ПДД;
- полномочия отдельных органов в части организации и управления ДД.

В процессе перевода осуществлялась их ***проверка*** с точки зрения принятой в России терминологии, устойчивых словосочетаний и дефиниций, закрепленных в нормативно-правовых актах, с учетом разработанного глоссария, цельности и непротиворечивости. Для проведения сравнительного анализа и контент-анализа устанавливались ***логические связи*** между фрагментами переводов текстов документов (пример – Закон КНР о безопасности дорожного движения и положения по реализации данного Закона – т.е. ПДД). В течение работ постоянно осуществлялась вычитка материалов от переводчиков, ***внесение необходимых правок и корректур в тексты перевода.***

Следует отметить, что в переводах (как и в оригиналах) не всегда присутствовало оглавление документа, которое в этих случаях было вручную сформировано из текста, его наличие позволяет произвести быструю оценку контента.

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.

2.2.1 Структура Правил дорожного движения Австралии

Текст перевода данных Правил на русский язык содержится в Приложении А. Переведены части 1-11 и Приложения.

Часть 1—Вступление

Раздел 1—Общие указания

- 1 Австралийские Правила дорожного движения (АПДД)
- 2 Вступление
- 3 Цели Австралийских ПДД

Раздел 2—Некоторые особенности АПДД

- 4 Определения—словарь, термины и т.д.
- 5 Рисунки
- 6 Примеры
- 7 Заголовки
- 8 Примечания
- 9 Руководство читателя
- 10 Правонарушения

Часть 2—Применение АПДД

Раздел 1—Дороги и относящиеся к дорогам территории

- 11 АПДД применительно к ТС и участникам дорожного движения на дорогах и относящихся к дорогам территориям
- 12 Что такое дорога
- 13 Что такое относящиеся к дорогам территории

Раздел 2—Участники дорожного движения и транспортные средства

- 14 Участники дорожного движения
- 15 Что такое транспортное средство
- 16 Кто такой водитель
- 17 Кто такой велосипедист/водитель мопеда/мотоциклист, всадник и т.п.
- 18 Кто такой пешеход
- 19 Рекомендации для водителей, включая мотоциклистов и т.д.

Часть 3—Ограничения скорости

- 20 Соблюдение ограничения скорости
- 21 Ограничение скорости при применении знака ограничения скорости
- 22 Ограничение скорости в зоне ограничения скорости
- 23 Ограничение скорости в школьной зоне
- 24 Ограничение скорости в общей зоне
- 25 Ограничение скорости в других местах

Часть 4—Осуществление поворотов

Раздел 1—Левые повороты

- 26 Применение положений данного раздела к круговым развязкам, относящимся к дорогам территориям и соседним территориям
- 27 Выполнение поворота налево (кроме многополосной дороги)
- 28 Выполнение левого поворота на многополосной дороге
- 29 Выполнение левого поворота в соответствии с линией разметки

Раздел 2—Правые повороты

- 30 Применение положений раздела к определенным типам правых поворотов
- 31 Выполнение поворота направо (кроме многополосной дороги)
- 32 Выполнение правого поворота на многополосной дороге
- 33 Выполнение правого поворота

Раздел 3—Повороты в виде «крюка» на перекрестках

- 34 Выполнения поворота «крюком» при наличии соответствующего предписывающего знака
- 35 Разрешенный поворот «крюком» для велосипедиста
- 36 Выполнение поворота «крюком» велосипедистом при наличии запрещающего данный маневр знака

Раздел 4—Развороты

- 37 Начало разворота
- 38 Предоставление преимущества в движении при выполнении разворота
- 39 Выполнение разворота при наличии запрещающего данный маневр знака
- 40 Выполнение разворота на перекрестке со светофором
- 41 Выполнение разворота на перекрестке без светофора
- 42 Начало разворота на перекрестке
- 43 *Правило отменено*

Часть 5— Сигналы изменения направления движения (поворота) и остановки

Раздел 1—Сигналы поворота

- 44 Положения раздела не применимы к въезду или съезду с круговой развязки
- 45 Что такое изменение направления движения
- 46 Подача сигнала при изменении направления движения влево
- 47 Как подавать сигнал об изменении направления движения влево
- 48 Подача сигнала при изменении направления движения вправо
- 49 Как подавать сигнал об изменении направления движения вправо
- 50 Как подавать рукой сигнал об изменении направления движения вправо
- 51 Когда разрешено использование сигналов поворота

Раздел 2—Сигналы остановки

- 52 Положения раздела не применимы к велосипедистам и некоторым водителям трамваев
- 53 Подача сигнала остановки
- 54 Как подавать сигнал остановки
- 55 Как подавать сигнал остановки рукой

Часть 6—Светофоры, светофоры со стрелками и двойным красным сигналом

Раздел 1—Соблюдение требований основных сигналов светофора и стрелок

- 56 Остановка на красный сигнал светофора или стрелку
- 57 Остановка на желтый сигнал светофора или стрелку
- 58 Исключения из правил остановки на красный или желтый сигналы светофора
- 59 Проезд на красный сигнал светофора
- 60 Проезд на красную стрелку светофора
- 60А Проезд через зону накопления велосипедов перед красным сигналом или стрелкой
- 61 Проезд во время переключения сигналов и стрелок на желтый или красный

Раздел 2—Предоставление приоритета движения по сигналам светофора и стрелок

- 62 Предоставление приоритета на перекрестке со светофором
- 63 Предоставление приоритета при повороте на перекрестке со светофором, если светофор не работает или работает частично
- 64 Предоставление приоритета при мигающем желтом светофоре на перекрестке
- 65 Предоставление приоритета на пешеходном переходе (за исключением перекрестка) с мигающим желтым сигналом

Раздел 3—Двойные красные сигналы (за исключением железнодорожных переездов)

- 65 Остановка на двойные красные сигналы (за исключением железнодорожных переездов)

Часть 7—Предоставление преимущества

Раздел 1— Предоставление преимущества водителем при наличии знака «стоп», стоп-линии, знака «уступи дорогу» или разметки «уступи дорогу»

- 66 Остановка и предоставление приоритета у знака «стоп» (проезд без остановки запрещен) или стоп-линии на перекрестке без светофора
- 67 Остановка и предоставление приоритета у знака «стоп» или стоп-линии в других местах
- 68 Предоставление приоритета у знака «уступи дорогу» или аналогичной линии разметки (за исключением круговой развязки)
- 69 Предоставление приоритета у знака «уступи дорогу» перед мостом или сужением дороги
- 70 Предоставление приоритета у знака «уступи дорогу» или аналогичной линии разметки в других местах

Раздел 2— Предоставление преимущества водителем на перекрестке без светофора при наличии знака «стоп», стоп-линии, знака «уступи дорогу» или разметки «уступи дорогу»

- 71 Предоставление приоритета на перекрестке (за исключением Т-образных перекрестков или круговых развязок)
- 72 Предоставление приоритета на Т-образном перекрестке

Раздел 3—Въезд на дорогу (или съезд с дороги) с относящихся к дорогам территорий и придорожных территорий

- 73 Предоставление приоритета при въезде на дорогу с относящихся к дорогам территорий и придорожных территорий
- 74 Предоставление приоритета при съезде с дороги на относящиеся к дорогам территории и придорожные территории

Раздел 4—Приоритет маршрутных транспортных средств и специальных транспортных средств

- 75 Беспрепятственный проезд трамваев при проезде по трамвайным путям и т.д.
- 76 Предоставление приоритета автобусам
- 77 Беспрепятственный проезд транспортных средств полиции и аварийных служб
- 78 Предоставление приоритета транспортным средствам полиции и аварийных служб

Раздел 5—Переходы и зоны совмещенного движения (жилые зоны)

- 79 Остановка перед переходом, предназначенном для детей
- 80 Предоставление приоритета на пешеходном переходе
- 81 Обгон или опережение транспортного средства на переходе, предназначенном для детей или на пешеходном переходе
- 82 Предоставление приоритета пешеходам в зонах совмещенного движения

Раздел 6—Другие правила предоставления приоритета в движении

- 83 Предоставление приоритета при проезде через разрыв в разделительной линии разметки
- 84 Предоставление приоритета на размеченных островках безопасности
- 85 Предоставление приоритета в накопительных карманах между полосами встречного движения
- 86 Предоставление приоритета при движении от крайней полосы до накопительного кармана в середине дороги

Часть 8—Дорожные знаки и дорожная разметка

Раздел 1—Дорожные знаки и дорожная разметка на перекрестках и в других местах

- 87 Знаки левого поворота
- 88 Знаки правого поворота
- 89 Знаки, запрещающие поворот
- 90 Знаки, запрещающие левый и правый повороты
- 91 Стрелки дорожной разметки

Раздел 2— Дорожные знаки и дорожная разметка для всех ТС

- 92 Знаки, запрещающие обгон и опережение
- 93 Знаки, запрещающие обгон на мостах
- 94 Знаки, обозначающие полосу для вынужденной остановки транспорта (обочину)
- 95 Разметка, запрещающая остановку
- 96 Знаки ограничения доступа на дорогу
- 97 Знаки одностороннего движения
- 98 Знаки «держись левой (или правой) стороны»
- 99 Знаки, запрещающие въезд
- 100 Знаки остановки, которые держат в руках
- 101А Знаки улавливающих тупиков (для торможения аварийных ТС)

Раздел 3—Знаки для грузовиков, автобусов и других крупногабаритных ТС

- 101 Знаки, ограничивающие высоту ТС
- 102 Знаки, ограничивающие массу ТС
- 103 Знаки, запрещающие проезд грузового транспорта

- 104 Знаки, обязывающие грузовые ТС к въезду
- 105 Знаки, запрещающие проезд автобусов
- 106 Знаки, обязывающие автобусы к въезду
- 107 Знаки, обязывающие грузовики и автобусы к движению на пониженной передаче

Часть 9—Круговые развязки

- 108 Что такое круговая развязка
- 109 Значение термина проезд полукруга по круговой развязке
- 110 Въезд на круговую развязку с дороги с двумя и более полосами для движения в одном направлении многополосной
- 111 Подача сигнала левого поворота при въезде на круговую развязку
- 112 Подача сигнала правого поворота при въезде на круговую развязку
- 113 Предоставление приоритета при въезде или при движении по круговой развязке
- 114 Движение по круговой развязке слева от центрального островка
- 115 Соблюдение требований стрелок дорожной разметки при движении по или съезде с круговой развязки
- 116 Подача сигнала поворота при смене обозначенной разметкой полосы движения на круговой развязке
- 117 Подача сигнала левого поворота при съезде с круговой развязки
- 118 Предоставление приоритета велосипедисту или всаднику при съезде с круговой развязки

Часть 10—Железнодорожные и трамвайные переезды

- 119 Что такое железнодорожный (ж-д) и трамвайный переезд
- 120 Остановка и предоставление приоритета у знака «стоп» на переезде
- 121 Предоставление приоритета у знака «уступи дорогу» и аналогичной линии разметки на переезде
- 122 Въезд на переезд при приближении поезда или трамвая
- 123 Выезд с переезда

Часть 11—Требование движения слева, обгон и другие правила вождения

Раздел 1—Общий

- 124 Необоснованное создание препятствий движению других ТС и пешеходам
- 125 Соблюдение безопасной дистанции между до впереди идущих ТС
- 126 Соблюдение минимальной дистанции между длинномерными ТС
- 127 Въезд на блокированный перекресток
- 128А Въезд на блокированный пешеходный переход

Раздел 2—Требование движения слева

- 128 Соблюдение требования держаться крайней левой стороны дороги
- 129 Соблюдение требования держаться крайней левой стороны дороги на многополосных дорогах
- 130 Движение слева от встречных ТС
- 131 Соблюдение требования держаться левой стороны дороги от ее центра или разделительной линии
- 132 Исключения из требования держаться левой стороны дороги от ее центра
- 133 Исключения из требования держаться левой стороны дороги от разделительной линии
- 134 Соблюдение требования держаться левой стороны дороги от ее центра
- 135 Управление ТС на сервисной дороге с односторонним движением
- 136 Избежание наезда на разделительную полосу
- 137 Избежание наезда на обозначенный разметкой островок безопасности
- 138 Исключения из правил для избежания наезда на препятствия на дороге

Раздел 3—Обгон

- 139 Запрет обгона до появления безопасных условий
- 140 Запрет обгона ТС слева
- 141 Запрет обгона ТС, поворачивающего направо и т.д.
- 142 Опережение или обгон ТС, на котором размещен знак «обгон запрещен»
- 143 Соблюдение безопасной дистанции при обгоне
- 144 Обязанность обгоняемого водителя не увеличивать скорость (препятствуя обгону)

Раздел 4—Движение по полосам, обозначенным линиями разметки или полосам движения

- 145 Движение в пределах единственной полосы
- 146 Перестроение через сплошную линию разметки, разделяющей полосы
- 147 Предоставление приоритета при перестроении от одной полосы движения к другой
- 148A Предоставление приоритета при движении в пределах одной полосы
- 148 Предоставление приоритета при слиянии полос движения в одну полосу
- 149 Движение по или через сплошную белую линию у края проезжей части
- 150 Движение на мотоцикле или велосипеде по двое и более рядом в пределах полосы (запрет)

Раздел 5—Соблюдение требований устройств (сигналов) регулирования движения по отдельным полосам

- 151 Соответствие требованиям устройств регулирования движения

Раздел 6—Движение по выделенным полосам, предназначенным для специальных целей

- 152 Полосы для велосипедов
- 153 Полосы для автобусов
- 154 Полосы для троллейбусов
- 155A Трамвайные пути
- 155 Полосы для общественного транспорта
- 156 Полосы для грузовиков
- 157 Исключения в правилах движения о выделенным полосам, предназначенным для специальных целей
- 158 Необходимость использования определенными ТС выделенных полос

Раздел 7—Движение по дорогам с трамвайным движением и проезд зон безопасности

- 159 Опережение или обгон трамвая, пути которого располагаются не у левого края дороги
- 160 Опережение или обгон трамвая у левой стороны дороги
- 161 Движение через зону безопасности
- 162 Движение мимо трамвая, стоящего у остановки
- 163 Остановка рядом с трамваем, стоящим на остановке
- 164A Условия, при которых водитель должен оставаться неподвижным при наличии стоящего трамвая или медленно проезжать мимо него

Часть 12—Ограничения на остановку и стоянку

Раздел 1—Общий

- 164 Остановка в аварийной ситуации или в соответствии с другим правилом
- 165 Применение раздела к велосипедистам

Раздел 2—Знаки и дорожная разметка, запрещающие остановку и парковку

- 166 Знаки, запрещающие остановку
- 167 Знаки, запрещающие парковку
- 168 Запрет остановки на дороге с желтой полосой вдоль края проезжей части

Раздел 3—Остановка на перекрестках и пешеходных переходах

- 169 Остановка на или около перекрестка
- 170 Остановка на или около перехода, предназначенного для детей
- 171 Остановка на или около пешеходного перехода (кроме перекрестка)
- 172 Остановка на или около отмеченного пешеходного перехода (кроме перекрестка)
- 173 Остановка на или около перехода для велосипедов, оснащенного светофором (кроме перекрестка)
- 174 Остановка на или около ж-д или трамвайного переезда

Раздел 4— Остановка на клирвях и фривях, на полосах для аварийной остановки

- 175 Остановка на клирвее
- 176 Остановка на фривее
- 177 Остановка на полосе для аварийной остановки

Раздел 5—Остановка в зонах для специального транспорта

- 178 Остановка в зоне погрузки
- 179 Остановка в зоне для грузовиков
- 180 Остановка в зоне производства строительных работ
- 181 Остановка в зоне движения и стоянки такси

- 182 Остановка в зоне движения и стоянки автобусов
- 183 Остановка в зоне движения и стоянки миниавтобусов
- 184 Остановка в зоне, регулируемой по особому разрешению
- 185 Остановка в зоне стоянки автомобилей почтовой службы

Раздел 6—Другие места, где остановка ограничена

- 186 Остановка на полосах движения для велосипедов, автобусов, грузовиков, трамвайных путях, транзитных полосах
- 187 Остановка в общей зоне (где совмещено движение ТС и пешеходов)
- 188 Двойная парковка
- 189 Остановка в зоне безопасности
- 190 Остановка около препятствия
- 191 Остановка на мосту, в туннеле и т.п.
- 192 Остановка вблизи опасных поворотов и выпуклых переломов продольного профиля дороги вне населенных пунктов
- 193 Остановка около пожарного гидранта
- 194 Остановка на автобусной остановке или рядом с ней
- 195 Остановка на трамвайной остановке или рядом с ней
- 196 Остановка на разделительной полосе или размеченном островке безопасности
- 197 Создание препятствий для пешеходного, велосипедного и автомобильного движения и т.п.
- 198 Остановка рядом с почтовым ящиком
- 199 Остановка на дорогах для тяжеловесных и длинномерных ТС
- 200 Остановка на дороге у знака велосипедной парковки
- 201 Остановка на дороге у знака парковки мотоциклов
- 202 Остановка на парковке для людей с ограниченными возможностями
- 203А Остановка на полосе, отделенной от остальной проезжей части островком безопасности (не линией разметки)

Раздел 7—Знаки, разрешающие парковку и плата за парковку

- 203 Значение информации, размещаемой на знаках или вместе со знаками, разрешающими парковку
- 204 Парковка на время, превышающее разрешенное знаком
- 205А Парковка в периоды, не совпадающее с разрешенным
- 205 Продление времени парковки для людей с ограниченными возможностями
- 206 Парковка в платных зонах

Раздел 8—Параллельная парковка

- 207 Параллельная парковка на дороге (за исключением парковки, обозначенной линиями разметки)
- 208А Параллельная парковка на относящихся к дорогам территориях (за исключением парковки, обозначенной линиями разметки)
- 208 Параллельная парковка в местах, обозначенных линиями разметки

Раздел 9—Парковка под углом

- 209 Парковка под углом

Раздел 10—Другие правила, относящиеся к парковке

- 210 Парковка в паковочных карманах
- 211 Въезд и выезд с парковки, обозначенной линиями разметки
- 212 Требования к безопасности при парковке

Часть 13—Световые приборы и предупреждающие световые сигналы

Раздел 1—Световые приборы на транспортных средствах (за исключением велосипедов, животных и гужевого транспорта)

- 213 Раздел не применяется для велосипедистов, наездников и гужевых повозок
- 214 Использование световых приборов при движении ночью и в неблагоприятных погодных условиях
- 215 Буксировка ТС ночью и в неблагоприятных погодных условиях
- 216 Использование противотуманных фар
- 217 Использование дальнего света
- 218 Предупреждение ослепления других участников дорожного движения

- 219 Использование световых приборов на стоящих ТС
- 220 Использование огней аварийной сигнализации
- 221 Использование предупреждающих световых сигналов на автобусах, перевозящих детей

Раздел 2— Световые приборы на гужевых ТС

- 222 Использование световых приборов при управлении гужевым ТС ночью и в неблагоприятных погодных условиях

Раздел 3—Звуковые сигналы и радар-детекторы

- 223 Использование звуковых сигналов и подобных им устройств
- 224 Использование радар-детекторов и подобных им устройств

Раздел 4—Предупреждающие переносные треугольные знаки для тяжеловесных ТС

- 225 Требование к оснащению тяжеловесных ТС переносными предупреждающими треугольными знаками
- 226 Правила использования переносных предупреждающих треугольных знаков

Часть 14—Правила для пешеходов

Раздел 1—Общие требования

- 227 Знаки, запрещающие движение пешеходов
- 228 Пешеходы на дороге с разрешающим дорожным знаком
- 229 Переход дороги – общие правила
- 230 Переход дороги с пешеходным светофором
- 231 Переход дороги со светофором, регулирующим дорожное движение
- 232 Переход дороги при посадке/высадке с трамвая
- 233 Переход дороги на пешеходном переходе или рядом с ним
- 234 Переход дороги на железнодорожном (или трамвайном) переезде
- 235А Переход дороги на железнодорожном (или трамвайном) переезде), оснащенном пешеходным светофором
- 235 Требования к пешеходам не создавать помех дорожному движению
- 236 Посадка на (в) движущееся транспортное средство
- 237 Пешеходы, идущие вдоль дороги (за исключением едущих на колесных прогулочных ТС, подобных им устройствах и игрушечных ТС)
- 238 Пешеходы на велосипедной дорожке или отдельной пешеходной дорожке

Раздел 2—Правила для людей, передвигающихся на колесных прогулочных ТС, подобных им устройствах или игрушечных ТС

- 239 240А Знаки, запрещающие движение колесных прогулочных ТС или игрушечных ТС
- 240 Дороги, на которых не могут использоваться колесные прогулочные ТС, подобные им устройства или игрушечные ТС
- 241 Передвижение по дороге на колесном прогулочном ТС, подобном им устройстве или игрушечном ТС
- 242 Передвижение по пешеходной дорожке или дорожке для смешанного движения на колесном прогулочном ТС, подобном им устройстве или игрушечном ТС
- 243 Передвижение на роликовых коньках и т.п. на велосипедной дорожке или отдельной пешеходной дорожке
- 244 Буксируемые колесные прогулочные ТС, подобные им устройства или игрушечные ТС
- 244А Понятия скутера и скутера с мотором
 - 244В Требование к наличию защитных шлемов на пользователях скутеров с мотором
 - 244С Запрет на использование скутеров с мотором

Часть 15—Дополнительные правила для велосипедистов

- 245 Езда на велосипеде
- 246 Перевозка людей на велосипеде
- 247 Езда по велосипедной полосе на дороге
- 247А Въезд в зону хранения (стоянки) велосипедов
 - 247В Предоставление приоритета при въезде в зону хранения (стоянки) велосипедов
- 248 Запрет езды на велосипеде при движении на переходе через дорогу
- 249 Движение на велосипеде по выделенной пешеходной дорожке

- 250 Движение на велосипеде по пешеходной дорожке или дорожке с совмещенным движением
- 251 Разъезд слева со встречными велосипедами на дорожке
- 252 Знаки и разметка, запрещающие движение велосипедов
- 253 Требования к велосипедистам не создавать опасностей дорожному движению
- 254 Буксируемые велосипеды и т.д.
- 255 Движение слишком близко к впереди идущему механическому ТС
- 256 Велосипедные шлемы
- 257 Езда с пассажиром на велосипедном прицепе
- 258 Оснащение велосипеда
- 259 Движение ночью
- 260 Остановка на красный сигнал светофора переезда для велосипедов
- 261 Остановка на желтый сигнал светофора переезда для велосипедов
- 262 Проезд, когда сигнал светофора переезда для велосипедов изменяется на желтый или красный свет
- 262А Проезд на зеленый сигнал светофора переезда для велосипедов

Часть 16—Правила для лиц, передвигающихся на транспортных средствах

- 263 Применение данной части к пассажирам трамваев
- 264 Использование ремней безопасности водителями
- 265 Использование ремней безопасности пассажирами в возрасте 16 лет и старше
- 266 Использование ремней безопасности пассажирами в возрасте младше 16 лет
- 267 Исключения из правил использования ремней безопасности
- 268 Как люди должны передвигаться на транспортном средстве или внутри него
- 269 Открытие дверей и выход из ТС
- 270 Использование защитных шлемов мотоциклистами
- 271 Езда на мотоциклах
- 272 Вмешательство в управление транспортным средством

Часть 17—Дополнительные правила для водителей трамваев, транспортных средств, обслуживающих трамваи и маршрутных автобусов

Раздел 1—Трамваи

- 273 Раздел также относится к транспортным средствам, обслуживающим трамваи, и маршрутным автобусам, следующим вдоль трамвайных маршрутов
- 274 Остановка на красный свет Т-образного светофора
- 275 Остановка на желтый свет Т-образного светофора
- 276 Исключения из требований к остановке на красный и желтый свет Т-образного светофора
- 277 Возобновление движения после остановки на красный и желтый свет Т-образного светофора
- 278 Действия, когда горят красный и белый свет Т-образного светофора или белая стрелка
- 279 Действия, когда красный и белый свет Т-образного светофора или белая стрелка больше не горят

Раздел 2—Маршрутные автобусы

- 280 Применение положений раздела
- 281 Остановка на красный свет светофора для автобусов (B light)
- 282 Остановка на желтый свет светофора для автобусов
- 283 Исключения из требований к остановке на красный и желтый свет светофора для автобусов
- 284 Возобновление движения после остановки на красный и желтый свет светофора для автобусов
- 285 Действия, когда горят красный и белый свет светофора для автобусов или белая стрелка
- 286 Действия, когда красный и белый свет светофора для автобусов или белая стрелка больше не горят

Часть 18—Прочие правила дорожного движения

Раздел 1—Прочие правила для водителей

- 287 Обязанности водителя, попавшего в ДТП
- 288 Движение по дорожке (разного вида)
- 289 Движение по дороге в природной зоне
- 290 Движение по островку безопасности
- 291 Излишний шум или дым, производимый ТС

- 292 Небезопасный или превышающий норму груз
- 293 Удаление разного рода предметов, упавших на дорогу
- 294 Контроль буксируемого транспортного средства
- 295 Требования к буксирующему ТС и сцепке
- 296 Управление ТС при движении задним ходом
- 297 Сохранение водителем необходимого контроля над транспортным средством
- 298 Движение с пассажиром в прицепе
- 299 Телевизионные приемники и визуальные дисплеи в автомобилях
- 300 Использование мобильных телефонов

Раздел 2—Правила для лиц, ответственных за животных

- 301 Ведение животных лицом, находящимся на транспортном средстве или внутри него
- 302 Обязанность всадника уступать дорогу пешеходам при движении по пешеходной дорожке или по дороге в природной зоне
- 303 Движение верхом вдоль дороги более чем по одному всаднику в ряд

Раздел 3—Соблюдение указаний

- 304 Указания сотрудника полиции или иного уполномоченного лица

Часть 19—Исключения. Примушества перед другими участниками движения

- 305 Примушества для водителей полицейских ТС
- 306 Примушества для водителей транспортных средств аварийных служб
- 307 Примушества в стоянке и парковке для ТС сотрудников полиции и аварийных служб, иных уполномоченных лиц
- 308 Примушества для пеших сотрудников полиции и аварийных служб
- 309 Примушества для водителей трамваев и т.п.
- 310 Примушества для дорожных рабочих и т.п.
- 311 Примушества для крупногабаритных ТС
- 312 Примушества для водителей эвакуаторов
- 313 Примушества для ТС почтовой службы и т.п.
- 313А Примушества для водителей мусоровозов и т.п.
- 313В Примушества для аварийных ТС

Часть 20—Средства управления дорожным движением и относящиеся к ним предметы

Раздел 1—Общие положения

- 314 Изображения средств управления дорожным движением и относящихся к ним предметов, символов
- 315 Последствия законного использования средств управления дорожным движением, упомянутых в АПДД
- 316 Условия, при которых средства управления дорожным движением соответствуют АПДД
- 317 Информация, размещаемая непосредственно на средствах управления дорожным движением или вместе с ними
- 318 Ограничение времени действия некоторых средств контроля дорожного движения
- 319 Последствия законного использования предметов, относящихся к средствам управления дорожным движением, перечисленных в АПДД
- 320 Условия, при которых предметы, относящиеся к средствам управления дорожным движением соответствуют АПДД
- 321 Значение информации, размещаемой непосредственно на средствах управления дорожным движением и относящихся к ним предметах, либо размещаемой вместе с ними
- 322 Ссылки на средства управления дорожным движением и относящиеся к ним предметы
- 323 Ссылки на световые сигналы, управляющие дорожным движением
- 323А Шумовые полосы

Раздел 2—Зоны действия средств управления дорожным движением

- 324 Цель раздела
- 325 Примеры и ссылки на зоны действия средств управления дорожным движением
- 326 Условия, при которых средства управления дорожным движением распространяют свое действие на определенные зоны – общие правила

- 327 Протяженность дороги, на которую распространяют свое действие дорожные знаки (за исключением знака контроля парковки)
- 328 Ссылки на средства управления дорожным движением, которые распространяют свое действие на всю длину дороги
- 329 Условия, при которых средства управления дорожным движением распространяют свое действие на полосу, обозначенную дорожной разметкой
- 330 Средства управления дорожным движением, относящиеся к ответвлению дороги перед перекрестком (slip lane)
- 331 Средства управления дорожным движением, относящиеся к перекрестку
- 332 Знаки ограничения парковки, применяемые ко всей длине дороги
- 333 Знаки ограничения парковки, применяемые ко всей длине дороги в зоне, где действуют и другие знаки контроля парковки и т.п.
- 334 Условия, при которых знаки ограничения парковки действуют на протяжении всей дороги
- 335 Средства управления дорожным движением, действующие в пределах определенной области
- 336 Условия, при которых применяются знаки и дорожная разметка для выделенных пешеходных дорожек

Раздел 3—Применение средств управления дорожным движением к людям

- 337 Общие положения
- 338 Ссылки и пояснения к средствам управления дорожным движением – применение к человеку
- 339 Условия, при которых средства управления дорожным движением применяются к человеку – основные правила
- 340 Средства управления дорожным движением (за исключением дорожной разметки и знаков контроля парковки)
- 341 Дорожная разметка
- 342 Дорожные знаки (за исключением знаков контроля парковки), применяемые ко всей длине дороги
- 343 Дорожные знаки (за исключением знаков контроля парковки), применяемые к определенной области
- 344 Средства управления дорожным движением, применяемые к водителю на полосе, обозначенной дорожной разметкой
- 345 Средства управления дорожным движением, применяемые к водителю на ответвлении дороги перед перекрестком (slip lane)
- 346 Знаки контроля парковки

Часть 21

--Общие понятия

- 347 Значение сокращений и символов
- 348 Ссылки и пояснения к действиям водителя и т.п.
- 349 Ссылки и пояснения к определенным видам дорог
- 350 Ссылки и пояснения к остановке или парковке на протяжении всей длины дороги и т.п.
- 351 Ссылки и пояснения к понятиям «лево» и «право»
- 352 Ссылки и пояснения к понятию «остановки как можно ближе к данному месту»
- 353 Ссылки и пояснения к правилам перехода пешеходами дороги

Приложение 1—Сокращения и символы

Приложение 2—Стандартные и общепринятые дорожные знаки

Приложение 3—Другие разрешенные дорожные знаки

Приложение 4—Символы и понятия, относящиеся к дорожному движению

Словарь

2.2.2 Структура Правил дорожного движения Израиля

Текст перевода на русский язык ПДД Израиля содержится в Приложении Б.

Статья 1	Первая часть: общие вопросы
	Термины и понятия
	Вторая глава: общие положения
Статья 2	Заявление на получение техпаспорта ТС
Статья 3	Подача заявления
Статья 4	Полномочия Лицензирующего органа
Статья 5	Регистрация изменений в техпаспорте
Статья 6	Аннулирование техпаспорта
Статья 7	Виды льгот
Статья 8	Обязанность исполнять условия техпаспорта
Статья 9	Обязанность владения техпаспорта
Статья 9А	Наклейка на машине начинающего водителя
Статья 10	Срок действия техпаспорта
Статья 11	Запрет изменять техпаспорт
Статья 12	Выдача дубликата
Статья 13	Обязанность сообщать об изменениях
Статья 14	Возложение ответственности
Статья 14А	Содержание положений о грузовых автомобилях
Статья 15	Использование в соответствии с назначением
Статья 15А	Плата за выдачу техпаспорта
Статья 15В	Основания для отказа в выдаче техпаспорта
Статья 15С	Отмена техпаспорта или приостановка его действия
	Вторая часть: дорога и движение по ней
	Первая глава: Полномочия национального Контролера дорожного движения
	Раздел первый: Национальный Контролер дорожного движения
Статья 16	Полномочия государственного инспектора дорожного движения
	Раздел второй: Центральное управление дорожного движения
Статья 17	Полномочия Центрального Управления дорожных знаков
Статья 18	Полномочия Местного Управления дорожных знаков
Статья 19А	Надписи на дорожных знаках
Статья 19А1	Освобождение от разметки бордюров
	Раздел третий: Полицейский и командир военной полиции
Статья 20	Полномочия офицера полиции и офицера военной полиции
	Глава вторая. Поведение на дороге
	Раздел 1: Общие положения
Статья 21	Обязанности переходящего дорогу
Статья 22	Подчинение дорожным знакам
Статья 23	Подчинение полицейскому, контролеру и работнику компании «Нативей Израэль» Лтд.
Статья 24	Сигналы регулировщика
Статья 25	Обязанность знать правила эксплуатации ТС
Статья 26	Требования к водителю ТС

Статья 27	Общие требования к состоянию ТС
Статья 28	Обязанность держать руль и не иметь в руке телефон
Статья 28А	Предметы в поле зрения водителя
Статья 29	Обязанность держать поводья
Статья 30	Оптические приборы
Статья 31	Дорога, которая выделена для детских игр
Статья 32	Полицейский автомобиль
	Раздел второй: Проезжая часть и ее полосы
Статья 33	Обязанность пользоваться только проезжей частью
Статья 34	Назначение проезжей части и полос
Статья 35	Обязанность двигаться справа
Статья 36	Дорога с разделительной полосой
Статья 37	Необходимость движения по направлению полосы
Статья 38	Езда по тротуару или по обочине
Статья 39	Проезд препятствия
Статья 39А	Движение передвижного агрегата (самодвижущейся машины)
Статья 39С	Движение мотовездехода и его безопасность
Статья 39D	Движение грузового трактора и его безопасность
Статья 39Е	Движение внедорожного транспорта и его безопасность
Статья 39F	Ограничение вождения трактора
Статья 39G	Движение ручного передвижного агрегата
	подзаголовок 1: электрический скутер
Статья 39G	Освобождение от необходимости иметь техпаспорт
Статья 39Н	Освобождение от необходимости иметь права
Статья 39J	Ограничения на вождение скутера
Статья 39K	Правила движения скутера
	подзаголовок 2: гироскутер электрический (Segway)
Статья 39L	Освобождение от необходимости иметь техпаспорт
Статья 39M	Освобождение от необходимости иметь права
Статья 39N	Ограничения на вождение сегвея
Статья 39O	Движение сегвея и его безопасность
	подзаголовок 3: велосипед с дополнительным электрическим двигателем
Статья 39P	Вождение и содержание велосипеда со вспомогательным двигателем
Статья 39Q	Освобождение от обязанности регистрации, разрешения на транспорт и водительских прав
	подзаголовок 4: самокат электрический
Статья 39R1	Освобождение от требований регистрации и выдачи техпаспорта на самокат
Статья 39R2	Маркировка самоката
	подзаголовок 5: моторизованный внешний привод инвалидной коляски
Статья 39S	Освобождение от необходимости иметь техпаспорт
Статья 39T	Освобождение от необходимости иметь права
Статья 39U	Вождение на инвалидной коляске с внешним приводом и безопасность ее движения
	подзаголовок 6: микротранспорт

Статья 39V	Вождение микротранспорта
	Раздел 3: Изменения направления движения, повороты и разворот
Статья 40	Отклонение от направления движения
Статья 41	Запрет маневра, если он небезопасен
Статья 42	Поворот направо
Статья 43	Поворот налево
Статья 44	Разворот
Статья 45	Задний ход
	Раздел 4: Встреча и обгон
Статья 46	Встреча на узкой и на крутой дороге
Статья 47	Обгон
Статья 48	Обгоняемое ТС
	Раздел 5: Дистанция
Статья 49	Соблюдение дистанции между ТС
Статья 50	Езда друг за другом по трассе
	Раздел 6: Скорость
Статья 51	Допустимая скорость
Статья 52	Снижение скорости
Статья 53	Экстренное торможение
Статья 54	Максимальная разрешенная скорость
	Раздел 7: Железнодорожный переезд
Статья 55	Снижение скорости перед переездом
Статья 56	Остановка перед переездом
Статья 57	Автобусы на переезде
	Раздел 8: Подача сигналов
Статья 58	Обязанность подавать сигналы
Статья 59	Подача сигнала
Статья 60	Способы подачи сигналов
Статья 61	Реакция других транспортных средств
Статья 62	Запрет использования специальных звуковых сигналов
Статья 63	Использование звукового сигнала
	Раздел 9: Преимущество в движении (право проезда)
Статья 64	Приближение к перекрестку, право проезда
Статья 65	Выезд на перекресток или переезд
Статья 66	Начало движения от края дороги
Статья 67	Пешеходные переходы
Статья 68	Действия при затруднении движения
	Раздел 10: Остановка, стоянка и парковка
Статья 69	Парковка, стоянка и остановка на загородной дороге
Статья 69A	Запрет торговли на обочине дороги
Статья 70	Обозначение аварийного ТС
Статья 71	Запрет остановки или скрытия дорожного знака
Статья 72	Запрещенные места для остановки, стоянки и парковки
Статья 72A	Запрет работы двигателя стоящего автобуса
Статья 73	ТС, выставленного на продажу, или без техпаспорта
Статья 74	Меры предосторожности
Статья 75	Парковка, стоянка и остановка на городской дороге
Статья 76	Разрешенная дорожным знаком стоянка

Статья 77	Эвакуация ТС и его возврат, блокировка колес ТС и его освобождение
Статья 78	Запрет на блокировку и освобождение ТС
	Раздел 11: Перевозка пассажиров и транспортировка грузов
Статья 79	Контроль перед началом движения
Статья 80	Открытие и закрытие дверей
Статья 81	Вход в ТС, выход из ТС
Статья 82	Перевозка пассажиров рядом с водителем
Статья 83	Перевозка школьников
Статья 83А	Обязанность использовать устройства безопасности для детей
Статья 83В	Обязанность использовать ремень безопасности
Статья 83С	Освобождение от использования ремня безопасности
Статья 84	Перевозка пассажиров
Статья 84А	Перевозка пассажиров за плату
Статья 84В	Совместные поездки
Статья 85	Перевозка грузов
Статья 86	Перевозка высыпающихся грузов
Статья 88	Обозначение груза, выходящего за границы ТС
Статья 89	Полномочия полицейских
	Раздел 12: Буксировка
Статья 90	Буксировка транспорта
Статья 91	Ограничения буксировки
Статья 92	Буксировка прицепа и полуприцепа
	Раздел 13: Транспорт сил безопасности
Статья 93	Обязанности пешеходов в отношении транспорта сил безопасности
Статья 94	Полномочия водителя транспорта сил безопасности
Статья 95	Состав транспорта сил безопасности
	Раздел 13 подзаголовок 1 Технологический транспорт
Статья 95А	Определения
Статья 95В	Освобождение от обязанности регистрации получения техпаспорта
Статья 95С	Разрешение на технологический транспорт
Статья 95D	Управление технологическим транспортом
	Раздел 14: Световые приборы (осветительная система)
Статья 96	Обязанность содержания в исправности световых приборов
Статья 97	Использование световых приборов
Статья 98	Дальний свет на городской дороге
Статья 99	Выключение дальнего света
Статья 100	Сигналы стоящего ТС
Статья 101	Использование предупреждающего проблескового маячка
Статья 102	Сигналы прицепа и полуприцепа
Статья 103	Габаритные огни ТС
Статья 104	Транспорт, предназначенный для перевозки длинных грузов
Статья 105	Сигналы буксируемых автомобилей
Статья 106	Сигналы других транспортных средств

Статья 107	Фара-искатель, противотуманные фары и фара заднего хода
	Глава третья: пешеходы, мотоциклы, велосипеды, велосипеды и животные
	Раздел первый: Пешеходы
Статья 108	Ограничения движения пешеходов
Статья 109	Движение по дороге
Статья 110	Пересечение дороги
Статья 111	Осторожность при спуске с тротуара
Статья 112	Нахождение на проезжей части
Статья 113	Запрет игнорирования ограждений
Статья 114	Помеха на тротуаре
Статья 115	Применимость статей
Статья 116	Слепые
Статья 117	Переход на железнодорожном переезде
Статья 117А	Запрет ходьбы в тоннеле
	Раздел второй: мотоциклы и трициклы, мопеды (скутеры)
Статья 119	Правила езды на мотоцикле
Статья 120	Перевозка людей на мотоцикле
Статья 121	Перевозка грузов на мотоцикле
Статья 122	Езда рядом с другим транспортным средством
	подзаголовок 1: электрический гироскутер
Статья 122А	Вождение скутера
Статья 122В	Правила езды на скутере
	Раздел третий: велосипеды и трехколесные велосипеды
Статья 123	Езда на велосипеде
Статья 124	Перевозка людей на велосипеде
Статья 125	Перевозка вещей и езда рядом с другим транспортным средством
Статья 126	Запрет прицепляться к другому транспортному средству и запрет буксировки
Статья 127	Расстояние между велосипедом и другим транспортным средством
Статья 128	Обязанность езды справа
Статья 129	Езда на велосипеде в некоторых местах
Статья 129А	Езда на велосипеде при сопровождении ТС
Статья 130	Оборудование для велосипеда
Статья 131	Исправность оборудования
Статья 132	Световые приборы велосипеда
Статья 133	Пешеход, ведущий велосипед
Статья 134	Полномочия полицейского
Статья 135	Трехколесный велосипед
Статья 136	Световые приборы трехколесного велосипеда
	Раздел четвертый: животные
Статья 137	Запрет оставлять животных без присмотра
Статья 138	Ведение животных по дорогам
Статья 139	Ведение верблюдов
Статья 140	Запрет ехать на животных и вести животных

Статья 141	несовершеннолетним Езда на животном при приближении транспортного средства
Статья 142	Опознавательные знаки в темное время суток подзаголовков 1: тележка
Статья 142А	Движение тележки
Статья 143	Раздел пятый: Ручная тележка (тачка) Распространение правил на ручную тележку
Статья 144	Глава четвертая: Дорожно-транспортные происшествия Обязанности водителя при ДТП с пострадавшими
Статья 145	Причинение вреда другому ТС или чужому имуществу
Статья 146	Обязанность водителя оказать помощь
Статья 146А	Протокол полицейского и отчет эксперта
Статья 147	Глава пятая: различные положения Запрет изготовления дорожных знаков и их установки
Статья 148	Запрет нанесения вреда дорожному знаку
Статья 149	Запрет использовать дорожный знак для пропаганды
Статья 150	Автомобиль для развлечений
Статья 151	Незаконное использование дороги и препятствий
Статья 152	Размещение предмета на дороге, его удаление и маркировка мест работ
Статья 153	Вред дороге и помехи движению
Статья 154	Ремонт ТС на дороге
Статья 155	Выделение вредных веществ
Статья 156	Привязанный предмет
Статья 157	Излишний шум
Статья 158	Запрет игр и тренировок на дороге
Статья 159	Езда на спуске
Статья 160	Заправка топлива
Статья 161	Распространение рекламы и выбрасывание мусора
Статья 162	Ответственность владельца транспортного средства
Статья 163	Ответственность родителей и опекунов
Статья 164	Привод в движение ТС физической силой
Статья 165	Сохранность автомобильных номеров
Статья 166	Фиксация правонарушений
Статья 167	Положения о работниках, занимающихся дорожными работами
Статья 168	Режим труда и отдыха водителей
Статья 169	Запрет использовать наушники на дороге

2.2.3 Структура нормативных документов Китая в области обеспечения безопасности дорожного движения и правил дорожного движения

Учитывая особую значимость Китая по развитию взаимовыгодного сотрудничества с Российской Федерацией и роста транспортного сообщения между странами, в настоящей работе был осуществлен перевод на русский язык трех документов, представляющих

интерес для дальнейшего анализа. Ниже приводится структура и содержание данных документов, которая дает общее представление об их содержании.

Закон Китайской Народной Республики «О безопасности дорожного движения»
(полный текст перевода закона на русский язык содержится в Приложении В).

Глава I. Общие положения

Глава II. Транспортные средства и их водители

Раздел 1. Моторизованный и немоторизованный транспорт

Раздел 2. Водители моторизованных транспортных средств

Глава III. Условия для проезда по дороге

Глава IV. Положения о проезде на дороге

Раздел 1. Общие положения

Раздел 2. Положения о проезде моторизованного транспорта

Раздел 3. Положения о проезде немоторизованных транспортных средств

Раздел 4. Положения о проходе пешеходов и пассажиров

Раздел 5. Специальные положения о скоростных дорогах

Глава V. Разбор дорожно-транспортных происшествий

Глава VI. Контроль исполнения закона

Глава VII. Юридическая ответственность

Глава VIII. Дополнительные положения

Положения о соблюдении закона о безопасности дорожного движения в Китайской Народной Республике (полный текст перевода положений на русский язык содержится в Приложении Г).

Глава 1. Общие положения

Глава 2. Транспортные средства (автомобили) и водители

Раздел 1. Автомобиль

Раздел 2. Водители транспортных средств

Глава 3. Средства регулирования и организации дорожного движения

Глава 4. Правила дорожного движения

Раздел 1. Общие правила

Раздел 2. Правила дорожного движения

Раздел 3. Правила дорожного движения для немоторизованных транспортных средств (велосипедов и т.п.)

Раздел 4. Правила движения пешеходов и поведения пассажиров

Раздел 5. Специальные положения о правилах движения на автомагистралях

Глава 5. Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий

Глава 6 Надзор за исполнением законов

Глава 7 Юридическая ответственность

Глава 8 Дополнительные положения

Содержание учебного пособия для подготовки водителей «Безопасное движение начинается здесь» (выпущено под эгидой Минтранса КНР, 2016 год) – переведенные извлечения содержатся в Приложении Д.

1. Законы и правила дорожного движения
 - 1.1. Получение и использование водительского удостоверения
 - 1.2. Правила дорожного движения
 - 1.3. Требования к управлению ТС и наказания за незаконные действия
 - 1.4. Регистрация, проверка и страхование автотранспортных средств
2. Управление дорожным движением
 - 2.1. Светофор
 - 2.2. Дорожные знаки
 - 2.3. Дорожная разметка
 - 2.4. Сигналы регулировщика
3. Устройство транспортных средств
 - 3.1. Устройство автомобиля и основные принципы вождения
 - 3.2. Эксплуатационные характеристики автомобиля
 - 3.3. Системы безопасности автомобиля
 - 3.4. Механизмы управления движением
 - 3.5. Эксплуатационные материалы для транспортных средств
 - 3.6. Техническое обслуживание автомобиля
4. Обучение вождению
 - 4.1. Основные приемы вождения
 - 4.2. Вождение на площадке
 - 4.3. Вождение на дороге
5. Безопасное и цивилизованное вождение
 - 5.1. Основы безопасного вождения
 - 5.2. Правила безопасного вождения
 - 5.3. Правила цивилизованного и вежливого вождения
6. Вождение в условиях плохой погоды и в сложных дорожных условиях
 - 6.1. Вождение в плохих погодных условиях
 - 6.2. Вождение в сложных дорожных условиях
 - 6.3. Вождение ночью и по автомагистрали
7. Предотвращение аварий
 - 7.1. Предотвращение опасных и чрезвычайных ситуаций
 - 7.2. Поведение на месте ДТП и первая помощь пострадавшим
8. Анализ ДТП
 - 8.1. Причины ДТП и методы их анализа
 - 8.2. Анализ типичных случаев ДТП
9. QR-код в книге

2.2.4 Структура Закона о дорожном движении Южной Кореи

Текст перевода данного Закона на русский язык содержится в Приложении Е.

ГЛАВА 1. Общие положения

Статья 1 Цель Закона

Статья 2 Определения

Статья 3 Установка и обслуживание средств управления дорожным движением не переводится

Статья 4 Виды средств обеспечения безопасности дорожного движения

Статья 4-2 Установка и снятие средств регулирования дорожного движения в сокращении

Статья 5 Обязательность соблюдения сигналов и указаний в дорожном движении

Статья 5-2 Ассоциация образцовых примерных водителей

Статья 5-3 Помощь и меры поддержки для образцовых водителей

Статья 6 Запрет или ограничения дорожного движения в сокращении

Статья 7 Меры по снижению транспортных заторов

ГЛАВА 2. Правила дорожного движения для пешеходов

Статья 8 Пешеходное движение

Статья 9 Движение шествий, демонстраций и т.д.

Статья 10 Пересечение проезжей части

Статья 11 Защита детей и т.д.

Статья 12 Назначение и управление зонами защиты детей в сокращении

Статья 12-2 Назначение и управление зонами защиты пожилых людей и лиц с ограниченными возможностями в сокращении

ГЛАВА 3. Правила дорожного движения для моторизованных механических транспортных средств и гужевого транспорта

Статья 13 Движение моторизованных ТС и гужевых повозок лошадей

Статья 13-1 Движение велосипедистов

Статья 14 Дорожная разметка для полос движения и т.д.

Статья 15 Разметка выделенных полос движения

Статья 15-2 Обустройство пересечения проезжей части дороги с велосипедной дорожкой

Статья 16 *Удалена*

Статья 17 Скорость моторизованных транспортных средств

Статья 18 Запрет на пересечение дорог, разворот и т.д.

Статья 19 Поддержание безопасной дистанции и т.д.

Статья 20 Обязанность уступить дорогу

Статья 21 Способы обгона

Статья 22 Ситуации и места, когда обгон запрещен

Статья 23 Запрет на «подрезание»

Статья 24 Проезд через железнодорожный переезд

Статья 25 Правила проезда через перекрестки

Статья 26 Предоставление преимущественного права проезда на нерегулируемом перекрестке

Статья 27 Защита пешеходов

Статья 28 Открытие специальных пешеходных дорог

Статья 29 Приоритет движения автомобилей специальных и аварийно-спасательных служб

Статья 30 Особые условия для движения автомобилей аварийных служб

Статья 31 Места, где транспортное средство должно двигаться с пониженной скоростью или временно останавливаться

Статья 32 Запрет на остановку и стоянку автомобилей

Статья 33 Места, где стоянка автомобилей запрещена

Статья 34 Способы остановки и стоянки транспортных средств, ограничения по срокам

Статья 34-2 Особые случаи мест, где остановка и стоянка запрещены

Статья 35 Меры за нарушение парковки автотранспортных средств

Статья 36 Перемещение и хранение транспортных средств агентом

Статья 37 Внешние световые приборы

Статья 38 Сигналы моторизованных транспортных средств

Статья 39 Способы и ограничения при посадке и погрузке

Статья 40 Запрет на управление автомобилем в аварийном состоянии

Статья 41 Проверки транспортных средств, находящихся в аварийном состоянии

Статья 42 Запрет на использование цветовой раскраски, специальных световых и звуковых сигналов

ГЛАВА 4. Обязанности водителей и работодателей

Статья 43 Запрет на управление моторизованным транспортным средством без водительского удостоверения

Статья 44 Запрет на управление транспортным средством в состоянии опьянения

Статья 45 Запрет на управление транспортным средством в состоянии переутомления

Статья 46 Запрет на опасное коллективное поведение

Статья 46-2 Запрет на вмешательство в функционирование оборудования для регулирования движения

Статья 46-3 Запрет беспечного и опасного вождения

Статья 47 Меры по предотвращению опасности

Статья 48 Обязанности водителя по обеспечению безопасности и экологичности управления ТС

Статья 49 Правила, которые должен соблюдать каждый водитель

Статья 50 Правила, которые должны соблюдаться отдельными водителями

Статья 51 Специальные меры для обеспечения безопасности школьных автобусов

Статья 52 Требования к перевозкам школьными автобусами

Статья 53 Обязанности водителей и сопровождающих при перевозке детей в школьных автобусах

Статья 53-2 Обязанности водителей школьных автобусов, в которых отсутствуют сопровождающие

Статья 53-3 Обучение перевозчиков детей школьными автобусами мерам безопасности

Статья 53-4 Предоставление информации о нарушениях, совершаемых перевозчиками и водителями школьных автобусов

Статья 54 Меры, принимаемые при возникновении ДТП

Статья 55 Запрет на препятствование мерам, принимаемым при возникновении ДТП

Статья 56 Обязанности работодателей

ГЛАВА 5. Обеспечение безопасности дорожного движения на автомагистралях и платных дорогах

Статья 57 Общие положения

Статья 58 Меры, принимаемые для предотвращения опасности

Статья 59 Установка средств обеспечения безопасности движения и управление ими

Статья 60 Запрет движения по обочине

Статья 61 Выделение полос на скоростной дороге

Статья 62 Запрет на пересечение и иные маневры на скоростной дороге

Статья 63 Запрет движения

Статья 64 Запрет на остановку и стоянку транспортных средств на скоростной дороге

Статья 65 Приоритет проезда на скоростной автомагистрали

Статья 66 Меры, принимаемые при аварийной остановке

Статья 67 Правила, которые должны соблюдаться водителями и пассажирами на скоростной дороге

ГЛАВА 6. Использование дорог

Статья 68 Поведение, запрещенное на дорогах

Статья 69 Ответственность о проведении дорожных работ и принятых мерах безопасности в сокращении

Статья 70 Уведомление агентства по управлению дорогами о проведении работ и ограничении движения *не переводится*

Статья 71 Меры, принимаемые против незаконно установленных на дороге искусственных сооружений, препятствий, брошенных объектов и т.д. *не переводится*

Статья 72 Меры, принимаемые для сноса незаконно установленных на дороге искусственных сооружений, препятствий, брошенных объектов и т.д. *не переводится*

ГЛАВА 7. Обучение в области безопасности дорожного движения

Статья 73 Обучение в области безопасности дорожного движения

Статья 74 Виды образовательных учреждений в области безопасности дорожного движения

Статья 75 Лица, ответственные за деятельность учебных заведений по безопасности дорожного движения

Статья 76 Квалификационные стандарты инструкторов, отвечающих за обучение БДД

Статья 77 Подтверждение участия кандидатов в водители в обучении по безопасности дорожного движения

Статья 78 Отчетность о приостановке или прекращении деятельности учебных заведений по безопасности дорожного движения

Статья 79 Приостановка или отзыв выданного разрешения на обучение для образовательных учреждений по безопасности дорожного движения

ГЛАВА 8. Водительские удостоверения

Статья 80 Водительские удостоверения

Статья 81 Действие временных предварительных водительских удостоверений

Статья 82 Основания для отказа в выдаче водительского удостоверения

Статья 83 Экзамены тесты для получения водительского удостоверения

Статья 84 Освобождение от экзаменов на получение водительского удостоверения *в сокращении*

Статья 84-2 Меры против мошенничества

Статья 85 Выдача водительского удостоверения *не переводится*

Статья 86 Повторная выдача водительского удостоверения в случае утери, порчи и т.п.

Статья 87 Продление срока действия водительского удостоверения и регулярные тесты на пригодность

Статья 87-2 Проверка личности лиц, которым выдается водительское удостоверение *не переводится*

Статья 88 Внеочередные тесты на пригодность

Статья 89 Уведомление о личной информации, относящейся к внеочередным тестам на пригодность

Статья 90 Меры, принимаемые в отношении лиц, подозреваемых в наличии психических заболеваний и т. д.

Статья 91 Временные водительские удостоверения

Статья 92 Обязанность иметь при себе и предъявлять водительское удостоверение

Статья 93 Отзыв и приостановление действия водительского удостоверения

Статья 94 Подача апелляции по решению об аннулировании или приостановлении действия водительского удостоверения

Статья 95 Возврат водительских удостоверений

ГЛАВА 9 Международные водительские удостоверения

Статья 96 Управление транспортными средствами по международным водительским удостоверениям

Статья 97 Запрет на управление транспортными средствами и т.д.

Статья 98 Выдача международных водительских удостоверений

ГЛАВА 10. Автомобильные школы

Статья 99 Регистрация автомобильных школ

Статья 100 Условная регистрация автошкол

Статья 101 Стандарты для создания автошкол

Статья 102 Основания для отказа в регистрации автошколы

- Статья 103 Инструкторы и учебные курсы автошкол
- Статья 104 Определение специализированных автошкол в сокращении
- Статья 105 Исполнительные руководители специализированных автошкол **в сокращении**
- Статья 106 Инструкторы специализированных автошкол **в сокращении**
- Статья 107 Экзаменаторы **в сокращении**
- Статья 108 Экзамен по навыкам вождения
- Статья 109 Повышение квалификации для инструкторов, экзаменаторов
- Статья 110 Оплата за обучение вождению **в сокращении**
- Статья 111 Возврат платы за обучение вождению **в сокращении**
- Статья 112 Отчетность о приостановлении деятельности или закрытии автошколы
- Статья 113 Причины, по которым против автошколы могут быть приняты административные меры **не переводится**
- Статья 114 Слушания
- Статья 115 Меры, принимаемые в отношении автошкол **в сокращении**
- Статья 116 Запрещение незарегистрированного и платного обучения вождению **не переводится**
- Статья 117 Запрет использования похожих наименований автошкол **не переводится**
- Статья 118 Юридический статус исполнительных руководителей специализированных автошкол в качестве государственных служащих
- Статья 119 Федерация специализированных автошкол **не переводится**
- ГЛАВА 11 Уполномоченный орган - Управление дорожным движением**
- Статья 120 Создание уполномоченного органа - Управления дорожным движением
- Статья 121 Создание филиалов Управления и т.п.
- Статья 122 Устав Управления **не переводится**
- Статья 123 Проекты, осуществляемые Управлением **в сокращении**
- Статья 124 Компенсация расходов **не переводится**
- Статья 125 Руководство
- Статьи с 126 по 128 **удалены**
- Статья 129 Сотрудники Управления **не переводится**
- Статья 129-2 Юридический статус государственных должностных лиц руководителей и сотрудников Управления **не переводится**
- Статья 129-3 Запрет на разглашение конфиденциальной информации
- Статья 130 Источники финансирования **не переводится**
- Статья 131 Инвестиции **не переводится**
- Статья 132 Безвозмездная аренда государственного имущества **не переводится**
- Статья 133 **Удалена**
- Статья 134 Составление и утверждение бюджета **не переводится**
- Статья 135 **Удалена**
- Статья 136 Распространение положений Гражданского кодекса с необходимыми изменениями <на деятельность Управления> **не переводится**
- ГЛАВА 12. Дополнительные положения**

Статья 137 Управление системой обработки данных, предоставление информации, касающейся водителей

Статья 137-2 Запрос данных *не переводится*

Статья 138 Хранение водительских удостоверений и иных документов *не переводится*

Статья 138-2 Государственные субсидии *в сокращении*

Статья 139 Сборы и пошлины *в сокращении*

Статья 140 Плата за обучение в учебных заведениях по безопасности дорожного движения *не переводится*

Статья 141 Руководство, надзор в сфере подготовки водителей *не переводится*

Статья 142 Отношение к административному судебному разбирательству *не переводится*

Статья 143 Регулирование государственными должностными лицами особых провинций Si/Gun порядка движения автотранспортных средств по выделенным полосам *не переводится*

Статья 144 Формулировка правил безопасности дорожного движения и рекомендаций по обучению безопасности дорожного движения *в сокращении*

Статья 145 Предоставление информации о дорожном движении

Статья 145-2 Информация о движении в районах

Статья 146 Баллы за заслуги «безаварийных» и образцовых водителей

Статья 147 Комиссия, делегирование полномочий и т.д. *не переводится*

Статья 147-2 Пересмотр правил дорожного движения *в сокращении*

ГЛАВА 13 Уголовное законодательство

Статьи 148-157 с одноименным названием «Положения о правонарушениях» *не переводятся.*

Статья 158 Одновременные наказания

Статья 158-2 Смягчение или освобождение от наказания

Статья 159 Совместная ответственность *в сокращении*

Статья 160 Административные штрафы *не переводится*

Статья 161 Наложение и сбор административных штрафов *не переводится*

Статья 161-2 Способы оплаты административных штрафов и т.д. *не переводится*

Статья 161-3 Разработка и внедрение информационной системы для контроля и оплаты административных платежей и штрафов *в сокращении*

Статья 162 Основные положения *не переводится*

Статья 163 Уведомление о штрафе *в сокращении*

Статья 164 Оплата штрафа

Статья 164-2 Способы оплаты штрафов

Статья 165 Обращение с лицами, которые не выполнили требование об оплате штрафа *в сокращении*

Статья 166 Запрет на злоупотребление должностными полномочиями

Дополнения к настоящему Закону *не переводится*

2.2.5 Структура Закона о дорожном движении Японии

Текст перевода данного Закона на русский язык содержится в Приложении Ж.

Глава I Общие положения (Статьи 1 -9)

Глава II Правила дорожного движения для пешеходов (Статьи 10 - 15)

Глава III Правила движения автомобилей и трамваев

Раздел 1 Общие правила (Статьи 16 - 21)

Раздел 2 Скорость (Статьи 22 - 24)

Раздел 3 Повороты и резкие маневры на дорогах (Статьи с 25 по 25-2)

Раздел 4 Опережение/обгон транспортных средств и другие подобные маневры (Статьи 26 -32)

Раздел 5 Движение через железнодорожные переезды (Статья 33)

Раздел 6 Правила движения на перекрестках; Related Considerations (Статьи 34 - 37-2)

Раздел 6-2 Правила дорожного движения для безопасного перехода через проезжую часть пешеходов и велосипедистов (Статьи 38 и 38-2)

Раздел 7 Автотранспорт экстренных оперативных служб и другие подобные ТС (Статьи с 39 по 41-2)

Раздел 8 Движение с пониженной скоростью и остановка (Статьи 42 и 43)

Раздел 9 Остановка и стоянка (Статьи 44 -50)

Раздел 9-2 Меры против незаконной остановки и стоянки (Статьи с 50-2 по 51-16)

Раздел 10 Световые приборы и сигналы (Статьи 52 -54)

Раздел 11 Перевозка пассажиров, грузов и буксировка (Статьи 55 - 61)

Раздел 12 Запрет на использование ТС, которые находятся в ненадлежащем техническом состоянии; связанные с этим вопросы (Статьи с 62 по 63-2)

Раздел 13 Специальные правила для велосипедного движения (Статьи с 63-3 по 63-11)

Глава IV Ответственность водителей и пользователей автотранспорта

Раздел 1 Ответственность водителей (Статьи 64 по 71-6)

Раздел 2 Меры, принимаемые в случае дорожно-транспортного происшествия (ДТП); Связанные с этим вопросы (Статьи 72 - 73)

Раздел 3 Ответственность пользователей (эксплуатантов) автотранспортных средств (перевозчиков) (Статьи с 74 по 75-2-2)

Глава IV-2 Специальные правила движения автотранспортных средств на национальных скоростных автомагистралях и автомобильных дорогах с ограниченным доступом

Раздел 1 Общие правила (Статьи 75-2-3 и 75-3)

Раздел 2 Правила движения автотранспортных средств (Статьи с 75-4 по 75-9)

Раздел 3 Ответственность водителя (Статьи 75-10 и 75-11)

Глава V Использование дорог; Связанные с этим вопросы

Раздел 1 Поведение, запрещенное на дорогах; Связанные с этим вопросы (Статьи 76 - 80)

Раздел 2 Предотвращение опасности и другие подобные меры (Статьи 81 -83)

Глава VI Водительские удостоверения для управления автотранспортом и мотоциклами

Раздел 1 Общие правила (Статьи 84 - 87)

Раздел 2 Обращение за получением водительских удостоверений (прав); Связанные с этим вопросы (Статьи 88 - 91)

Раздел 3 Водительские удостоверения; Связанные с этим вопросы (Статьи 92 - 95)

Раздел 4 Тесты (экзамены) для получения водительского удостоверения (Статьи 96 - 97-3)

Раздел 4-2 Автошколы (Статьи 98 - 100) – *не переводится*

Раздел 4-3 Повторная сдача экзаменов (Статьи 100-2 и 100-3)

Раздел 5 Продление срока действия водительского удостоверения; Связанные с этим вопросы (Статьи 101 - 102-2)

Раздел 6 Отзыв и приостановка действия водительского удостоверения; Другие меры (Статьи 103 -- 107)

Раздел 7 Международные водительские права и иностранные водительские права (Статьи 107-2 - 107-10)

Раздел 8 Участие других сторон в административных процедурах, связанными с выдачей водительских удостоверений и их администрированием (Статья 108)

Глава VI-2 Подготовка (Статьи с 108-2 по 108-12)

Глава VI-3 Институт исследований дорожно-транспортных происшествий и анализа данных (Статьи с 108-13 по 108-25)

Глава VI-4 Содействие организованной деятельности частных компаний и других заинтересованных сторон для повышения безопасности и бесперебойности дорожного движения (Статьи с 108-26 по 108-32-2)

Глава VII Различные положения (Статьи с 108-33 по 114-7)

Глава VIII Положения об уголовных наказаниях (пенитенциарные положения) (Статьи 115 -124)

Глава IX Специальные правила процедуры работы с нарушениями

Раздел 1 Общие правила (Статья 125)

Раздел 2 Уведомление о найденном нарушителе и уведомление о результатах расследования (Статьи 126 и 127)

Раздел 3 Оплата штрафов, предварительная оплата штрафов (Статьи с 128 по 129-2)

Раздел 4 Уголовное преследование нарушителей (Статьи 130 и 130-2)

Раздел 5 Различные положения (Статьи 131 и 132)

Приложения (Таблицы 1 и 2)

3 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 на языке оригинала Австралии, Израиля, Китая, Южной Кореи, Японии

В данной главе содержатся исходные тексты правил актуальных действующих редакций нижеперечисленных документов на языке оригинала. Тексты (только в электронном виде) приведены в Приложении И.

Дополнительным результатом является разработанный на основе текстовых гиперссылок *тематический план-содержание обзорного документа*, включающего актуальные разделы профильного законодательства вышеперечисленных приоритетных стран Азии и Тихого океана. Для получения актуальной информации в данной сфере Исполнитель активно использовал имеющиеся у него связи с зарубежными партнерами, проводящие аналогичные исследования и работы в своих странах.

3.1 Выявление профильных национальных информационных ресурсов приоритетных стран, указанных в п. 3.2.3 Технического задания

Для выполнения основной цели работы – перевода Правил дорожного движения приоритетных стран или эквивалентных им нормативных документов национального законодательства, иных материалов, относящихся к теме обзоров, были определены хронологические и видовые границы отбора документов.

На первой стадии выявлялось соответствие нормативных документов ключевым словам (см. п.1.1 настоящего отчета), *выделение ключевых слов* осуществлялось в заголовках документов, включенных в информационные ресурсы и формальным признакам, которые легко поддаются анализу, классификации и при этом эффективны, т.к. позволяют без особых усилий отсеять большое количество непрофильной информации. Критерии смыслового и формального соответствия ключевых слов профилю работы являлись основными, именно с них начинался поиск и выявление документов в информационных системах.

Ключевые слова были выявлены ранее в ходе выполнения работ по I этапу. 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);
vehicle (транспортное средство).

Добавлены также слова «transport regulations» (транспортное законодательство), поскольку подобные разделы, как правило, присутствуют во всех национальных базах

данных, для поиска, разумеется, использовались эквиваленты ключевых слов на языке оригинала. 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.

На второй стадии отбора учитывалось содержание аннотации документов, приводимых в базах данных и поисковых системах, его *актуальность* первая и последняя редакции, наличие полностью переработанных положений и т.п.

Семантический анализ содержательной стороны НПА являлся важнейшей частью процесса отбора. Его задача – выделение документов, соответствующие требованиям работы по критериям актуальности, фундаментальности, достоверности и т.д.

Тематический план-содержание сетевых и информационных ресурсов выбранных стран включает следующие категории, содержащие прямые ссылки на обновляемые Интернет-ресурсы:

1. Законы о безопасности дорожного движения (которые в некоторых странах, например, в Южной Корее и Японии, выполняют роль ПДД).
2. Правила реализации вышеупомянутых законов (например, соответствующий документ в КНР), фактически являющиеся аналогами отечественных ПДД.
3. Материалы, которые используются для пояснения существующих официальных документов, как правило, это учебные материалы для автошкол, где в адаптированной и доступной форме изложены основные принципы и правила дорожного движения.
4. Ответственный государственный орган, в компетенцию которого входят вопросы обеспечения безопасности дорожного движения, таким органом, как правило, является национальное Министерство транспорта, либо Министерство внутренних дел (общественной безопасности, как в КНР).
5. Профильные государственные организации (агентства, ведомства), осуществляющие непосредственную деятельность по исполнению нормативных положений.
6. Национальные целевые программы и стратегии в области организации и обеспечения БДД.
7. Государственные статистические органы, которые выдают информацию о показателях БДД.
8. Научные организации, работающие в сфере БДД.
9. Отдельные неправительственные и общественные организации, оказывающие существенное влияние на пропаганду безопасного управления транспортными средствами (сообщества автомобилистов, пешеходов и т.п.).

В данном разделе приводятся наименования и реквизиты выявленных исходных документов, размещенных на официальных сайтах уполномоченных органов приоритетных стран. Для удобства поиска и анализа приведены прямые гиперссылки на данные документы.

Наличие *каталога ссылок* на сетевые и информационные ресурсы приоритетных стран в электронном виде, систематизирует информацию о значительных усилиях,

предпринимаемых странами в столь важной для общества социально-экономической сфере, как безопасность дорожного движения, создает возможность для дальнейшего использования оригинальных материалов по мере изменения и актуализации правового поля.

3.2 Сетевые и информационные ресурсы в области БДД Австралии

Согласно законодательству Австралии, не существует единых, обязательных для всей страны Правил дорожного движения. Вместо них имеется *модель* Австралийских правил дорожного движения, которая является, фактически, официальной консолидацией местных правил и размещена на сайте Национальной комиссии по транспорту Австралии National Transport Commission, являющейся аналогом российского Минтранса. Текст этой модельной версии, выявленный в ходе работы, изложен по состоянию на ноябрь 2017г. и доступен на официальном сайте по адресу <http://www.ntc.gov.au/roads/rules-compliance/the-australian-road-rules/>. Перевод рамочных Австралийских ПДД на русский язык находится в Приложении А.

Этот документ сам по себе не имеет юридической силы, однако **все** штаты и территории Австралии используют его текст с минимальными изменениями, представляя фактические пусть и не 100%-е копии рамочных правил.

ПДД Австралии предоставляют достаточную свободу для штатов и территорий этой страны в разработке собственных регулятивных положений, главным образом в сфере организации дорожного движения и отдельных нюансов в подготовке водителей. Ссылки на официальные сайты профильных региональных органов, где всегда можно найти актуальное законодательство, размещены на сайте Национальной комиссии по транспорту (аналог российского Минтранса) по адресу <http://www.ntc.gov.au/about-ntc/useful-web-links/> (дата обращения 01.06.2018).

Непосредственно вопросами дорожной безопасности в Австралии занимается правительственное учреждение - *Департамент инфраструктуры, регионального развития и городов* (Department of Infrastructure, Regional Development and Cities). Ресурс этой организации, содержащий объемную информацию, доступен по ссылке www.infrastructure.gov.au/roads/safety (дата обращения 01.06.2018).

В федеральной системе органов исполнительной власти Австралии ответственность правительства за БДД варьируется в разных юрисдикциях:

- федеральное правительство отвечает за регулирование норм безопасности для допуска транспортных средств и за развитие ресурсов инфраструктуры (включая вопросы безопасности) по всем национальным автомагистралям и местным дорожным сетям, координация национальной стратегии безопасности на дорогах 2011-2020 годов;

- правительства штатов и территорий отвечают за финансирование, планирование, проектирование и эксплуатацию дорожной сети; управление регистрацией транспортных средств и системами лицензирования водителей; регулирование и обеспечение соблюдения законного поведения пользователей дорог.

- местные органы власти несут ответственность за финансирование, планирование, проектирование и эксплуатацию дорожных сетей в локальных местных районах.

В составе вышеуказанного департамента организационно выделено **Бюро инфраструктуры, транспорта и региональной экономики** (Bureau of Infrastructure, Transport and Regional Economics - BITRE), официальный сайт доступен по ссылке <https://bitre.gov.au/> (дата обращения 01.06.2018). Бюро предоставляет экономический анализ, исследования и статистические данные по вопросам инфраструктуры, транспорта и регионального развития, чтобы способствовать формированию как политики правительства Австралии, так и широкому пониманию со стороны общества.

Национальная стратегия безопасности дорожного движения на 2011-2020 годы (National Road Safety Strategy 2011-2020) представляет собой обязательство девяти федеральных правительств штатов и территорий Австралии согласовать набор целей, задач и действий в области обеспечения БДД в национальном масштабе. Материалы данной стратегии можно найти по адресу www.roadsafety.gov.au (дата обращения 01.06.2018).

Отметим, что в сентябре 2017 года австралийское правительство объявило о начале приема заявок по разработке и включению в план дополнительных мероприятий, способствующих реализации вышеуказанной Национальной стратегии, что свидетельствует об усилении внимания к данному вопросу.

Регулярно обновляемые ключевые показатели для статистики наблюдений за аварийностью содержатся на портале Австралийского бюро статистики (Australian Bureau of Statistics), информационный портал доступен по ссылке <http://www.abs.gov.au/> (дата обращения 01.06.2018).

Дополняют картину статистики **профильные базы данных**:

- Австралийская база данных о дорожных авариях со смертельным исходом (Australian Road Deaths Database), доступно по ссылке https://bitre.gov.au/statistics/safety/fatal_road_crash_database.aspx. В базе данных о дорожных авариях ежемесячно приводятся основные сведения о случаях ДТП с пострадавшими, о которых регулярно сообщает полиция в органы управления БДД штатов и территорий. Отчеты публикуются Бюро по инфраструктуре, транспорту и региональной экономике.

Ежегодный отчет о дорожно-транспортном травматизме (Road Trauma Australia: Annual), также публикуется вышеуказанным Бюро, последние данные доступны по ссылке: https://bitre.gov.au/publications/ongoing/road_deaths_australia_annual_summaries.aspx

В Австралии имеется значительное количество научно-исследовательских организаций и центров, осуществляющих деятельность в профильной сфере, к ним относятся, например:

- центр исследований несчастных случаев Университета Монаш (Monash University Accident Research Centre, www.monash.edu.au/miri/research/research-areas/transport-safety/, дата обращения 01.06.2018);

- центр исследований автомобильной безопасности в штате Аделаида (Centre for Automotive Safety Research, <http://casr.adelaide.edu.au/>, дата обращения 01.06.2018);
- центр исследований аварий и безопасности дорожного движения в штате Квинсленд (Centre for Accident Research & Road Safety, www.carrsq.qut.edu.au/, дата обращения 01.06.2018);
- центр исследований транспортной и дорожной безопасности университета Сиднея (Transport and Road Safety (TARS) Research, www.tars.unsw.edu.au/research/index.html, , дата обращения 01.06.2018);
- профильное подразделение Института Джорджа в области глобального здоровья, расположенное в Сиднее (The George Institute for Global Health, www.georgeinstitute.org.au/our-work/our-divisions/injury, дата обращения 01.06.2018).

Все эти вышеперечисленные организации, как и ряд других, стремятся разрабатывать и тестировать экономически эффективные программы для снижения дорожно-транспортного травматизма, влиять на государственную политику и расширять доказавшие свою эффективность программы устойчивого развития.

К этой деятельности подключены также неправительственные и общественные организации страны. Среди них отметим:

- Австралийский совет по исследованию дорожного движения (ARRB), который способствует распространению независимых экспертных знаний, консультирует ключевых лиц, принимающих решения, по наиболее важным задачам в профильной сфере. Ресурс доступен по ссылке <https://www.arrb.com.au/about-arrb> (дата обращения 01.06.2018) и
- независимую общественную организацию Austroads (портал доступен по ссылке www.austroads.com.au/, дата обращения 01.06.2018). На ее деятельности стоит остановиться особо. Austroads - это ведущая организация австралийского автомобильного транспорта, автомобильных дорог и их пользователей. Члены Austroads несут коллективную ответственность за управление более 900 000 километров дорог на сумму более 250 млрд долларов - крупнейшим общественным активом в Австралии и Новой Зеландии.

Организация также администрирует Национальную систему обмена информацией о транспортных средствах и водителях (NEVDIS, непосредственно поддерживает транспортную и автомобильную промышленность.

Austroads проводит исследования в области автомобильных и транспортных перевозок, вносит свой вклад в разработку правительственной политики, публикует рекомендации по проектированию, строительству и управлению дорожной сетью и связанной с ней инфраструктурой.

Интерес представляют также финансируемые Austroads **целевые исследования в области инноваций** – высокоавтоматизированного и беспилотного автотранспорта, интеллектуальных транспортных систем.

В частности, под эгидой Austroads, по состоянию на середину 2018 года, реализуются три основных проекта в области подключенных и высокоавтоматизированных транспортных средств (BATS):

- проект кооперативной сети C-ITS в штате Квинсленд, в ходе которого тестируется восемь вариантов использования C-ITS на 500-та транспортных средствах, движущихся по магистральным и автомагистральным дорогам в Ипсуиче;
- проект кооперативной ИТС (NSW Center for Cooperative Intelligent Transport Initiative -CITI), который является первой крупномасштабной оценкой рабочих приложений C-ITS, развернутых на тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средствах
- проект штата Виктория ARRB/ConnectEast/VicRoads, в ходе которого разрабатываются критерии сертификации BATC для движения по автомагистралям путем тестирования целого ряда транспортных средств, оснащенных системами ADAS - распознаванием дорожных знаков, автоматическим удержанием полосы движения и адаптивным круиз-контролем.

3.3 Сетевые и информационные ресурсы в области БДД Израиля

Для регулирования вопросов, связанных с нормативами поведения в дорожном движении, служат национальные правила, принятые еще в 1961 году, полная и обновленная редакция ПДД (по состоянию на 09.08.2017) на иврите была выявлена на портале Израильской правовой базы Nevo Publishing Ltd. по адресу: www.nevo.co.il в разделе «Органы власти и административное право – ПДД». Пояснения на английском языке (но лишь по отдельным вопросам) содержатся на сайте Министерства транспорта и безопасности дорожного движения Израиля по адресу: https://www.gov.il/en/Departments/ministry_of_transport_and_road_safety.

Дополнительно к переведенному тексту вышеуказанного документа для анализа израильских ПДД использовался выявленный специально для данного исследования «Комплект для подготовки к теоретическому экзамену» в редакции 2018 года, полный текст комплекта на русском языке содержится в *электронном Приложении И*.

Комплект включает разнообразный учебный материал, соответствующий израильским стандартам обучения, особое внимание (разбор практически доскональный) уделено Правилам дорожного движения, а также *новой для страны* системе знаков дорожного движения, введенной в 2010 году (оригинальное название – Tamgurim), последняя доступна по ссылке https://www.gov.il/he/Departments/Policies/tamgurim_7924_01_18 дата обращения 01.06.2018.

Официальный вопросник Министерства Транспорта для сдачи экзамена на получение водительских прав доступен по адресу <http://tqru.mot.gov.il/>.

Министерство транспорта и безопасности дорожного движения Израиля является компетентным органом страны, на сайте которого размещены сведения об актуальных проводимых мероприятиях в профильной области, часть информации доступна на английском языке по ссылке <http://en.mot.gov.il/index.php> (дата обращения 10.06.2018).

Ведущим агентством по управлению безопасностью дорожного движения является *Национальный орган (агентство) по безопасности дорожного движения* (National Road

Safety Authority), основная информация о проводимых акциях и кампаниях предоставляется на иврите и доступна по ссылке www.rsa.gov.il/ (дата обращения 10.06.2018).

Там же содержится ссылка на обновленный в 2017 году **стратегический план обеспечения безопасности дорожного движения**, в качестве основной цели выбрана стратегия достижения нулевой смертности в ДТП.

Базовым научно-исследовательским центром в стране, занимающимся проблемами БДД, является Технион — Израильский технологический институт (ивр. הטכניון - מכון - לישראל) - университет в городе Хайфа в Израиле (один из старейших и знаменитейших вузов Израйля), официальный сайт которого доступен по ссылке <http://www.technion.ac.il/> (дата обращения 10.06.2018).

Регулярно обновляемые ключевые показатели для статистики наблюдений за аварийностью содержатся на портале Центрального статистического бюро Израйля Central Bureau of Statistics of Israel, содержание на иврите доступно по ссылке www.cbs.gov.il/ (дата обращения 10.06.2018).

Крупнейшая неправительственная организация в Израиле, занимающаяся вопросами безопасности дорожного движения Or Yarok Association for Safer Driving (сайт только на иврите, доступен по ссылке www.oryarok.org.il, дата обращения 10.06.2018). Or Yarok занимается исследовательскими и практическими проектами. Его основная цель - пропаганда и продвижение доказательной безопасности дорожного движения в Израиле. Проекты включают в себя: персональное руководство для молодых водителей и их родителей (в начале сопровождающего этапа вождения), поддержка волонтеров полиции и др. Темы исследований сосредоточены на молодых водителях, обеспечении соблюдения законов, несовместимости алкоголя и вождения, передовых технологий в автомобилестроении для обеспечения безопасности, отношений между родителями и подростками в отношении вождения, а также повышения осведомленности общественности и мотивации участников ДД к безопасному поведению на дороге.

Or Yarok учредил общественный фонд Ran Naor Foundation для продвижения исследований по БДД (информация доступна по ссылке <http://www.trdf.co.il/eng/fundinfo.php?id=396>, дата обращения 10.06.2018). Фонд финансирует фундаментальные и прикладные исследования в области безопасности дорожного движения и предлагает исследовательские гранты исследователям, а также гранты для аспирантов. Он также инициировал и поддерживает программы специалистов в сфере БДД в двух ведущих университетах Израйля.

3.4 Сетевые и информационные ресурсы в области БДД Китая

В Китае наиболее эффективным инструментом обеспечения безопасности на дорогах является законодательство, с помощью которого власти пытаются решать эту сложную проблему. Основным нормативно-правовым актом в данной области является «Закон КНР о

безопасности дорожного движения», который был принят 28 октября 2003 г. и вступил в силу 1 мая 2004 г.

Текст Закона о безопасности дорожного движения доступен по ссылке http://www.npc.gov.cn/npc/xinwen/2011-04/23/content_1653570.htm, редакция данного Закона с поправками от 29 декабря 2007г. и 22 апреля 2011г. прилагается в электронном виде на китайском языке. Для контроля использовался неофициальный английский перевод доступно по ссылке http://www.npc.gov.cn/englishnpc/Law/2007-12/05/content_1381965.htm, (дата обращения 01.06.2018). Перевод на русский язык Закона о безопасности дорожного движения содержится в *Приложении В*.

Ранее действовавшие «Правила управления дорожным движением Китайской Народной Республики», утвержденные 9 марта 1988 года Госсоветом КНР, заменены «Положениями о соблюдении правил безопасности дорожного движения в Китайской Народной Республике» первоначальная редакция - Указ Госсовета от 30 апреля 2004 года № 405, в последней редакции от 7 октября 2017 года № 687.

Данный файл, полученный из посольства России в КНР, прилагается в электронном виде, на китайском языке (*Приложение И*). Перевод этих Положений на русский содержится в *Приложении Г*.

Переведены извлечения из учебного пособия-брошюры «Безопасное движение начинается здесь», выпущенной под эгидой Минтранса КНР в соответствии с «Классической программой обучения и экзамена по обучению автотранспортным средствам», утвержденной в 2016 году. Перевод данного материала на русский язык содержится в *Приложении Д*.

22 марта 2018 г. Государственный совет КНР опубликовал Уведомление Государственного совета КНР «Об организационной структуре» (2018 г.) на основании «Проекта углубления реформы партийных и государственных органов», ранее одобренного Всекитайским собранием народных представителей (ВСНП). Уведомление определяет новый перечень министерств и ведомств, создаваемых при Госсовете КНР.

Как и России, функции обеспечения и контроля за состоянием БДД в Китае возложены на государственный орган - аналог Министерства внутренних дел, которое носит название Министерство общественной безопасности (МОБ), официальный сайт на китайском доступен по ссылке <http://www.mps.gov.cn/>. Основным государственным агентством, отвечающим за безопасность дорожного движения в Китае, является 17-е управление МОБ КНР под названием Административное бюро (аналог российской Госавтоинспекции).

Подчиненные МОБ КНР ведомства имеются в каждой провинции и округе, в их обязанности входит обеспечение БДД, выдача водительских удостоверений и др.

Пример – дорожная администрация города Гуанчжоу, столицы провинции Гуандун (Guangzhou traffic administration), официальный сайт с частично англоязычным контентом

находится по адресу http://english.gz.gov.cn/gzgoven/s9069/Resi_list.shtml дата обращения 10.06.2018. На сайте приведены краткие рекомендации для иностранных граждан, посещающих Китай.

Справка. Каждая административно-территориальная единица КНР имеет соответствующий филиал Министерства общественной безопасности под названием Бюро общественной безопасности (Public Security Bureau - PSB), которое действует как участок местной или провинциальной полиции; небольшие полицейские участки называются полицейскими постами.

Министерство транспорта КНР (официальный сайт <http://www.mot.gov.cn/>) отвечает за правила дорожного, воздушного и водного сообщения, и, в т.ч. за строительство дорог и обучение водителей. Минтранс КНР, однако, не отвечает за железнодорожный транспорт, который находится в ведении Министерства путей сообщения.

На каждом уровне местного самоуправления есть комитет по управлению транспортом, который разрабатывает долгосрочную политику планирования транспортных систем. Однако эти комитеты, как правило, не участвуют в управлении конкретными аспектами безопасности дорожного движения.

Министерство трудовых ресурсов и социального страхования КНР (официальный сайт <http://www.mohrss.gov.cn/>) и его местные филиалы отвечают за мониторинг безопасности транспорта, с особым акцентом на аварии с участием нескольких погибших.

В КНР существует специальная программа в области дорожной безопасности под названием «Национальная безопасность на дорогах». Программа действий или Национальный план действий в области безопасности дорожного движения была запущена в 2008 году под эгидой Министерства науки и техники (официальный сайт <http://www.most.gov.cn/>), Министерства общественной безопасности и Министерства транспорта, программа периодически продляется и обновляется.

Регулярно обновляемые ключевые показатели для статистики наблюдений за аварийностью содержатся на портале Национального бюро статистики Китая (National Bureau of Statistics of China), доступно по ссылке <URL://http://www.stats.gov.cn/english/> дата обращения 01.06.2018. Здесь на китайском языке публикуются ежемесячные обзоры и годовые статистические данные.

Ключевые научно-исследовательские институты в Китае курируются государством, проводят исследования в области дорожной безопасности, разрабатывают новые технологии и оборудование для повышения уровня безопасности на дорогах, готовят профильных сотрудников высокой квалификации, разрабатывают стандарты для допуска транспортных средств, уточняют вопросы правоприменения и др.

Среди данных учреждений выделяются НИИ организации дорожного движения (при Министерстве общественной безопасности) и НИИ автомобильных дорог (при

Министерстве транспорта), последний проводит системные исследования в области дорожного планирования и проектирования. Институт городской среды при Академии Наук (<http://english.iue.cas.cn/>), а также ведущие университеты в крупных городах – Пекине, Шанхае и др. выделяют в особые направления проблемы роста городских агломераций, транспортной доступности и мобильности населения.

Отличительной чертой Китая следует признать отсутствие вне государственных рамок организаций и сообществ, оказывающих влияние на состояние БДД в стране.

3.5 Сетевые и информационные ресурсы в области БДД Южной Кореи (Республики Корея)

Основным правовым документом Южной Кореи в сфере регулирования дорожного движения является. «Закон о дорожном движении» (Road Traffic Act).

Текст данного Закона, выявленный на портале базе данных официальных правительственных документов Республики Корея (в редакции от 2 декабря 2016 года законодательный акт № 14356), двуязычный – национальный и английский языки используются на равнозначной основе, доступен по ссылке URL://https://elaw.klri.re.kr/eng_service/lawView.do?hseq=35814&lang=ENG, дата обращения 01.06.2018. Перевод Закона на русский язык содержится в *Приложении Е*.

Для приведения в действие вышеуказанного Закона был принят Декрет (положения) по внедрению (Enforcement Decree of The Road Traffic Act, выявлены по ссылке http://elaw.klri.re.kr/eng_service/lawView.do?hseq=40136&lang=ENG, дата обращения 01.06.2018), данные положения определяют конкретные полномочия и ответственность должностных лиц, принимаемые ими меры, обязанности и ответственность участников дорожного движения.

В Корею ответственность за обеспечение БДД разделяют различные министерства и ведомства (нижеприведенные сетевые ресурсы частично представлены на английском языке):

- министерство земельных ресурсов, инфраструктуры и транспорта MOLIT (Ministry of Land, Infrastructure and Transport, официальный сайт <http://english.molit.go.kr/intro.do>, дата обращения 01.06.2018) управляет национальной сетью автомагистралей. Министерство также отвечает за безопасность транспортных средств и программы оценки технического состояния автомобилей;

- министерство внутренних дел и безопасности (Ministry of the Interior and Safety, официальный сайт <http://www.mois.go.kr/eng/a01/engMain.do>, дата обращения 01.06.2018) отвечает за обеспечение БДД, наблюдает за деятельностью местных органов власти. Оно разрабатывает стратегии безопасности для всех видов дорог;

- национальное агентство полиции Республики Корея (Korean National Police Agency, официальный сайт <http://www.police.go.kr/eng/main.do>, дата обращения 01.06.2018) отвечает, главным образом, за обеспечение соблюдения правил дорожного движения и

экспертизу ДТП. Оно также отвечает за регулирование дорожного и пешеходного движения, контроль скоростного режима и т.п.;

- Корейское управление по безопасности перевозок (Korea Transportation Safety Authority, официальный сайт <http://www.ts2020.kr/eng/main.do>, дата обращения 01.06.2018) является государственным учреждением, отвечающим за безопасность транспортных средств и оказывающим поддержку Министерству земельных ресурсов, транспорта и инфраструктуры;

- учреждение «Корейские автомобильные дороги» (Road Traffic Authority или KoRoad, официальный сайт http://www.koroad.or.kr/en_web/index.do, дата обращения 01.06.2018) является правительственной организацией, ответственной за управление дорожным движением и поддерживающей Национальное полицейское агентство. Агентство отвечает за мониторинг дорожного движения, обучение, подготовку водителей и проведение экзаменов.

В стране с 2016 года действует уже восьмой Национальный план по безопасности перевозок на 2017-21 годы, включающий целевые показатели по аварийности. План-стратегия разрабатывается в MOLIT и утверждается на уровне правительства.

Регулярно обновляемые ключевые показатели для наблюдений за аварийностью содержатся на официальном статистическом портале Южной Кореи KOSTAT (Statistics Korea - Бюро статистики Кореи, доступно по ссылке <http://kostat.go.kr/portal/eng/index.action> дата обращения 01.06.2018).

Ведущим НИИ страны в области транспортных исследований и дорожной безопасности является КОТИ - Корейский институт транспорта (Korea Transport Institute, сайт доступен по ссылке <https://english.koti.re.kr/> дата обращения 01.06.2018). КОТИ является аналитическим центром при канцелярии премьер-министра в Южной Корее, исследования проводятся по заказу Министерства земельных ресурсов, инфраструктуры и транспорта (MOLIT) и органов местного самоуправления. Институт на регулярной основе публикует обзоры и аналитические статьи по тематике БДД, наиболее важные из них переведены на английский язык.

К проблематике подключены также ведущие университеты, например, Сеульский национальный университет (SNU, официальный сайт <http://en.snu.ac.kr/>), проводящий исследования в области транспортной психологии, поведения водителей, городской мобильности и др.

Важную роль в популяризации вопросов БДД в Корее играют также общественные гражданские организации. Например, среди гражданских групп в Корее одной из наиболее влиятельных является корейское Общество зеленых матерей (The Green Mothers' Society of Korea, KGMS, информация о деятельности на английском языке размещена в одном из блогов Всемирного банка <http://blogs.worldbank.org/transport/want-dramatic-road-safety-results-look-south-korea>). Эта некоммерческая добровольческая организация,

насчитывающая около 530 000 членов по всей стране, главным образом родителей учащихся начальной школы, сыграла решающую роль в повышении безопасности дорожного движения вокруг школьных зон. Каждый день члены КГМС проводят «направляющие» мероприятия по школьным маршрутам для обеспечения безопасного проезда детей в школу и из школы. KGMS также проводит различные мероприятия, такие как кампания по безаварийному движению для детей, активно пропагандируя недопустимость дорожно-транспортных происшествий с участием детей, а также участвуя в различных кампаниях, направленных на повышение безопасности дорожного движения, установление большего порядка движения и предотвращение вождения в нетрезвом виде.

3.6 Сетевые и информационные ресурсы в области БДД Японии

Основным правовым документом Японии в сфере регулирования дорожного движения является «Закон о дорожном движении» (Road Traffic Act). Данный нормативный акт впервые принят Законом № 105 от 25.06.1960.

Текст Закона о дорожном движении с подстрочным переводом на английский язык содержится на портале правовых документов Министерства юстиции Японии по адресу: URL://<http://www.japaneselawtranslation.go.jp/law/detail/?ft=1&co=01&ia=03&x=0&y=0&re=02&ky=%E9%81%93%E8%B7%AF%E4%BA%A4%E9%80%9A%E6%B3%95&page=14>.

Перевод Закона в редакции от 26.10.2017 на русский язык содержится в *Приложении Ж*.

Министерство земли, инфраструктуры, транспорта и туризма (Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, MLIT) – одно из центральных министерств правительства Японии, официальный сайт на английском языке <http://www.mlit.go.jp/en/index.html>, дата обращения 10.06.2018. Как и большинство подобных сайтов азиатских стран, англоязычная версия сайта является усеченной в части контента и обновления (приводятся только основные разделы), для перехода к актуальным новостям и документам необходимо обращаться к версии на национальном языке <http://www.mlit.go.jp/>.

В составе министерства существует два родственных подразделения подразделение - Бюро дорог (Road Bureau) и Бюро дорожного транспорта (Road Transport Bureau) – последнее, в основном, занято вопросами безопасности и допуска транспортных средств.

Бюро дорог (ссылка по адресу http://www.mlit.go.jp/road/road_e/index_e.html, дата обращения 10.06.2018) в т.ч. осуществляет разработку политики в области обеспечения БДД, требований к инфраструктуре, организации дорожного движения, стандартам и технологиям в области дорожной безопасности.

Министерство внутренних дел и коммуникаций Японии (Ministry of Internal Affairs and Communications) – занимается курированием японской административной системы, управляет местными органами власти, занимается выборами, телекоммуникациями, почтовыми службами и правительственной статистикой. Англоязычный вариант сайта доступен по ссылке http://www.soumu.go.jp/main_sosiki/joho_tsusin/eng/index.html, дата обращения 10.06.2018.

В структуре Министерства внутренних дел и коммуникаций выделено Статистическое бюро (Statistics Bureau), где публикуются регулярно обновляемые ключевые показатели для наблюдений за аварийностью. Портал доступен по ссылке <http://www.stat.go.jp/english/index.html>, дата обращения 10.06.2018.

Национальное полицейское агентство (National Police Agency - NPA, официальный сайт <https://www.npa.go.jp/english/>) – правительственный орган в Японии, который осуществляет **законодательный** контроль над силами японской полиции. Особый орган государственного комитета общественной безопасности. В составе Главного управления с 1962 года выделено **Бюро дорожного движения**, которое отвечает за регулирование дорожного движения и соответствующие правила.

С 1948 года Национальное полицейское агентство организует 10-дневные «Общенациональные кампании по безопасности дорожного движения», которые проводятся весной и осенью каждого года. Во время этих мероприятий средства массовой информации публикуют лозунги и предупреждения о безопасности движения, а большое количество добровольцев из сообщества оказывают существенную поддержку усилиям правительства. Исследование показало, что частота ДТП в день во время таких кампаний постоянно была на 10% ниже, чем обычная среднесуточная.

После серии трагических ДТП в конце 1960-х годов правительство Японии и широкая общественность признали необходимость создания единой программы, которая позволила бы наладить сотрудничество и оказать финансовую поддержку организациям на всех уровнях государственного управления. Первый план по повышению безопасности движения охватывал период 1971–1975 гг., а в настоящее время в стране реализуется уже 10-я Фундаментальная программа по безопасности дорожного движения (на период с 2016 по 2020 год). Т.н. «Белая книга по дорожной безопасности», содержащая комплекс мероприятий, доступна по ссылке на сайте Кабинета Министров http://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/h28kou_haku/english/wp2016-pdf.html, дата обращения 10.06.2018).

Ведущий центр по изучению проблем дорожного движения в Японии – Институт исследований и анализа дорожно-транспортных происшествий (ИТАРДА, <http://www.itarda.or.jp/english/>) был создан в 1992 году при совместной поддержке Дорожного бюро Министерства строительства (в настоящее время Министерство земли, инфраструктуры, транспорта и туризма MLIT) и Бюро дорожного движения Японского национального полицейского агентства. Институт проводит всесторонние научные исследования и анализ ДТП с использованием эмпирических данных.

Схожей проблематикой занимается Национальный исследовательский институт полицейских наук (National Research Institute of Police Science, NRIPS, сайт доступен по ссылке: www.npa.go.jp/nrips/en/index.html, дата обращения 10.06.2018).

В стране должное внимание проблеме БДД уделяется на общественном уровне, например, активно действует Японская автомобильная федерация (Japan Automobile Federation - JAF, ресурс на английском языке доступен по ссылке <http://www.jaf.or.jp/e/>, дата обращения 10.06.2018). Это объединение автомобилистов с членством около 17 миллионов человек предоставляет различные услуги водителям, а также активно продвигает общественные кампании, способствующие безопасному и бесперебойному дорожному движению.

Во многих областях страны JAF проводит интерактивные учебные курсы по безопасному вождению, включая школу по обучению технике управления и школу для пожилых водителей, интерактивные курсы, которые предлагают советы по правильному использованию детских удерживающих устройств, проведению ежедневных осмотров автомобиля и т.п.

Неправительственные организации в префектурах проводят просветительские кампании по вопросам БДД на региональном уровне, особенно выделяются целевые программы, направленные на детей, родителей и престарелых.

В результате анализа официальных Интернет-сайтов уполномоченных органов государств, представленных в разделах 3.2–3.6 настоящего отчета, анализа национальных целевых программ, библиографических ссылок, поиска в базах данных законодательства приоритетных стран, 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 различных министерств и ведомств.

Видовые границы отбора документов были определены основными регулятивными документами в профильной сфере работы – Правилами дорожного движения и Законами о дорожном движении выбранных 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. Для отбора информации и анализа структуры документов были выполнены профессиональные переводы на русский язык оглавлений и ключевых разделов документов.

В соответствии с пунктами 3.2.22 и 3.2.24 Технического задания была осуществлена **проверка, правка и коррекция** текстов вышеуказанных переводов с точки зрения принятой в России терминологии, устойчивых словосочетаний и дефиниций, закрепленных в нормативно-правовых актах. Например, с учетом разработанного глоссария, цельности и непротиворечивости юридических формулировок, осуществлены переводы нормативных документов азиатских стран – Китая, Южной Кореи и Японии, которые исторически близки по своему отношению ко многим аспектам дорожного движения.

В дальнейшем тексты этих документов были подвергнуты анализу на предмет выявления и отбора необходимой информации (представлено в главе 4 настоящего отчета).

Для построения полной картины нормативного регулирования дорожного движения в выбранных для анализа странах были установлены логические связи между фрагментами текстов документов (п. 3.2.23 Технического задания). Например, установлена логическая связь между документами Китайской Народной Республики (см. далее п. 4.3.1 настоящего отчета).

Объем и специфическое языковое содержание анализируемых нормативных правовых документов, а также требования п. 4.1.2.3 Технического задания диктуют необходимость предоставления исходных текстов на языке оригинала только в электронном виде. Как уже указывалось выше, полные тексты документов можно найти в **электронном приложении II**.

4 Результаты сравнительного анализа российских Правил и Правил Австралии, Израиля, Китая, Южной Кореи, Японии, 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, профилактику дорожно-транспортной аварийности

Дополнительный результат: Разработанный на основе текстовых гиперссылок тематический план содержания обзорного документа, включающего актуальные разделы профильного законодательства вышеперечисленных приоритетных стран Азии и Тихого океана – приведен в п 3.1 настоящего отчета.

Согласно требованиям пункта 3.2.26 Технического задания в ходе выполнения сравнительного анализа профильных Российских и зарубежных нормативных актов использовались различные, хорошо зарекомендовавшие себя методы научных исследований. В частности, можно выделить: метод контент-анализа содержания выявленных документов на языке оригинала, метод структурного анализа для выявления важнейших компонентов нормативного регулирования в различных странах, формально-юридический и сравнительно-правовой методы для правильного толкования и сравнения правовых норм, а также иные методы, предложенные ранее Исполнителем в конкурсной документации.

В настоящей главе помимо материалов перевода использовались открытые иностранные источники по профильной тематике, осуществлялось финальное редактирование, что позволило окончательно сформировать текст обзора и учесть в нем критические замечания, обобщения, выводы зарубежных специалистов и актуальные тенденции в развитии правовых систем приоритетных стран.

На данном этапе работ проводилось окончательное ***формирование и редактирование*** текста обзора правовых систем приоритетных зарубежных стран, учитывались все критические замечания по переводу, формулировались обобщения и выводы.

На сегодняшний момент дорожное движение в приоритетных для анализа государствах регулируется национальным законодательством. Значимым источником права являются международные конвенции и соглашения, среди которых значимую роль играет Венская конвенция о дорожном движении 1968г. (далее –Венская конвенция). Актуальную редакцию конвенции 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.

Особенностью стран, выбранных для анализа, является то, что далеко не все из них являются участниками Венской конвенции - подписал и ратифицировал документ только Израиль, Южная Корея подписала, но не ратифицировала (до ратификации документ, как правило, не имеет юридической силы и не обязателен для подписавшей его стороны), при этом национальные водительские права водителя в этих странах приведены к единому виду. Актуальный полный список стран, подписавших и ратифицировавших Венскую конвенцию доступен на сайте ЕЭК ООН по адресу: http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst_08_RTRSS_RT1968.html, дата обращения 10.06.2018.

Австралия и Япония являются участниками Женевской конвенции о дорожном движении 1949 г. (полный список стран доступен по ссылке http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst_07_RTRSS_RT1949.html) и признают международное водительское удостоверение, которое является приложением к национальному при управлении ТС на территории этих стран.

Что касается Китая, то эта страна не является участником вышеуказанных конвенций, поэтому формально не признает никаких документов, выданных за своими пределами, следовательно, при наличии национального водительского удостоверения для управления автомобилем на территории КНР необходимо сдать местный экзамен по правилам дорожного движения и получить соответствующие бумаги. Пройти экзамен и получить права можно в административном офисе транспортного управления города, где зарегистрирован иностранец.

Учитывая вышесказанное, отношение к правовому закреплению правил дорожного движения в рассмотренных странах значительно отличается (см. далее по странам): существуют как единые документы, регулирующие отношения в сфере дорожного движения, например, Закон о дорожном движении в Японии, так и сходные с Российскими наборы нормативных правовых актов – как в Китае.

4.1 Австралия

4.1.1 Особенности законов и правил в сфере дорожного движения

Как уже отмечалось ранее, в Австралии не существует единых, обязательных для всей страны Правил дорожного движения. Отдельным штатам и территориям предоставлена достаточная свобода в разработке собственных нормативных положений, включая сферы организации дорожного движения и подготовки водителей. Тем не менее, ПДД штатов и территорий почти полностью копируют модельные ПДД (перевод содержится *в приложении А*).

Справка. Австралия является второй страной в мире по количеству автомобилей на душу населения. Протяженность дорог на одного человека в среднем в три-четыре раза больше, чем в европейских странах, и в семь-девять раз больше, чем в населенных странах Азии. Средние расстояния, преодолеваемые на автомобиле, также являются одними из самых высоких в мире, уступая только США и Канаде. В пустынных и необжитых районах

АЗС порой находятся на расстоянии 100-150 км друг от друга. Это относится также к пунктам питания и автосервиса. Поэтому водителям настоятельно рекомендуется иметь с собой запас не только топлива, но и питьевой воды.

Австралийская дорожная система разделена на 3 категории - федеральные дороги, дороги штатов и местные дороги. Дорожная сеть достаточно развита, общая протяженность дорог превысила миллион км. Австралия - страна с левосторонним движением, которое осталось здесь со времен английской колонизации.

Несмотря на левостороннее движение, в целом ПДД Австралии достаточно понятны для иностранцев, их подача весьма наглядна и сопровождается пояснениями.

Среди особенностей можно выделить, например, обязательный **«поворот крюком»** направо на ряде перекрестков. Такие маневры совершаются в пределах городов, из-за узких улиц и наличия трамваев.

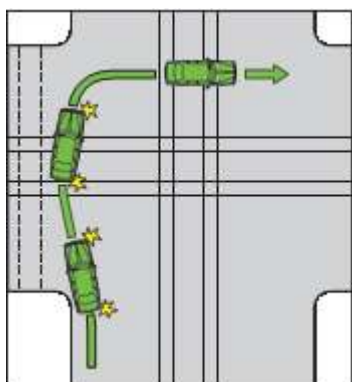


Рисунок 3 Поворот «крюком» в Австралии

Во многих юрисдикциях легкие транспортные средства, такие как велосипеды и мопеды, могут совершать повороты крюком на любом перекрестке, независимо от наличия знаков. В переводе ПДД Австралии (раздел 3, статьи 34 и 35) содержатся описание и правила выполнения данного маневра, который принят и в некоторых других странах.

Австралийские водительские права выдаются соответствующими правительственными учреждениями штатов и территорий. Владельцы удостоверений из Австрии, Бельгии, Великобритании, Дании, Джерси, Германии, Греции, Гернси, Испании, Ирландии, Канады, острова Мэн, Италии, Люксембурга, Мальты, Нидерландов, Новой Зеландии, Португалии, Сингапура, Испании, Швеции, Швейцарии, Соединенных Штатов, Финляндии, Франции, Хорватии, Южной Кореи, Японии могут конвертировать свои иностранные права в австралийские после уплаты административного сбора. Все остальные иностранцы должны сдать теорию и практические тесты.

Очень серьезное внимание в Австралии уделяется **системе наказаний** нарушителей ПДД, в т.ч., предусмотрены штрафные баллы во всех штатах и территориях, дорожные власти обмениваются информацией о правонарушениях.

Поскольку в России также рассматривается вопрос о восстановлении системы штрафных баллов, одной из целей анализа Австралийских ПДД и иных нормативных документов было выявление **информации** о функционировании данного инструмента обеспечения БДД.

Справка. Система штрафных баллов в том или ином виде действует в большинстве стран Евросоюза (свыше 20 государств), количество штрафных баллов дифференцируется в зависимости от тяжести нарушения и угрозы для безопасности движения.

Во всех штатах и территориях Австралии водители, имеющие полные (неограниченные) водительские удостоверения, будут дисквалифицированы после накопления 12 штрафных баллов или более в течение трехлетнего периода, за исключением Нового Южного Уэльса, где водителям разрешены 13 баллов за трехлетний период. Тем, кто может доказать, что они являются профессиональными водителями, разрешен дополнительный балл. Минимальный период приостановки действия водительского удостоверения составляет три месяца плюс один дополнительный месяц за каждые дополнительные четыре балла, превышающие разрешенный лимит.

Альтернативой лишению прав является подача водителем **заявления на «хорошее поведение»** в течение 12 месяцев. В большинстве штатов к таким водителям, которые наберут в контрольный период дополнительные штрафные баллы, будет применено лишение прав на удвоенный срок.

Предусматривается немедленное приостановление действия водительских прав в экстремальных обстоятельствах – в случае преступлений, связанных с вождением под воздействием алкоголя/наркотиков или на чрезмерной скорости.

Существенным нарушением ПДД, за которое начисляются штрафные баллы в Австралии является **превышение скоростного режима**:

- не более 15 км/ч – 1 балл;
- на 15-30 км/ч – 3 балла;
- на 30-45 км/ч – 4 балла;
- свыше 45 км/ч – 6 баллов.

Один штрафной балл - нарушение правил пользования внешними световыми приборами, а также несоблюдение безопасной дистанции.

Два штрафных балла - нарушение некоторых правил маневрирования (например, выполнение маневра без включения указателя поворота), движение по правым полосам при свободных левых (в соответствии с ПДД водитель должен вести транспортное средство ближе к левому краю проезжей части).

Три штрафных балла - за перечисленные ниже нарушения

непредоставление преимущества другим участникам дорожного движения, которые имеют на это право (например, игнорирование соответствующего дорожного знака);

движение по полосе, предназначенной для маршрутных транспортных средств;

небрежное вождение;

превышение скорости при выполнении обгона;
выезд на полосу встречного движения;
выполнение обгона на пешеходном переходе;
проезд на запрещающий сигнал светофора;
несоблюдение требования пропустить пешеходов, пересекающих проезжую часть по пешеходному переходу;

езда с непристегнутыми ремнями безопасности, а также езда без защитного шлема для водителей мотоциклов и велосипедов.

По выходным и праздничным дням все штрафные санкции, применяемые к нарушителям ПДД, *умножаются на два*. Причем это относится не только к штрафным баллам, но и к денежным штрафам.

Разумеется, штрафные баллы *не отменяют, а дополняют* традиционные наказания – денежные штрафы, административные и уголовные наказания.

По австралийским законам одним из наиболее серьезных правонарушений считается опасная (скоростная) езда. В дополнение к начислению штрафных баллов за скорость может последовать штраф 2200 долларов (здесь и далее суммы приведены в австралийских долларах, соотношение 1 австр. долл. = 0,75 долл. США), тюремное заключение на срок до 9 месяцев и лишение прав минимум на 3 года. За повторное нарушение полагается штраф до 5500 австр. долларов, лишение свободы на срок до 2 лет и лишение водительского удостоверения минимум на 5 лет.

Небрежное вождение, ставшее причиной летального исхода, карается штрафом 3300 долларов (повторно - 5500 долларов), лишением свободы до полутора лет (повторно - до 2 лет), лишением прав минимум на 3 года (повторно - минимум на 5 лет). Если же небрежное вождение привело к травмам у другого участника движения, то на первый раз штраф составит до 2200 долларов, лишение свободы - на срок до 9 месяцев, а лишение водительского удостоверения - минимум 3 года. За повторное совершение такого нарушения полагается штраф 3300 долларов, тюремное заключение до 12 месяцев и лишение прав минимум на 5 лет.

Если уровень алкоголя в крови водителя превышает максимально разрешенную норму, то он карается штрафом до 3300 долларов (в зависимости от величины превышения). Кроме этого, нарушителя могут лишить прав на срок от одного года, а также подвергнуть тюремному заключению на срок до 18 месяцев. За повторное нарушение сумма штрафа может достигать до 5500 долларов, лишение свободы - до 2 лет и лишение прав минимум на два года. Аналогичные штрафы действуют при отказе от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

Справка. Предельно разрешенный уровень алкоголя в крови водителя составляет 0,2-0,5 г/л (в зависимости от категории водительского удостоверения).

Характерной особенностью австралийского дорожного законодательства является то, что в нем предусмотрены отдельные санкции за управление транспортным средством в состоянии *наркотического опьянения*, соизмеримые с алкогольным.

Суровые санкции ожидают тех, кто не оказал помощь пострадавшим в результате ДТП, повлекшего за собой смерть или травмы его участников, или отказался остановиться для этого. За это на первый разлагается штраф до 3300 долларов, но может быть применено и лишение свободы до полутора лет, и лишение прав минимум на 3 года. За повторное такое нарушение следует наложение штрафа до 5500 долларов, тюремное заключение на срок до 2 лет, лишение водительского удостоверения минимум на 5 лет.

К числу наиболее серьезных правонарушений австралийское дорожное законодательство относит умышленно опасное вождение автомобиля. За это нарушителя могут оштрафовать на сумму до 3300 долларов, а также пожизненно лишить водительского удостоверения. Если же нарушение привело к получению травм другими участниками движения, то виновный может лишиться свободы на срок до 7 лет, а в случае гибели людей можно попасть в тюрьму на срок до 10 лет.

За превышение скорости более чем на 45 км/ч, попытку скрыться от полиции, а также за наличие в крови водителя алкоголя в количестве более 1,5 г/л суд может к уже имеющемуся наказанию добавить еще 4 года лишения свободы.

Наряд дорожной полиции может работать в автомобиле без внешних опознавательных знаков, специальные технические приспособления позволяют контролировать скорость как попутных, так и встречных автомобилей. Полицией законодательно разрешено стрелять на поражение без предупредительного выстрела в воздух.

Немаловажно отметить, что комплекс мер в области дорожной безопасности, включающий столь серьезную систему наказаний, позволяет Австралии стабильно занимать позицию среди стран с наилучшими показателями БДД.

4.1.2 Тенденции в области обеспечения безопасности дорожного движения в Австралии

Состояние безопасности дорожного движения в Австралии -кратко

С 1990 года смертность на дорогах в Австралии сократилась почти вдвое при одновременном увеличении числа зарегистрированных транспортных средств на 79%. Смертность в результате ДТП достигла рекордно низкого уровня в 2014 году - 1 150 или 4,92 человека на 100 000 жителей. Однако, с 2014 года ситуация изменилась и смертность на дорогах в 2015 году увеличилась на 4,7% по сравнению с показателями 2014 года до 1 205. Предварительные данные за 2016 год, указывают на дальнейшее увеличение этих показателей на 7,2% (до 1 292 погибших). Это увеличение наблюдается во всех группах участников дорожного движения, за исключением велосипедистов, где число погибших продолжает снижаться. За последние десять лет население пожилого возраста подвергается повышенному риску - возрастная группа старше 65 лет составляет 22% всех погибших.

Определения, применяемые в Австралии

- Смертность на дороге: лицо, погибшее в течение 30 дней после ДТП в результате полученных травм.

- Серьезные/незначительные травмы: в Австралии отсутствуют системы для надежного измерения показателей травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий, что отчасти объясняется различиями в принятых юрисдикциями определений травматизма и нюансами отчетности.

Рекомендуется принятие соответствующего национального определения «серьезный ущерб» по отношению к ДТП, и организация процесса мониторинга за динамикой происшествий с таким ущербом.

Последние данные о безопасности дорожного движения ДТП в 2016

Уровень смертности на дорогах в 2016г. продолжал расти и составил 1 292 человека, что на 7,2% больше по сравнению с 2015г.

В частности, смертность молодых людей в возрасте от 17 до 25 лет увеличилась на 17%. Смертность пожилых людей в возрасте 65 лет и старше снизилась на 1% по сравнению с 2015 годом.

Тенденции развития в области безопасности дорожного движения (1990-2016) Дорожное движение

В период с 1990 по 2015 год число зарегистрированных моторизованных транспортных средств увеличилось на 79%, а общее количество километров пробега увеличилось на 52%.

В то время как на легкие пассажирские ТС по-прежнему приходится более 71% объема перевозок в Австралии, наблюдается постепенное увеличение количества мотоциклов и коммерческих ТС. В период с 1990 по 2015 год количество автомобиле-километров, проезжающих легкими коммерческими транспортными средствами, выросло на 102%, автопоездов - на 95%, мотоциклов - на 66%, а автомобилей - на 41%.

По сравнению с 2014 годом, в 2015 году количество моторизованных транспортных средств увеличилось на 2,1%, а пробег - на 1,7%.

Дорожно-транспортные происшествия и ущерб

С 1990 года наблюдается тенденция к снижению смертности в результате ДТП, которая в целом сократилась почти на 50%. Основными мерами, способствующими этому сокращению, являются меры по соблюдению скоростного режима, постепенное введение поэтапных ограничений водительских удостоверений, целенаправленные инвестиции в безопасность дорожной инфраструктуры и непрерывное повышение безопасности транспортных средств.

В соответствии с Национальной стратегией безопасности дорожного движения Австралии на 2011-2020 годы, основные статистические показатели сопоставляются с трехлетним периодом 2008-2010 годов. В целом, показатели смертности к концу 2015 года снизились на 15%. Тем не менее, наблюдались заметные различия в тенденциях для некоторых групп участников дорожного движения и типов ДТП:

- Смертность молодых водителей и мотоциклистов (в возрасте 17-25 лет) снизилась на 4,6%.
- Смертность мотоциклистов снизилась на 13%.
- Смертность пожилых водителей и мотоциклистов (в возрасте старше 65 лет) увеличилась на 28%.
- Смерть велосипедистов снизилась на 7%, что объясняется тем, что за этот период возросли продажи автомобилей.
- Доля новых легковых автомобилей, проданных с уровнем безопасности 5 звезд по австралийской системе оценки новых автомобилей (ANCAP), увеличилась до 86%.

Однако за два года (с 2014 года) смертность увеличилась на 12,7%. Увеличение происходит во всех возрастных группах (кроме возраста до 16 лет) и во всех группах участников дорожного движения, за исключением пассажиров и велосипедистов. Общий уровень смертности в 2016 году снизился по сравнению с базовым периодом 2008-2010 годы на 9%.

Показатели безопасности дорожного движения

Риск смертности, выраженный в показателях на один километр пробега транспортных средств, также достиг самого низкого уровня в 2014 году (до 4,7 фатальных случаев на 100 тыс. населения), увеличившись на 3,1% в 2015 году до 4,9. Однако существуют значительные различия между отдельными юрисдикциями, самый высокий показатель в Северной территории почти в 4 раза превышает средний уровень.

В период с 2000 по 2013 год число людей, госпитализированных из-за ДТП, увеличилось с 26 963 до 35 059. Значительная часть этого увеличения объясняется большой уязвимостью некоторых участников дорожного движения (особенно мотоциклистов и велосипедистов).

Согласно статистическим данным показатели БДД Австралии в 2015 году: количество погибших составило 1205 человек; транспортный риск – 0,7; социальный риск – 5,1.

Безопасность участников дорожного движения

С 1990 года общий уровень смертности снизился почти на 50%, причем наиболее заметное снижение наблюдается среди велосипедистов (-61%), пешеходов (-61%) и пассажиров транспортных средств (-49%). За тот же период число погибших мотоциклистов снизилось всего на 23%.

С 2010 года смертность среди велосипедистов снижалась максимально быстрыми темпами (-18%). В период с 2014 по 2015 год число погибших велосипедистов сократилось на 31%. Несмотря на колебания за последние годы, смертность среди велосипедистов снизилась с 50 в 2013 году до 45 в 2014 году и до 31 в 2015 году.

В 2015 году смертность увеличилась для всех групп участников дорожного движения, за исключением велосипедистов.

На изменение числа погибших мотоциклистов повлияло увеличение количества активных водителей этой возрастной категории, а также общее пройденное ими расстояние.

Доля погибших в ДТП по категориям участников дорожного движения, 2015

Доля погибших в ДТП по категориям участников дорожного движения в процентах от общего числа на 2015 год составляет: пассажиры легковых автомобилей – 50%; водители моторизованных двухколесных транспортных средств – 17%; другие участники дорожного движения – 17%; пешеходы – 13%; велосипедисты – 3%.

Экономический ущерб от дорожно-транспортных происшествий

Ежегодный экономический ущерб от ДТП в Австралии оценивается в 27 млрд. австралийских долларов в год на основе данных за 2006 год. Эта оценка эквивалентна 1,8% национального ВВП в 2012-2013 годах. Для оценки человеческих потерь в результате ДТП использовалась финансовая методология.

Недавние тенденции в поведении участников дорожного движения

Скорость

Отчеты полиции о ДТП свидетельствуют о том, что чрезмерная скорость является основной причиной примерно трети всех смертельных ДТП.

Оценочные исследования в отдельных юрисдикциях свидетельствуют о том, что принимаемые меры по регулированию скоростного режима внесли важный вклад в снижение аварийности и травматизма. Оценка пакета законодательных мер по управлению скоростью в штате Виктория в начале 2000-х годов показала снижение на 10% всех ДТП и на 27% ДТП со смертельными случаями.

Австралия не располагает надежными общенациональными данными о влиянии скорости на ДТП. Получение таких данных определено в качестве приоритетной задачи в рамках национальной стратегии повышения БДД. В соответствии с вышеупомянутой стратегией предприняты меры по приведению ограничений скорости в соответствие с объективными характеристиками риска на дорогах. Это привело, например, к расширению зон сниженной скорости (обычно до 40 км/ч) в районах с высоким пешеходным и велосипедным движением.

В последнее время проведена скоординированная разработка руководящих принципов по ограничению скорости в местах с высоким уровнем риска. За последние 10 лет большинство австралийских юрисдикций приняли меры по введению программ контроля скоростного режима, в частности, за счет более широкого использования мобильных и стационарных камер; в последние года в более скромных масштабах внедрялись или планировались к внедрению системы камер для измерения средней скорости.

Большинство юрисдикций пересмотрели свои санкции за превышение скорости и объявили о более строгих наказаниях. Ниже приводятся основные ограничения скорости в Австралии, которые формально не устанавливаются на уровне государства, однако в этом вопросе существует согласованность между различными юрисдикциями.

Ограничения скорости легковых автомобилей по типу дороги, 2017

Городские дороги (улицы с местным движением) - 50 км/ч и 40 км/ч в городских районах с высокой пешеходной активностью;

Городские дороги (магистралы) – от 60 км/ч до 80 км/ч;

Дороги вне населенных пунктов без разделительных барьеров – 100 км/ч;

Дороги вне населенных пунктов с разделительными барьерами – от 100 км/ч до 110 км/ч;

Автомагистралы – 110 км/ч.

Вождение в состоянии алкогольного опьянения

В Австралии запрещено управлять автомобилем с содержанием алкоголя в крови 0,5 г/л и более. Нижние пределы применяются к водителям грузовых автомобилей, автобусов и такси (обычно 0,2 г/л) и начинающим водителям (0,0 г/л).

Во всех юрисдикциях был достигнут значительный успех в сокращении количества ДТП с участием лиц в состоянии алкогольного опьянения, что в значительной степени объясняется сочетанием программ случайного тестирования и кампаний по просвещению общественности. В то время как абсолютное число смертельных случаев, связанных с употреблением алкоголя, продолжало снижаться в течение последнего десятилетия, около 14% всех смертельно раненых автомобилистов имели содержание алкоголя в крови выше максимального законного предела 0,5 г/л.

Эта цифра существенно варьируется в зависимости от юрисдикции, причем в сельских и отдаленных районах Австралии эта проблема носит более серьезный характер. Государство расширяет использование программ кодирования, которые теперь применяются во всех юрисдикциях.

Вождение в состоянии наркотического опьянения

Имеются данные о том, что наркотики (как незаконные, так и отпускаемые по рецепту) являются одним из значимых факторов возникновения ДТП в Австралии, эта проблема была поднята полицией и политиками. Очень трудно получить достоверные данные о влиянии наркотиков на аварийность, хотя по информации от следователей можно предположить, что около 7% смертных случаев связано с водителями, употреблявшими наркотики (исключая случаи, связанные с алкоголем).

В последние годы в большинстве юрисдикций на основании закона были введены программы выборочного тестирования на наркотики на дорогах, которые, впрочем, разрешают вождение ТС с предписанным лекарством, присутствующим в крови или слюне водителя. В настоящее время эти законы сосредоточены на отдельных незаконных наркотиках, таких как каннабис, метамфетамины, экстази и иных запрещенных веществах.

Отвлечение внимания

Отвлечение внимания во время вождения признано одной из основных и потенциально растущих проблем в Австралии. Официального определения данной опасности при сборе общенациональных статистических данных не существует.

Использование мобильного телефона вызывает особую опасность, несмотря на имеющиеся запреты, около 60% водителей пользуются мобильными устройствами во время вождения. Все большую проблему вызывает значительное количество водителей, которые допускают чтение (32%) или отправку текстовых сообщений (18%) во время управления ТС.

Во всех юрисдикциях запрещается пользоваться мобильным телефоном во время вождения без устройства «свободные руки». Владельцы временных водительских удостоверений подлежат дополнительным ограничениям, включая полный запрет на использование телефона во время вождения. За нарушения предусмотрены денежные штрафы и штрафные баллы.

Сонливость и усталость

В статистике ДТП не учитываются показатели, связанные с усталостью, хотя по различным оценкам можно предположить, что усталость и сонливость могут быть причиной 20-30% смертельных ДТП.

Ремни безопасности и шлемы

Обязательное использование ремней безопасности было введено во всех австралийских штатах и территориях с 1970-х годов. В большинстве штатов есть соответствующие штрафы для непристегнутых водителей, а в некоторых - штрафные баллы применяются к водителям, перевозящим непристегнутых пассажиров.

Дети в возрасте до 7 лет должны сидеть на заднем сиденье (если оно имеется) и быть надлежащим образом расположены в соответствующем детском удерживающем устройстве или детском сиденье с учетом их веса и роста.

Несмотря на отсутствие официальных данных в национальном масштабе, существуют исследования и оценки, которые показывают, что более чем 95 % передних и задних пассажиров используют ремни безопасности.

Несмотря на вышеприведенные высокие показатели использования ремней безопасности, среди погибших пассажиров ТС пренебрегли ими примерно 27%.

Шлемы являются обязательными для мотоциклистов, водителей мопедов и велосипедистов. Примерно 1 из 15 мотоциклистов и 1 из 9 велосипедистов, погибших в ДТП, не носили шлемы. Общенациональных данных об частоте использования шлемов нет.

4.1.3 Национальные программы и стратегии по повышению уровня безопасности дорожного движения

Организация безопасности дорожного движения

В системе госуправления Австралии ответственность правительства за безопасность дорожного движения примерно одинакова во всех юрисдикциях.

Федеральное правительство отвечает за регулирование норм безопасности для новых ТС и за формирование транспортной инфраструктуры, в том числе, в целях обеспечения безопасности на всей национальной автомагистрали и местных дорожных сетях.

Правительства штатов и территорий отвечают за финансирование, планирование, проектирование и эксплуатацию дорожной сети, управление регистрацией ТС и систему выдачи водительских удостоверений, а также регулирование дорожного движения.

Местные органы власти несут ответственность за финансирование, планирование, проектирование и эксплуатацию дорожных сетей в своих районах.

Стратегия безопасности дорожного движения на 2011-2020 гг.

Стратегия основана на глобальной тенденции «Видении ноль», согласно основной цели ни один человек не должен погибнуть или быть серьезно ранен на автомобильных дорогах Австралии.

В рамках Стратегии 2011-2020 в ноябре 2014 года министры транспорта юрисдикций утвердили Национальный план действий в области безопасности дорожного движения на период 2015-2017 гг. В нем были изложены 19 приоритетных проектов на три года, сгруппированных по четырем направлениям:

- инвестирование в инфраструктуру дорожного движения;
- повышение безопасности автопарка;
- повышение безопасности пешеходов;
- усовершенствование систем безопасности автомобиля.

18 мая 2018 года Совет по транспорту и инфраструктуре одобрил обновленный Национальный план действий на 2018-2020 гг.

Цели и мониторинг в области безопасности дорожного движения

Стратегия содержит 10-летний план сокращения ежегодного количества погибших и раненых на дорогах Австралии на не менее чем 30% к 2020 году по сравнению с этими же показателями в базовом периоде 2008-2010 годов. Для разработки Стратегии был использован подход, основанный на макро моделировании процессов в этой области.

Для контроля реализации стратегии используются показатели обеспечения БДД, основанные на данных о ДТП, собираемых от юрисдикций, что координируется Департаментом инфраструктуры, транспорта и региональной экономики.

Принятые меры по безопасности дорожного движения (2014-2017)

Управление безопасностью дорожного движения

- В последние годы в рамках программы «Австралийские дороги» внедрены координационные и консультативные механизмы совместной деятельности в области БДД, и, в частности, меры по улучшению взаимодействия между подразделениями Минтранса и полицейскими учреждениями на национальном уровне.

- Национальная программа партнерства была начата в 2014 году совместно с частными организациями и сосредоточена на повышении культуры вождения, реализации работодателями программ БДД на своих предприятиях.
- Проект, запущенный в 2015 году, направлен на совершенствование порядка отчетности о ДТП, не связанных со смертельным исходом.

Участники дорожного движения

Водительские удостоверения

В нескольких австралийских штатах при поддержке «Австралийских дорог» продолжалась работа по развитию передовых методик обучения и допуска водителей, эту работу в 2014 году возглавил Новый Южный Уэльс.

Вождение в состоянии алкогольного опьянения

Продолжается расширение применения алкозамков в отношении лиц, замеченных в вождении в нетрезвом виде.

Регулирование скорости

- В некоторых юрисдикциях приняты важные меры для принятия ограничений скорости. В частности, введены дополнительные ограничения скорости в сельской местности Южной Австралии, в населенных пунктах Тасмании; в большинстве столичных городов все чаще вводились ограничения 40 км/ч в районах с пешеходным и велосипедным движением.
- Продолжается внедрение интеллектуального ограничения скорости в зависимости от дорожных условий. Представлено бесплатное мобильное приложение, позволяющее выявить водителей склонных к повышенному риску.
- Национальная транспортная комиссия проводит разработку правовых подходов по снижению скорости большегрузных транспортных средств.

В августе 2016 Австралия опубликовала Национальную политику относительно инновационных технологий наземного транспорта [16].

Австралийское правительство стремится поддерживать внедрение технологий подключённых и автоматизированных автомобилей через инвестиции в цифровую инфраструктуру, обеспечение доступа к данным, создание благоприятной регулятивной среды, инвестирование в R&D и тестовые испытания [16].

Южная Австралия стала первым австралийским штатом, разрешившим тестирование автоматизированных автомобилей на своих дорогах в марте 2016 года [17]. Компании, желающие испытать свои технологии, должны подавать заявки на утверждение программ испытаний в Национальную комиссию по транспорту Австралии.

Штат Новый Южный Уэльс возглавляет Инициативу по кооперативному интеллектуальному транспорту (CITI), на его территории находится объект по тестированию C-ИТС (кооперативных ИТС). CITI – это крупномасштабный C-ИТС полигон, предназначенный для тяжеловесного транспорта. Он располагает 60-ю транспортными единицами и полигонами, оснащёнными технологиями радиосвязи ближнего действия в транспортной среде.

4.2 Израиль

4.2.1 Особенности законов и правил в сфере дорожного движения

Как отмечалось ранее, основным нормативным документом в дорожном движении, служат национальные правила дорожного движения, содержание данного документа в современной редакции 2018 года приведено в *Приложении Б*.

На основе анализа израильских ПДД и ряда других источников, выявлены следующие особенности правил дорожного движения.

Дорожная сеть

В Израиле существует современная сеть автомагистралей, соединяющая населенные пункты по всей стране. Большинство дорог в хорошем состоянии. В последние годы увеличение инвестиций в инфраструктуру еще больше улучшило состояние дорог. Большинство дорог пронумерованы в соответствии с ориентацией и значением. В целом, дороги по направлению восток-запад имеют нечетные значения, а дороги по направлению севера-юг получают четные цифры. Как правило, большинство значимых национальных автомагистралей нумеруются с использованием одной или двух цифр, а менее значимые местные дороги пронумерованы с использованием четырех цифр, однако существуют исключения из этих правил. Все развязки и направления на них обозначены с приведением названия развязки, номеров дорог, и названий городов или улиц, к которым она ведет.

Правила движения

Движение в Израиле правостороннее. Правила дорожного движения, как правило, соответствуют аналогичным в Европе и России. Обычно каждый светофор имеет сверху стрелку, управляющую движением в указанном направлении, зеленый свет гарантирует, что перед прочими конфликтными потоками горит красный свет. Светофор без стрелки контролирует все направления движения. Красный свет всегда означает обязательную остановку. Поворот направо или налево при красном свете строго запрещен, нет разрешенного поворота влево или вправо, с предоставлением преимущества встречному транспорту. Как и в ряде других стран, зеленой фазе светофора предшествует фаза комбинации красного и желтого цветов. Мигающий зеленый свет указывает на предстоящее переключение на желтый свет, но он встречается только на дорогах с допустимой скоростью не менее 60 км/ч.

В 2010 году в стране была введена новая система знаков, соответствующих Венской конвенции, участником является которой Израиль.

Новый перечень дорожных знаков разделен на 10 категорий (старая система включала в себя 6), и содержит 257 дорожных знаков (188 в старой системе). В новую систему дорожных знаков также входят 95 обозначений для водителей и пешеходов, большинство из которых не были указаны в старом перечне.

Знаки группируются следующим образом: предупреждающие знаки, предписывающие знаки, знаки преимущественного права проезда, запрещающие и ограничивающие знаки, специальные знаки для общественного транспорта,

информационные знаки, светофоры и полосы движения, дорожная разметка, дорожные знаки на участке, где проводятся дорожные работы, приложение с иллюстрациями знаков.

В новой системе знаков особое внимание уделяется четким и ярким графическим изображениям. Так, знаки тематически распределены по цветам. Стандартные знаки отмечены белым цветом, знаки для общественного транспорта - желтым, знаки на участках, где проходят дорожные работы, отмечены оранжевым цветом, указатели туристических объектов – коричневым.

Среди новых знаков - дорожные знаки для регулирования движения трамваев, знаки, предупреждающие о приближении к туннелям, к участкам дороги, где проводятся ремонтно-строительные работы, новые указатели, а также знаки дорожного движения для велосипедистов.

В то же время, из нового перечня были убраны вышедшие из употребления знаки. Например, изъят знак, предупреждающий о приближении к месту, где может быть слышен шум низколетящих самолетов, а также знак, запрещающий использование звукового сигнала на определенных участках дороги.

В Израиле применяется знак, отличающийся от Российского (и общепринятого) знака 2.5 «Движение без остановки запрещено»



Рисунок 4 Вместо надписи «STOP» на знаке изображена рука

Отсутствуют универсальные знаки остановки, такие как в США, Канаде и Южной Африке. Знаки обязательной остановки требуют, чтобы водители на данном направлении полностью остановились и уступили всем конфликтным потокам. Надписи на дорожных знаках и информационных табло обычно на иврите, иногда дублируются на арабский и английский языки.

Белая дорожная разметка используется для разделения потоков, движущихся в попутном и встречном направлениях. Желтые линии используются для обозначения внешних границ дороги, их пересекать можно при намерении съехать на обочину. Оранжевые или красные линии используются в зонах дорожных работ или частично дублируют дорожные знаки. Круговое движение очень распространено, преимущество имеют ТС, уже двигающиеся по кругу.

Ближний свет должен быть включен в течение дня на междугородних автомагистралях с ноября по март. Мотоциклисты включать фары во все месяцы года. Ремни безопасности всегда должны использоваться на всех сиденьях. Запрещается разговаривать по мобильному телефону во время движения (а также во время остановки в пробке или на красный свет) без системы громкой связи или «Hands-free». Если нужно

выйти из транспортного средства на обочине шоссе, требуется надеть светоотражающий жилет, полагается все время хранить такой жилет в салоне, а не в багажнике. Компании по прокату автомобилей обычно кладут такой жилет в перчаточный ящик.

Ограничения парковки обычно указываются с помощью маркировки на бордюре. Красная и белая маркировка означает, что парковка запрещена, хотя это правило часто нарушается вне рабочего времени дня, что не означает отсутствия штрафа или эвакуации. Бордюры, отмеченные красным и желтым цветом, обычно резервируют места для определенных транспортных средств, таких как автобусы на остановках.

Синяя и белая маркировка бордюра разрешает парковку только с оплаченным разрешением на парковку (талоном). Для оплаты используются специальные уличные счетчики, расположенные на месте разрешенной стоянки, или парковочные талоны (внутригородские и для пользования в любом городе) – обычные и электронные, которые можно приобрести в любом почтовом отделении. Можно использовать систему оплаты через сотовый телефон.

В некоторых районах, например, в Тель-Авиве, синяя и белая маркировка ограничивает парковку для жителей даже ночью. Специальный знак в начале улицы, обычно только на иврите, объясняет конкретные ограничения. Красные и серые участки зарезервированы для местных жителей, но могут использоваться только в определенное время, как указано в знаках. На серых участках можно парковаться бесплатно. Запрещена парковка на местах для инвалидов, обозначенных международными символами.

Израиль использует метрическую систему измерений. Разрешенные максимальные скорости по умолчанию составляют 50 км/ч в населенных пунктах, 80 км/ч на загородных дорогах без физического разделения между встречными полосами и 90 км/ч на дорогах с таким разделением. По умолчанию все основные автострасы (обозначенные стандартным голубым знаком автомагистрали) имеют ограничение скорости до 110 км/ч; однако на практике на большинстве этих дорог имеются дополнительные ограничения (обычно до 90 или 100 км/ч). Допустимо превышение скорости на 10% (без штрафа), но большее превышение скорости наказывается серьезными штрафами.

На дорогах часто встречаются полицейские, которые, как правило, контролируют скоростной режим и проезд на красный. Для контроля используются как стационарные, так и ручные радары и лидары.

Полицейские автомобили при выполнении служебных обязанностей могут включать синие специальные сигналы в течение всего времени поездки. В отличие от многих стран (например, США), в Израиле это не является знаком того, что они хотят остановить водителя. Для этого полицейские либо включают сирену, либо используют громкоговоритель, запрашивая на иврите, чтобы водитель остановился на обочине.

Платные дороги

Автомагистраль 6.

Израильская автомагистраль 6 - это автомагистраль с электронной оплатой, поэтому у нее нет пунктов оплаты. Проезжающие автомобили контролируются по номерным знакам и/или электронным меткам, а счета отправляются зарегистрированному владельцу автомобиля. Стоимость проезда определяется количеством использованных отдельных участков дороги, максимально до пяти, даже если водитель проехал больше. Есть и бесплатный участок. Доступны различные варианты абонементов.

Туннели Кармель.

Туннели Кармель - это система из 4 туннелей (по 2 в каждом направлении с пересечением Неве Шаанан между ними), который пересекает Хайфу под горой Кармель. Стоимость определяется количеством использованных участков (1 или 2 сегмента), имеются пункты оплаты.

Быстрая полоса

Быстрая полоса - это 13-км дорожная полоса на загруженном шоссе номер 1 от аэропорта имени Бен-Гуриона до Тель-Авива. В полосе используется гибкая система ценообразования, которая означает, что стоимость проезда меняется в течение дня в соответствии с условиями движения, увеличение загруженности дороги означает более высокие цены, цена отображается на знаках у въезда на полосу. Цена за проезд по полосе (на май 2015 года) варьируется от 7 до 85 шекелей. Однако транспортные средства с высокой загрузкой, такие как автобусы или автомобиль с 4 пассажирами или более, освобождаются от оплаты (в зависимости от условий движения бесплатное пользование полосой может также применяться к автомобилям с 3 пассажирами, если это будет указано на информационном знаке у въезда). Кроме автобусов, автомобили большой пассажироместимости должны останавливаться на объекте Park and Ride (расположенном примерно в 1 км от въезда) для проверки, иначе им будет начислена полная стоимость проезда.

Как и на автомагистрали 6, автомобили идентифицируются для оплаты по номерным знакам и/или электронным меткам, а счета отправляются зарегистрированному владельцу автомобиля. Можно заплатить и на пункте оплаты, однако он расположен не у въезда на полосу, а на объекте Park and Ride, где имеется бесплатная перехватывающая парковка и два бесплатных маршрута автобусов - в центр Тель-Авива (линия Кирия) и Рамат-Ган. Часы работы шаттлов - с 06:00 до 23:00 каждые 15 минут (в часы пик 06:30-09:30 и с 15:30 до 19:00 каждые 5 минут). Автомобили, которые покинут автостоянку после полуночи, должны заплатить штраф. Если автомобиль заезжает на стоянку на срок менее 30 минут (например, чтобы высадить кого-то), он должен взять парковочный билет, иначе будет начислена плата за использование быстрой полосы.

Информация о водительских правах

Все водители в Израиле должны иметь водительские удостоверения. Разрешается использование международных, а также иностранных прав. Водителям автотранспортных средств должно быть не менее 17 лет, страхование гражданской ответственности является

обязательным. Вождение мотоцикла или мопеда разрешается с 16 лет, водительские права при этом обязательны.

Экзамен на получение допуска к управлению ТС состоит из 30-ти вопросов с 4-мя вариантами ответов, и только один из них правильный. Чтобы сдать экзамен, необходимо ответить правильно на 25 вопросов.

Все автомобили в Израиле должны проходить ежегодный технический осмотр, а на переднем лобовом стекле должна быть наклейка с месяцем и годом следующего осмотра. В Израиле полиции разрешено останавливать водителей для проверки удостоверений.

Полицейский имеет право потребовать водителя пройти проверку на алкоголь с помощью прибора или анализа крови/мочи, даже если не было нарушения ПДД. Отказ от проверки будет рассматриваться как признание нахождения в состоянии опьянения.

Водитель обязан в течение 15 дней сообщать Управлению выдачи прав и лицензий о любых изменениях данных, внесенных в водительские права и техпаспорт на автомобиль. О каких-либо медицинских ограничениях, могущих повлиять на способность управлять автомобилем, следует сообщать немедленно. К таковым относятся сердечные заболевания, заболевания нервной системы, проблемы с костями, слухом и зрением. Управление выдачи прав и лицензий может направить любого водителя на повторный экзамен.

Краткая памятка для туристов

Уровень аварийности в Израиле соответствует среднеевропейскому стран и примерно в два раза меньше, чем в США. Израильские водители, как известно, агрессивны и нетерпеливы. Учитывайте это, если вы решите ехать в Израиль и будьте осторожны - будьте готовы к тому, чтобы другие водители не уступали, когда они обычно должны, а не уважать ваше право проезда, особенно если вы проявляете колебания. Будьте особенно осторожны на двухполосных междугородних дорогах, особенно при прохождении других транспортных средств. В то время как на большинстве крупных автомагистралей имеется физическое разделение полос, на других дорогах с низким трафиком такого нет. Также будьте особенно осторожны при движении в пустыне Негев, так как большинство дорог в этом регионе имеют только две полосы движения с быстрым движением, а поездки, как правило, длится несколько часов в жару. Будьте осторожны во время поездок в еврейскую субботу, так как дороги, как правило, быстро пустеют и на них могут быть более безрассудные водители. Также будьте осторожны зимой, когда идет дождь, а дороги необычайно скользкие. Первые дождливые дни осени особенно опасны, так как растворяются масло/жир и другие вещества, которые накапливаются на дороге все лето.

4.2.2 Тенденции в области обеспечения безопасности дорожного движения в Израиле

Состояние безопасности дорожного движения в Израиле -кратко

В последние годы в Израиле наблюдается устойчивое улучшение показателей смертности, достигнув наименьшей величины в 2014 году - 3,4 случаев на 100 000 жителей. Однако в 2015 году наблюдалось превышение этой тенденции, в общей сложности на 322 фатальных случая, что на 15% больше, чем в 2014 году, это эквивалентно социальному

риску 3,8 (на 100 000 жителей). Число погибших мотоциклистов и велосипедистов увеличилось соответственно на 31% и 40%. В 2015 году на пешеходов приходилось 34% всех смертельных случаев, оставаясь группой, которая наиболее подвержена риску. Безопасность пешеходов стала приоритетом для Израиля, и в 2014 году была запущена новая программа безопасности пешеходов.

Определения, применяемые в Израиле

- Смертность на дороге: лицо, погибшее в течение 30 дней после ДТП в результате полученных травм.

- Серьезная травма: человек, пострадавший в результате ДТП и госпитализированный в течение 24 часов или более, а не только для наблюдения. В декабре 1995 года израильская полиция добавила слова «не только для наблюдения», чтобы получить четкое и единообразное определение. До второй половины 1970 года «серьезные ранения» применялись только к тем, кто был госпитализирован в течение как минимум шести дней.

- Легкая травма: Человек, пострадавший в результате ДТП и госпитализированный на срок менее 24 часов.

ДТП в 2016 году

В 2016 году было 335 случаев смерти, что на 4% больше по сравнению с 2015 годом. Количество получивших травмы, а также раненых, несколько снизилось - на 2% и 1% соответственно. В 2016 году произошло снижение смертности пешеходов на 11%.

Тенденции развития в области безопасности дорожного движения (1990-2015)

Дорожное движение

В период с 1990 по 2015 год количество моторизованных транспортных средств и пройденное расстояние почти утроились, при этом только за период с 2014 по 2015 год рост составил 4% и 4,6% соответственно.

Дорожно-транспортные происшествия и ущерб

В 1974 году число дорожно-транспортных происшествий достигло максимума, при этом погибло 704 человека. С тех пор число погибших уменьшилось на 64%. В период с 2000 по 2015 годы оно снизилось на 29%.

Показатели безопасности дорожного движения

Меры по повышению безопасности дорожного движения привели к значительному снижению показателей смертности, несмотря на некоторое ухудшение ситуации в 2015 году. К концу 2015 года в Израиле смертность составила 3,8 случая на 100 000 жителей и 5,9 случаев на миллиард автомобиле-километров. Оба эти показателя были сокращены почти в два раза по сравнению с 2000 годом и на 17% по сравнению с 2010 годом.

Согласно статистическим данным показателей безопасности дорожного движения Израиля в 2015 году транспортный риск – составляет 1,0 (на 10 тыс. ТС).

Безопасность участников дорожного движения

С 2000 года ситуация улучшилась для всех участников дорожного движения, за исключением мотоциклистов. Число погибших мотоциклистов увеличилось на 10% (с 38 до 42) с 2010 года с определенными колебаниями из года в год.

В 2015 году число погибших мотоциклистов увеличилось на 31% (с 32 до 42 в 2014 году) и велосипедистов на 40% (с 10 до 14 в 2014 году).

В последние годы около трети (34%) всех жертв ДТП в Израиле были пешеходами. В 2015 году число погибших на дорогах пешеходов уменьшилось на 7% после значительного увеличения с 91 в 2013 году до 116 в 2014 году. В последние годы власти приняли решения для повышения безопасности инфраструктуры на пешеходных переходах, где нет светофоров, запуск образовательных программ в школах по обучению безопасному переходу дорог и содействие информированию общественности по таким вопросам, как безопасность на пешеходных переходах и т. д.

Доля погибших в ДТП по категориям участников дорожного движения, 2015

Доля погибших в ДТП по категориям участников дорожного движения в процентах от общего числа на 2015 год составляет: пешеходы – 34%; пассажиры легковых автомобилей – 33%; другие участники дорожного движения – 15%; мотоциклисты – 13%; велосипедисты – 4%; водители мопедов – 1%.

Экономический ущерб от дорожно-транспортных происшествий

Дорожно-транспортные происшествия представляют собой значительный экономический ущерб, рассчитанный на 2014 год примерно на 9,1 млрд. ILS (израильский новый шекель).

Методология оценки ДТП в Израиле была разработана в 2004 году с использованием комбинации всех имеющихся источников данных и применения подхода финансовой оценки человеческих потерь. Недавно были обновлены стоимостные показатели травматизма и ДТП (Министерство транспорта и Министерство финансов, 2012г.). Расчеты основаны на данных о несчастных случаях из Национального института страхования и данных о ДТП из израильской полиции. Расходы на ДТП включают косвенные и прямые затраты, такие как:

- медицинские расходы, расходы на помощь и уход;
- нетрудоспособность;
- стоимость имущественного ущерба;
- потери времени из-за заторов, вызванных возникновением ДТП;
- административные расходы;
- влияние ущерба на окружающую среду.

Недавние тенденции в поведении участников дорожного движения

Скорость

В 2015 году 11,5% смертельных ДТП были вызваны превышением скоростью. В Израиле значительная доля водителей не соблюдают ограничения скорости на всех типах дорог вне города. Это особенно важно для водителей грузовых транспортных средств на скоростных дорогах, где около 90% превышают допустимые скорости.

Вождение в состоянии алкогольного опьянения

Максимальное разрешенное содержание алкоголя в крови составляет 0,5 г/л и 0,1 г/л для водителей в возрасте до 24 лет, водителей-новичков в течение первых двух лет после получения водительского удостоверения, а также водителей специализированного и общественного транспорта.

Масштабы вождения в нетрезвом виде долгое время недооценивались и не рассматривались в качестве серьезной проблемы, однако в настоящее время эта проблема признана. Полицейские службы ужесточили проверки состояния алкогольного опьянения на дорогах и тестирование водителей, попавших в ДТП. Достоверные оценки показывают, что алкоголь является фактором, способствующим 7-15% ДТП со смертельным исходом.

В 2011 году в Израиле Департаментом дорожного движения было проведено национальное исследование по вопросам вождения в нетрезвом виде. Сотрудники полиции проверили 1 703 водителя в выходные дни на магистральных дорогах в окрестностях пабов и ночных клубов. По результатам исследования и дополнительным наблюдениям было подсчитано, что в 2011 году 6,7% водителей были заподозрены в вождении в нетрезвом виде, в то время как 2,9% водителей были фактически пьяны.

Вождение в состоянии наркотического опьянения

Водители обычно не подвергаются проверке на состояние наркотического опьянения, но в случае ДТП со смертельным исходом проверяются все участвующие стороны. По оценке смертность от вождения в состоянии наркотического опьянения составляет 2% в год.

Ремни безопасности и шлемы

Использование ремней безопасности было обязательным на передних сиденьях с уже с 1975 года и на задних сиденьях с 1995 года.

Ремни безопасности, детские сиденья и дополнительные сиденья требуются для всех соответствующих пассажиров в любое время. В 2016 году показатель использования ремней составил 91% для водителей, 89% для пассажиров на передних сиденьях и только 70% для пассажиров на задних сиденьях.

Использование специальных детских удерживающих устройств является обязательным для детей в возрасте до восьми лет. По закону детей в первый год должны перевозить в детском удерживающем устройстве, установленном на заднем сиденье; детей в возрасте от 1 до 3 лет должны перевозить в удерживающем устройстве на переднем сиденье; и дети в возрасте от 3 до 8 лет должны сидеть в бустерном сиденье. Ассоциация безопасности дорожного движения разработала более строгие рекомендации для детей до 2 лет, чтобы они сидели в детском удерживающем устройстве, установленном на заднем

сиденье; для детей в возрасте от 2 до 5 лет, чтобы они сидели в удерживающем устройстве на переднем сиденье; и для детей в возрасте от 5 до 10 лет, чтобы они сидели в бустерном сиденье. Согласно опросу 2016 года, общий уровень использования детских удерживающих устройств составляет 87%. Однако, только 50% детей правильно пристегнуты.

Как и в предыдущие годы, в 2014-15 годах 15% всех погибших пассажиров автомобилей не были пристегнуты ремнями безопасности при ДТП.

Использование шлема является обязательным для всех мотоциклистов и водителей мопедов. Коэффициент использования шлема мотоциклистами близок к 100%, но варьируется в зависимости от условий езды (отдельно или в группе), возраста водителя, типа территории, размера города и т.д.

Шлемы являются обязательными для велосипедистов-детей и для взрослых на дорогах вне населенных пунктов. Исследования на дорогах в 2013 году показали, что более 90% велосипедистов используют шлемы во время езды вне населенных пунктов.

Отвлечение внимания

В Израиле во время движения законно использование мобильного телефона или смартфона для разговоров с устройством «hands-free». Обращается внимание, что процент смертельных и иных ДТП, вызванных отвлечением внимания, не определен.

Сонливость и усталость

По данным полиции, в период с 2000 по 2015 год доля ДТП со смертельным исходом из-за усталости составила 1,2%.

4.4.3 Национальные программы и стратегии по повышению уровня безопасности дорожного движения

Организация безопасности дорожного движения

Ведущим агентством по управлению БДД является Национальный орган (агентство) по безопасности дорожного движения, который был создан в 2007 году. Агентству поручено:

- финансирование и координирование деятельности других правительственных учреждений по обеспечению БДД;
- финансирование анализа национальной статистики ДТП, предоставление первичного ресурса для данных о ДТП и исследований в области БДД;
- проведение общественных информационных кампаний и различных проектов в области безопасности городского транспорта

Стратегия безопасности дорожного движения 2012-2020 гг.

В 2012 году был опубликован пятилетний стратегический план обеспечения БДД. Он включает в себя задачу по снижению коэффициента смертности до значения менее, чем четыре случая смертей на миллиард километров, что должно поместить Израиль в число пяти ведущих стран по безопасности дорожного движения на основе данного показателя смертности.

Цели в области безопасности дорожного движения

Национальное Управление по безопасности дорожного движения поставило цель к 2020 году допустить не более 240 смертельных случаев, что соответствует сокращению уровня на 30% по сравнению с 2010 годом. Кроме того, в качестве ряда показателей были определены следующие конкретные цели:

- увеличение использования ремней безопасности до 98% для водителей, 95% для пассажиров на передних сиденьях и 85% для пассажиров на задних сиденьях;
- увеличение использования детских удерживающих устройств (для детей до 15 лет) с целью 70% правильного использования удерживающих устройств и не более 5% неправильного;
- принятие требований о запрете употребления алкоголя к водителям в целом и, в частности, к группе риска (новички и/или молодые водители, водители государственных и/или грузовых транспортных средств, водители транспортных средств, перевозящих опасные грузы);
- увеличение количества сплошных проверок на наличие алкоголя, проведенных полицией, относительно общего числа водителей с 26% в 2010 году до 40% в 2020 году;
- снижение на 85% числа лиц, нарушающих скоростной режим.

Принятые меры по безопасности дорожного движения (2014-17)

Управление безопасностью дорожного движения

В последние годы был введен ряд дополнений в ПДД, в том числе:

- пересмотр правил, касающихся использования детских удерживающих устройств (2014 год);
- оснащение всех сидений в автомобиле ремнями безопасности (2014 год);
- разрешение для велосипедистов пересекать дорогу по пешеходным переходам, при условии, что они будут вести велосипед рядом (2014 год);
- запрет на использование электрических скутеров вне населенных пунктов (2014 год);
- незаконное нахождение в автомобиле большего количества пассажиров, чем имеется ремней безопасности, предусмотренных конструкцией (2014 год);
- незаконное размещение ребенка на сиденье с неотключаемой подушкой безопасности (2014 год);
- пересмотр правил, касающихся велосипедистов на дорогах вне населенных пунктов (2014 год);
- разработка правил, обеспечивающих безопасность водителей электрических скутеров (в основном, для пожилых людей), в том числе запрет вождения вне населенных пунктов (2014 год);
- водители обязаны уступать пешеходам на переходах, даже если они еще не начали переходить дорогу (2015 год);
- водители должны остановиться перед пешеходным переходом, если автомобиль, едущий рядом с ними, остановился (2015 год);

- разработка правил, обеспечивающих безопасность водителей электрических велосипедов, включая возрастные ограничения и требования к выдаче водительских удостоверений.

Транспортные средства

Крупные транспортные средства (длиной более 20 метров или шириной более 3 метров), для того чтобы их можно было видеть со всех сторон, должны включать проблесковые желтые огни и/или должны сопровождаться транспортным средством, обеспечивающим безопасность.

4.3 Китай

4.3.1 Особенности законов и правил в сфере дорожного движения

Как уже указывалось ранее, в КНР основным нормативно-правовым актом в рассматриваемой области является «Закон о безопасности дорожного движения» (Закон о БДД), действующий с 2004 года. По сути, Закон стал *первым в истории Китая* полноценным правовым документом, непосредственно затрагивающим главные аспекты обеспечения БДД в современных условиях социально-экономического развития страны.

Именно благодаря данному Закону в Китае стали выстраиваться цивилизованные отношения между участниками дорожного движения. Кроме того, появилась обновленная правовая база, позволяющая оперативно реагировать на изменения в организации движения на дорогах страны, в частности, были приняты Положения о соблюдении закона о БДД, которые являются национальными правилами дорожного движения.

В то же время многие вопросы являются нерешенными, например, как отмечается некоторыми зарубежными организациями (в частности, ВОЗ) на официальном уровне нет полной и надежной базы данных об аварийности, нет и утвержденных на государственном уровне глобальных целей БДД в Китае.

Стремительный рост экономики КНР и сопутствующий ему рост показателей автомобилизации приводят к серьезным проблемам с обеспечением безопасности на дорогах. К концу 2015 г. протяженность автодорог в стране достигла 4,5773 млн. км, из которых протяженность скоростных дорог составила 123,5 тыс. км.

По мере роста числа владельцев личного автотранспорта Китай сталкивается с проблемами, которые давно пытаются решать в других странах мира. Например, важную роль сыграли поправки в Закон о БДД, принятые в апреле 2011г. Речь шла о принятии безотлагательных мер в отношении наказания граждан за вождение в пьяном виде. Согласно первой редакции Закона, за данный проступок водители наказывались 15-ю сутками административного ареста и временным лишением прав на 3-6 месяцев, а также штрафом в размере 500-2000 юаней (\$79-315). Поправками от 2011г. за управление транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения предусмотрено лишение профессиональных водителей прав на срок до 10 лет и привлечение к уголовной ответственности. Также было определено, что лица, совершившие ДТП с тяжелыми последствиями при вождении в пьяном виде, лишаются прав пожизненно.

Обращает на себя внимание, что структура «Закона о безопасности дорожного движения» и «Положений» о соблюдении данного закона идентичны. Оба документа имеют по 8 глав, в каждой из которых выделены сходные по целям разделы и статьи. Отметим, что в Российском законодательстве подобного не наблюдается, хотя связка «Закон о безопасности дорожного движения» и «Правила дорожного движения» та же.

Например, глава IV (Положения о проезде по дорогам) Закона о БДД КНР содержит 5 разделов, устанавливающих положения общего характера, о проезде моторизованных и немоторизованных ТС, о проходе пешеходов и пассажиров, о движении по скоростным дорогам (автомагистралям).

Абсолютно аналогичные разделы содержатся и в главе 4 «Положений» о проезде по дорогам, т.е. в национальных ПДД, где те же положения разъясняются и уточняются в практическом плане. Таким образом, можно сделать вывод, что два вышеуказанных документа (полные переводы которых приведены в *Приложениях В и Г* соответственно) образуют **логическую связку**, которая является основой современного законодательства КНР о дорожном движении.

Законодательное оформление взаимоотношений между участниками дорожного движения помогает решать также некоторые специфические для этой страны вопросы.

В Китае насчитывается, как минимум, 500 млн велосипедов, владельцы которых нередко провоцируют серьезные ДТП, в том числе со смертельным исходом. В соответствии с новым Законом, когда ДТП происходит между немоторизованными транспортными средствами и автомобилями, ответственность, как правило, несет автомобилист (за исключением случаев, где пешеход или немоторизованное ТС сознательно вызывают инцидент). Ответственность автомобилиста может быть уменьшена, если пешеход (велосипедист) сам нарушил ПДД.

После введения новых ПДД автомобилисты в городах стали более сдержанно относиться к пешеходам, даже в тех случаях, когда пешеходы (велосипедисты) первыми нарушали правила. Одновременно дорожная полиция получила негласное указание «защищать пешеходов от машин, которые несоизмеримо опаснее человека». К этому следует добавить, что в Китае пешеходам из-за отсутствия внимания со стороны водителей часто бывает сложно преодолеть переходы даже на зеленый сигнал светофора.

Именно поэтому в КНР стали уделять повышенное внимание вопросам **подготовки водителей**. С 1 апреля 2006 г. в Китае действуют обновленные «Положения, регулирующие подготовку водителей транспортных средств» (далее – «Положения»), в которых большое внимание уделяется развитию системы организаций по подготовке водителей (автошкол), усилению контроля за качеством подготовки водителей и внедрению качественного обучения водителей.

«Положения» состоят из семи глав и шести статей, в числе которых общие положения, допуск к осуществлению деятельности, работа инструкторов, менеджмент, контроль и надзор, правовые обязательства и т.д.

По сравнению со старыми нормами, в новых «Положениях» определены более строгие условия допуска к осуществлению деятельности, более высокие стандарты

управления автошколами, в которых готовят водителей транспортных средств. Впервые устанавливается классификация учебных заведений по подготовке водителей в соответствии с содержанием подготовительных курсов и продолжительностью обучения. Деятельность учебных центров (автошкол) подразделяется на **три категории**: обычная подготовка водителей ТС, квалификационная подготовка водителей ТС (уровень профессионалов) и подготовка инструкторов для обучения водителей ТС.

Обычная подготовка водителей также делится на три уровня, в соответствии с которыми автошкола осуществляет свою деятельность. Лицензия на обучение водителей может быть выдана на 4 или 6 лет. За 30 дней до окончания срока действия лицензии ее необходимо продлить. В «Положениях» предусматривается, что инструкторы, обучающие водителей ТС, должны сдать единый национальный экзамен и получить «Сертификат инструктора Китайской Народной Республики».

Основные заявочные материалы для получения учебным центром (автошколой) лицензии по подготовке водителей ТС включают в себя:

- заявление на получение лицензии;
- паспортные данные заявителей;
- сертификат (свидетельство) имущественных прав на учебный центр;
- описание состояния помещений учебного центра;
- документы, подтверждающие техническое состояние, модели и количество транспортных средств, на которых обучаются водители;
- доказательство покупки транспортных средств, на которых обучаются водители;
- список учебных пособий и сертифицированного учебного оборудования;
- список наемных работников (сотрудников центра), их удостоверения о квалификации и название должностей;
- иные документы.

Одновременно власти в централизованном порядке разработали пособие по обучению водителей. Специалисты Минтранса КНР разработали уже 3-ю редакцию брошюры «Безопасное движение начинается здесь», значительная часть которой переведена на русский язык впервые и содержится в **Приложении Д**. Указанные учебные материалы применимы для подготовки водителей к управлению легковыми автомобилями (категория С1), легковыми автомобилями с АКПП (категория С2) и низкоскоростными грузовыми автомобилями (категория С3).

В брошюре изложено, в частности, содержание экзамена для получения водительского удостоверения, которое разделено на три составляющих: законы о безопасности дорожного движения, правовые нормы и соответствующие знания (упрощенно «1-й экзаменационный предмет»), навыки вождения на автодроме («2-й экзаменационный предмет»), навыки дорожного вождения, а также правила безопасного и уважительного вождения («3-й экзаменационный предмет»). Отметим, что в последнем случае, несмотря на некоторую субъективность оценки, **оценка поведения будущего водителя в дорожном движении представляется полезной и в отечественных условиях.**

Отметим, что в рамках данной работы также были переведены названия основных дорожных знаков, обозначения дорожной разметки, сигналы регулировщика, которые для удобства справочного использования перенесены в отдельное *Приложение Д1*.

Примечание. Полная информация о дорожных знаках и разметке приводится в национальных стандартах Китая, где устанавливаются образцы их размеров, начертания и раскраски, особенности установки, нанесения и др., примером является стандарт GB 5768-2009 «Road traffic signs and marking», состоящий из 9 профильных разделов.

Теоретическая часть экзамена («1-й экзаменационный предмет») состоит из 100 вопросов, в ответах допускается до 10 ошибок. Сдавать экзамен можно на 24 языках, среди которых есть английский и русский. Отметим, что перевод на русский язык не всегда является корректным. Главное преимущество английского языка перед русским - это качество перевода тестовых заданий с китайского.

В Китае банк вопросов не публикуется намеренно, поскольку разработчик контрольных вопросов - министерство общественной безопасности КНР - желает, чтобы учащиеся изучали и усваивали правила дорожного движения, понимали их содержание, а не запоминали ответы на вопросы. В этом, отметим, также заключается различие между Российским подходом, где все вопросы лежат в открытом доступе на сайте ГИБДД, а найти правильные ответы не составит особого труда на популярных Интернет-ресурсах или в печатном виде.

Попробовать свои силы в сдаче экзамена КНР на английском языке можно на ресурсе, расположенном по адресу: <http://www.chinesedrivingtest.com/>, где приведены вопросы, найденные на китайских сайтах и примерно соответствующие официальным.

В Китае, как и в других странах, считают, что лучше всего дисциплинируют водителей высокие денежные штрафы. После вступления в силу Закона о БДД предельный размер штрафа за ряд нарушений был увеличен с 200 до 2000 юаней (примерно с \$31 до \$310). При этом местные органы власти получили полномочия по регулированию размеров штрафов, правда, в пределах указанного ценового диапазона.

В Китае для нарушителей ПДД предусмотрена **система штрафных баллов**. За один год водитель вправе набрать не более 12 штрафных баллов, в противном случае его лишат водительского удостоверения.

Самыми серьезными нарушениями ПДД в Китае считаются: вождение в нетрезвом состоянии, оставление места ДТП, вождение без водительского удостоверения (либо с чужими правами, а также правами несоответствующей категории). Езда за рулем с недействительным талоном предупреждений может привести к лишению свободы, а также к пожизненному лишению прав.

За неоплату штрафа в течение 3 месяцев нарушитель сразу получает 12 штрафных баллов. Такие же санкции применяются за два и более неоплаченных штрафа в течение месяца. Подробнее о системе начисления штрафных баллов можно узнать в переводе брошюры «Безопасное движение начинается здесь» (*Приложение Д*).

4.3.2 Тенденции в области обеспечения безопасности дорожного движения в Китайской Народной Республике (включая программы и стратегии в данной сфере)

Показатели безопасности дорожного движения

Исходя из ежегодного статистического отчета о ДТП Китая в 2013 году, общее количество ДТП со смертельным исходом составило 58359 (погибшим считается человек, умерший в течение 7 дней после ДТП). Причем, согласно статистическим данным, 72% от данного числа — это ДТП, произошедшие по вине мужчин, а 28% - по вине женщин соответственно.

По оценке ВОЗ число погибших в ДТП в 2015 году – 261 367 (согласно отчету организации, доступен по ссылке
http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/, дата обращения 15.06.2018).

Наблюдается существенное расхождение данных о жертвах между официальной статистикой и данными международных организаций, что требует проверки и уточнения. Некоторая закрытость КНР в этих вопросах не идет на пользу в решении проблем БДД.

Социальный риск в 2015 году составил по данным ВОЗ– 18,8.

Страна имеет финансируемую из бюджета национальную стратегию безопасности дорожного движения. С 2011 до 2015 год власти Китая ставили перед собой цель снижения уровня смертности до 2,2 случаев на 100 000 транспортных средств, надежные данные о ее достижении отсутствуют

Тенденции в безопасности движения и мобильности

В области безопасности дорожного движения и улучшения мобильности населения организуются аудиты по новым проектам дорожного строительства, проводятся регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры, поощряется пешеходное и велосипедное движение, а также использование общественного транспорта, разрабатывается политика разделения участников дорожного движения по типам с целью улучшения качества услуг мобильности, в т.ч. для граждан с ограниченными возможностями.

Безопасность участников дорожного движения

Регулирование скоростей движения в Китае регламентируются национальным законодательством. Максимально допустимая скорость движения по автомагистралям – 120 км/ч. В зависимости от дорожных условий местные органы власти могут изменять ограничения. В городах действует ограничение скорости 50 км/ч. Подробнее о разрешенных скоростных режимах - в Приложении Д.

В Китае запрещено управлять автомобилем с содержанием алкоголя в крови свыше 0,02 г/л как для водителей со стажем, так и для новичков. Проводятся выборочные проверки водителей на состояние алкогольного опьянения.

Смертность от дорожно-транспортных происшествий, связанных с употреблением алкоголя, составляет 4%.

Для мотоциклистов и их пассажиров использование шлемов является обязательным.

Социальный опрос показал, что только 20% мотоциклистов выполняют данное требование.

Водители и пассажиры транспортных средств обязаны использовать ремни безопасности как на передних, так и на задних сиденьях, но только 37% выполняют данное требование.

Доля погибших в ДТП по категориям участников дорожного движения

Доля погибших в ДТП по категориям участников дорожного движения в процентах от общего числа составляет: водители моторизованных двухколесных и трехколесных ТС – 27%; пешеходы – 26%; другие участники дорожного движения – 16%; пассажиры четырехколесных ТС и легковых автомобилей – 13%; велосипедисты – 8%; водители четырехколесных ТС и легковых автомобилей – 6%; водители и пассажиры грузовых автомобилей – 4%.

Водители-новички чаще являются причиной ДТП (около 30%). ДТП с участием электрических мопедов увеличились с 1,1% до 6,0%. Больше всего ДТП происходит на сельских дорогах плохого качества.

Роль исполнительной власти в стимулировании безопасного поведения участников дорожного движения

Главным регулятором процесса обеспечения БДД в Китае было и остается государство, которое допускает сотрудничество с частными структурами по ряду аспектов, однако в данных вопросах берет всю ответственность на себя. В частности, необходимо отметить роль местного Минтранса, который стимулирует безопасное поведение перевозчиков. Например, на сайте ведомства (<http://www.mot.gov.cn/>) регулярно сообщается о проведении проверок на дорогах в различных провинциях и городах страны.

Исполнительная власть особое внимание обращает на качество деятельности автотранспортных компаний и организаций в решении проблем обеспечения БДД. С целью усиления контроля рекомендуется:

- строго регулировать доступ перевозчиков на коммерческий рынок, добиваться от вновь создаваемых компаний в сфере автоперевозок гарантированного выполнения правил и норм БДД;
- требовать от таких предприятий соблюдения правил и условий транспортировки опасных грузов, добиваться полной безопасности пассажирских перевозок;
- поощрять перевозчиков, которые успешно соблюдают нормы БДД, не совершают ДТП, эффективно противостоят различным рискам;
- разрабатывать стандарты безопасности, повышать уровень профессионализма управленческого аппарата автотранспортных компаний;
- совершенствовать механизмы управления БДД на уровне предприятий и перевозчиков;
- строго соблюдать технические характеристики и стандарты, принятые в системе БДД;
- улучшать качество менеджмента при транспортных перевозках;

– запрещать ведение бизнеса при выявлении серьезных нарушений в сфере обеспечения БДД.

Все эти рекомендации и требования были заложены в «Правилах автодорожных перевозок Китайской Народной Республики», первая редакция которых принята 14.04.2004 на 48-й сессии Постоянного комитета Госсовета КНР и с тех пор регулярно обновляется.

В последнее время усиливается роль региональных органов исполнительной власти Китая, которые реализуют отдельные проекты.

Общая цель данных проектов заключается в оказании поддержки правительству Китая в осуществлении передовой практики в области БДД в соответствии с национальной стратегией. В отношении водителей основное внимание уделяется исключению вождения в состоянии опьянения и мероприятиям по соблюдению скоростного режима. Предпринимаются попытки снизить риски, связанные с увеличением использования электровелосипедов в городских районах.

Существенный акцент делается на **безопасности пешеходов**. Приведем примеры.

Почти 4 тысячи (3898) пешеходов погибли на пешеходных переходах в Китае за 2014-2016 годы, о чем [сообщают СМИ](#) со ссылкой на Министерство общественной безопасности КНР. Всего за этот период было зафиксировано 14 тысяч ДТП на пешеходных переходах, причиной которых стало нарушение ПДД водителями. Остальные 10% случились по вине пешеходов.

Неутешительная статистика вновь подчеркнула актуальность повышения культуры участников дорожного движения в Китае и развития сопутствующей инфраструктуры (светофоры, пешеходные переходы и мостики). Согласно законодательству Китая, переход улицы на красный сигнал светофора облагается штрафом в размере до семи долларов США, однако на практике мало кто из пешеходов-нарушителей действительно подвергается наказанию. В последнее время Китай пытается найти новые способы борьбы с нарушителями.

Так в городе Шэньчжэне, провинция Гуандун установлены [специальные устройства](#), которые фотографируют пешеходов-нарушителей и тут же размещают их фотографии на информационных табло.

Новая практика, официальное название которой звучит как «смарт-система сбора данных о нарушении правил перехода через улицу», действует в городе Шэньчжэне на пересечении улиц Синьчжоу и Лянхуа с начала 2017 года и уже получила у горожан неофициальное прозвище «электронная полиция».

В интервью местному телевидению глава технического отдела дорожной полиции Шэньчжэня Ли Цян пояснил, что информация о пешеходах, переходящих улицу на красный сигнал светофора, будет записываться и храниться в специальной базе: «На светодиодных (LED) экранах будет отображаться как настоящая фотография нарушителя, так и фотография момента нарушения им правил перехода через улицу; кроме того, на экран будет выводиться вся история совершенных данным человеком подобных нарушений».



Рисунок 5 Фотографирование пешеходов-нарушителей

В качестве последнего предупреждения пешеходов о том, что они приближаются к переходу и, соответственно, должны обратить внимание на сигнал светофора, дорожная полиция Шэньчжэня пошла на то, что разместила изображение сигналов светофора на тротуаре непосредственно перед переходом: «Многие идут по улице, уткнувшись в свои смартфоны, и не смотрят по сторонам».

Ли Цян также сообщил, что в настоящее время электронная система сбора данных о нарушителях работает в тестовом режиме, но уже в ближайшем будущем будет установлена на всех переходах города.

Переход улицы в неполюженном месте или на красный сигнал светофора – столь частое явление на китайских улицах, что даже получило название «китайский стиль перехода»: жители китайских городов в большинстве своем, не задумываясь, переходят улицу на красный сигнал светофора, если видят, что машин на дороге нет или они достаточно далеко, чтобы успеть перебежать на другую сторону улицы.

В городе Ухань пешеходные переходы снабдили турникетами.

На пешеходном переходе в столице провинции Хубэй городе Ухань установили турникеты, которые должны помочь справиться с проблемой нарушения правил перехода улицы. Автоматические ворота открываются лишь при зеленом сигнале светофора. Когда горит запрещающий красный сигнал, пешеходы не могут пройти через турникет.



Рисунок 6 Турникеты для предотвращения нарушения ПДД пешеходами

Дополнительно установленные на переходе камеры фиксируют и выводят на экран лица нарушителей, попытавшихся пересечь улицу на красный свет, прорвавшись через

систему.

Как [сообщают китайские СМИ](#), новинка в области безопасности дорожного движения, участниками которого являются и пешеходы, была введена по инициативе местных властей.

Власти Китая начали поддерживать развитие технологий автоматизированных автомобилей позже, чем их американские и европейские коллеги, однако они быстро реагируют на передовые тенденции, начав с разработки законодательства и системы допуска. Перечислим часть проектов, реализуемых в настоящее время:

- в Пекине строится полигон для испытаний ВАТС;
- в Шанхае разрешены испытания беспилотных ТС на дорогах;
- в Гуанчжоу готовится к открытию тестовый полигон, компании Pony.ai и JingChi.ai испытали ВАТС в некоторых районах города;
- Чунцин представил регулятивные положения для испытаний ВАТС на дорогах;
- Шэньчжэнь запустил опытную систему беспилотных шаттлов Smart Driving Bus.

4.4 Южная Корея (Республика Корея)

4.4.1 Особенности законов и правил в сфере дорожного движения

Как уже отмечалось, основным правовым документом Южной Кореи в сфере дорожного движения является «Закон о дорожном движении» (Road Traffic Act).

Правила дорожного движения в целом унифицированы с подходом, принятым в Венской Конвенции, которая подписана страной, хотя и не ратифицирована. Движение в правостороннее, причем Корея поменяла левостороннее движение на правостороннее в 1946 году, после окончания японской оккупации.

Российские граждане, намеревающиеся самостоятельно управлять автомашиной в Республике Корея, должны обменять российское водительское удостоверение на местные права. Для находящихся в РК менее трех месяцев, разрешается управление транспортным средством по водительскому удостоверению международного образца. В Корее признана форма международных водительских прав «Международное разрешение на вождение» («International Driving Permit»).

Если написание имени на английском языке на международных водительских правах отличается от написания в паспорте, или если подпись на международных водительских правах отличается от подписи в паспорте, международные водительские права считаются недействительными.

Во время приостановки действия корейских прав лицо не может водить машину в Корее без международных водительских прав, выданных другой страной (пункт 3, Статья 96 Закона о дорожном движении).

Левые повороты обычно разрешены только в том случае, если на светофоре есть горящая левая стрелка. То же самое относится к правым поворотам на некоторых оживленных перекрестках; в других случаях возможен правый поворот при основном красном сигнале. Как гласит п.2 статьи 25 «При намерении совершить левый поворот на

перекрестке, водитель любого транспортного средства должен принять левее, использовать для поворота внутреннюю часть условного центра перекрестка, в местах, определенных уполномоченным лицом районного полицейского управления (участка) и отмеченных дорожными знаками и разметкой, водитель любого транспортного средства может повернуть налево на перекрестке, используя внешнюю часть условного центра перекрестка».

Вышеуказанные правила проезда через перекрестки обращают на себя внимание регламентацией движения относительно центра перекрестка, чего нет в Российских ПДД.

Все дорожные знаки подписаны на корейском и английском языках, но английские надписи достаточно мелкие. Большинство из принятых в Корее знаков и часть примеров дорожной разметки приведены в *приложении Е1*.

В Южной Корее проблесковые маячки не дают однозначного преимущества на дорогах. Эти световые сигналы, которые служат для привлечения внимания водителей, они устанавливаются на дорогах, на автомобилях дорожных служб или на полицейских машинах. В то же время, согласно статье 29, автомобили специальных и аварийно-спасательных служб имеют приоритет в движении.

Выделенные полосы для городских автобусов предназначены для движения в определенные часы и идентифицируются по синей разметке или по целиком красной проезжей части, данные полосы часто расположены на середине дороги. Правила движения по выделенным полосам применяются с 7:00 до 21:00 по будням и с 7:00 до 15:00 по субботам, по воскресеньям полосы открыты для всех.

На автомагистралях также есть выделенные полосы для экспресс-автобусов, расположенные, как правило, слева, и действующие с 9:00 до 23:00 каждый день. Транспортным средствам (фургонам, автобусам), перевозящим 8 и более человек, движение разрешено только по автобусным полосам.

Южная Корея - страна сравнительно небольшая: от Сеула до самого дальнего крупного города, Пусана, можно доехать за 4-5 часов. Республика Корея располагает развитой сетью современных автомагистралей, связывающих между собой практически все населенные пункты страны. Шоссе в Южной Корее подразделяются на национальные и скоростные. Скоростные автострады платные, все они принадлежат государственной автодорожной корпорации и по ним запрещено ездить на мототранспорте.

Стоимость проезда из Сеула до восточного побережья страны (250 км) составляет 14 000 вон (около 10 Евро), от Сеула до Пусана (430 км) - 27 000 вон (около 20 Евро), за проезд по скоростной дороге, ведущей из столицы в международный аэропорт Инчхон, необходимо заплатить 7 600 вон (6 Евро). Платным также является проезд по некоторым городским тоннелям и мостам.

Бесплатные автостоянки в Сеуле практически отсутствуют. Средняя стоимость одного часа парковки на платной стоянке (открытые, подземные, многоярусные) составляет 5 000 вон (около 3,5 Евро) парковка на сутки стоит 35-40 тыс. вон (до 30 Евро).

Регистрация транспортного средства без страховки не допускается.

Страхование автомобиля может быть полным и частичным (аналогичное российским КАСКО и ОСАГО). Страховой полис оформляется любой фирмой, занимающейся автострахованием.

Водительские удостоверения

Минимальный возраст для получения прав - 18 лет для стандартных автомобилей и 16 лет для мотоциклов. Южная Корея является одной из немногих стран, которые выдают международные водительские права (IDP) шестнадцатилетним. Это стало возможным благодаря поправкам в закон 2009 года, в соответствии с которыми военным курсантам разрешалось вождение автотранспорта.

В нижеизложенной таблице приводится минимальный возраст для управления наиболее распространенными ТС (суть статей 80 и 82 Закона о дорожном движении). В то же время действует ряд ограничений для получения прав согласно допущенным ранее нарушениям ПДД водителем.

Таблица 6 Категории ТС в Южной Корее

Классы в/у	Категории ТС	Описание	Минимальный возраст получения в/у
Класс 1	Большие ТС	Пассажирский автомобиль, автобус, грузовик, автомобиль специальных и аварийно-спасательных служб, строительная машина (самосвал, асфальтоукладчик, бетономешалка, и т.п.) специальный автомобиль (трейлеров и тягачей) мопед (и мотоцикл с рабочим объемом двигателя 125 куб. см или менее)	19
	Обычная категория	Пассажирский автомобиль, автобус с числом мест для сидения 15 или менее человек, автомобиль специальных и аварийно-спасательных служб, аварийный автомобиль с числом мест для сидения 12 или менее человек 12 или менее (только легковые автомобили и автобусы), грузовик с максимальной грузоподъемностью менее 12 тонн, мопед (и мотоцикл с объемом двигателя 125 куб. см или менее), строительная машина (только вилочный погрузчик с максимальной грузоподъемностью менее 3 тонн	18
	Специальные ТС	Трейлер, тягач	19
Класс 2	Обычная категория	Легковой автомобиль, автобус с числом мест для сидения 10 или менее человек, грузовик с	19

		максимальной грузоподъемностью 4 тонны или менее, мопед (и мотоцикл с объемом двигателя 125 куб. см или менее)	
	Малые ТС	Любой оснащенный мотором велосипед или мотоцикл	19
	Мопеды	Мопед (и мотоцикл с объемом двигателя 125 куб. см или менее)	16

Временное (предварительное) удостоверение действительно в течение одного года с даты его выдачи, однако, если в течение этого года водитель получает водительские права класса I или водительские права класса II, временное удостоверение становится недействующим, даже если с даты его выдачи год еще не истек (статья 81).

Особенностью корейского законодательства является необходимость проходить т.н. **«тест на пригодность к управлению ТС»**, который включает в себя медицинский осмотр и письменный экзамен для оценки когнитивных способностей.

Согласно статье 87 перед очередным продлением водительского удостоверения любое из нижеперечисленных лиц должно проходить данный тест, проводимый Управлением дорожного движения в порядке, определенном Указом Президента:

1. лицо, имеющее водительские права класса I;
2. лицо, имеющее водительские права класса II и достигшее 70 лет или старше.

Система штрафных баллов за нарушения правил дорожного движения

Водители накапливают баллы за нарушения правил дорожного движения или за совершенные по их вине ДТП. После накопления определенного количества баллов действие водительские права могут быть аннулированы полностью или приостановлены на определенный срок (отметим, что в Российской Федерации действует только последняя мера).

Например, если водитель в Корее накапливает более 40 штрафных баллов, действие его прав может быть приостановлено. Аннулирование водительского удостоверения произойдет, если водитель накопил более 121 балла за один год, 201 балл в течение 2-х лет или 271 балл в течение 3-х лет. Отказ от проверки на состояние опьянения, скрытие с места ДТП, управление ТС с приостановленными правами, может привести к немедленному аннулированию водительского удостоверения.

Примеры нарушений, за которые начисляются штрафные баллы.

- 10 баллов - нарушение правил движения по полосам, отсутствие нарушения зоны пропуска, участие в дорожных спорах, которые препятствуют движению и т.д.;

- 15 баллов - проезд на красный (желтый) сигнал светофора, использование сотового телефона во время вождения, проезд на запрещающий знак, превышение скорости на 20-40 км/ч, движение по выделенной полосе и т.д.;

- 30 баллов - пересечение сплошной разделительной линии, превышение скорости на 40 км/ч, движение по обочине, нарушение правил проезда ж-д переезда, отказ/невозможность предъявить водительское удостоверение и т.д.;

- 40 баллов - парковка с нарушением установленных правил, троекратный отказ подчиниться указаниям сотрудника полиции;
- 90 баллов - обвинение в оскорблении сотрудника полиции
- 90 баллов - в случае смерти в результате ДТП, если жертва умирает в течение 72 часов после аварии;
- 100 баллов - вождение автомобиля в нетрезвом состоянии;
- 110 баллов – езда с просроченным водительским удостоверением, у которого срок действия истек более года назад.

Вновь мы видим, что в стране, выбранной для анализа, действует балльная система учета правонарушений, дополняющая традиционные штрафы и уголовные наказания. Особое внимание в Корее, как и в Японии (см. далее п. 4.5) уделяется процедурам получения и продления водительских удостоверений.

4.4.2 Тенденции в области обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Корея

Состояние безопасности дорожного движения в Корее -кратко

В стране продолжается снижение смертности на 3% до 4 621 в 2015 году по сравнению с 2014 годом. Уровень смертности на дорогах на 100 000 (социальный риск) жителей снизился до 9,1 в 2015 году, и впервые показатель на смертности на 10 000 зарегистрированных ТС (транспортный риск) составил менее 2.

При этом в Корее продолжается рост автомобилизации - с 1990 года произошло четырехкратное увеличение числа зарегистрированных ТС и наблюдается среднегодовой прирост на 3%. Во всех группах участников ДД выявляется сокращение числа погибших, хотя доля пешеходов остается высокой - 39%. Национальная стратегия БДД Кореи установила цель снижения погибших в ДТП до 2 700 человек к 2021 году.

Определения, применяемые в Корее:

- смертность на дороге: лицо, погибшее в результате полученных травм в течение 30 дней после ДТП;
- лицо, получившее серьезные травмы: пострадавший, нуждающийся в лечении продолжительностью более трех недель;
- лицо, получившее незначительные травмы: пострадавший, нуждающийся в лечении продолжительностью менее трех недель.

ДТП в 2016 году

По предварительным данным, в 2016 году погибло 4 292 человека, что на 7,1% меньше, чем в 2015 году. Количество ДТП с пострадавшими сократилось на 5,3%.

Сокращение смертности затронуло почти все группы участников дорожного движения, за исключением пожилых водителей, смертность которых увеличилась на 5,9%. Поскольку в Корее имеется большая часть пожилого населения, безопасность этой группы участников дорожного движения привлекает серьезное внимание.

Безопасность дорожного движения

Дорожно-транспортные происшествия и ущерб

В 1991 году число погибших достигло максимума - 13 429. С тех пор смертность в результате ДТП уменьшилась (с некоторыми колебаниями) и к 2004 году сокращена вдвое. В 2013 году впервые за 37 лет количество погибших в результате ДТП составило менее 5 000 человек, и сокращение продолжилось в 2014 году. В период с 1990 по 2015 год число погибших в результате ДТП уменьшилось на 67%, а количество раненых уменьшилось всего на 9%.

Это снижение частично объясняется следующими мерами:

- обязательное использование ремней безопасности на передних сиденьях (1990 год);
- усиление ответственности за вождение в нетрезвом виде (1998 год);
- установка разделительных ограждений на национальных дорогах
- усиление контроля скорости со стороны полиции включая автоматический контроль с 2008 года;
- снижение скорости на городских дорогах в жилых зонах (текущий проект «Снижение скорости» продолжается с 2014 года).

Однако Корея по-прежнему сталкивается с рядом проблем и имеет показатели смертности выше среднего среди стран Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР). Причинами повышенного уровня смертности и получения травм на дорогах являются употребление алкоголя, широкие пересечения, отсутствие тротуаров на сельских дорогах, ограничение скорости на городских дорогах (обычно 60 км/ч, а иногда и 80 км/ч), отсутствие обучающих программ в области БДД в средних школах и недостаточное внимание к проблеме со стороны органов местного самоуправления. Кроме того, пожилое население Кореи (старше 65 лет), доля которого растет, имеет повышенный риск при участии в дорожном движении по сравнению с другими странами ОЭСР.

Показатели безопасности дорожного движения

С 1990 по 2015 год смертность на дорогах составила 9,1 на 100 000 жителей и сократилась на 72%, смертность на 10 000 зарегистрированных ТС снизилась на 93% до 1,9, а смертность на миллиард автомобиле-километров сократилась до 15,5. За тот же период количество ТС на 1 000 жителей, что является показателем национального уровня автомобилизации, увеличилось более чем в четыре раза. Количество погибших в 2015 году составило 4621 человек.

Безопасность участников дорожного движения

С 1990 года для всех участников дорожного движения наблюдается повышение безопасности. Наибольшее снижение уровня смертности выявлено среди пешеходов (-75%) и мотоциклистов (-67%).

В период с 2000 по 2015 год смертность на дорогах сократилась среди всех участников дорожного движения. Наибольшее снижение наблюдалось у водителей автомобилей (-65%) и мотоциклов (-54%). Снижение смертности среди велосипедистов

было более умеренным (-14%). В 2015 году на пешеходов приходилось 39% всех погибших, что является очень высоким уровнем по сравнению со средним показателем по странам ОЭСР - 20,2% (данные 2015 года).

Доля погибших в ДТП по категориям участников дорожного движения, 2015

Доля погибших в ДТП по категориям участников дорожного движения в процентах от общего числа на 2015 год составляет: пешеходы – 39%; водители моторизованных двухколесных транспортных средств – 21%; другие участники дорожного движения – 15%; мотоциклисты – 12%; водители мопедов – 7%; велосипедисты – 6%.

Экономический ущерб от дорожно-транспортных происшествий

С 1992 года «Корейские автомобильные дороги» (KoRoad) ежегодно подсчитывают экономический ущерб от ДТП. Последняя опубликованная оценка стоимости ДТП основана на данных 2015 года.

Стоимость ДТП рассчитывается с учетом прямых затрат, таких как повреждение транспортного средства, больничные и административные расходы. Расчет включает следующие элементы:

- Прямые затраты:
 - ❖ поврежденное имущество, расходы на ремонт и замену элементов инфраструктуры и частей транспортных средств
 - ❖ медицинские или похоронные расходы
 - ❖ возмещение ущерба от страховых компаний.
- Косвенные затраты:
 - ❖ административные расходы органов полиции и страховых компаний
 - ❖ расходы на скорую помощь
- Неполученную прибыль в результате несчастных случаев.

Дорожно-транспортные происшествия представляют собой значительные расходы для общества, оцениваемые в 2015 году в 25,2 млрд долл. США, или около 1,7% ВВП Кореи. Показатели расходов основаны на данных полиции об аварийности и информации от страховых компаний. Эти расходы не учитывают моральный ущерб.

Скорость

В 2012 году произведено снижение скорости в городах с 80 км/ч до 60 км/ч на двухполосных дорогах. В 2015 году в рамках проекта «Ограничение скорости» был снижен предел с 60 км/ч до 40-50 км/ч в 118 жилых и торговых районах. В 2016 году планировалось снизить скорость еще на 2 000 направлениях.

Основные ограничения скорости в Корее в 2017 году: на городских дорогах – 60 км/ч (проект снижения до 50 км/ч и 40 км/ч в жилых и торговых районах); на сельских дорогах с одной полосой движения - 60 км/ч; на сельских дорогах с двумя и более полосами - 80 км/ч; на автомагистралях в городе – 100 км/ч; на автомагистралях вне города – 110 км/ч.

Вожделение в состоянии алкогольного опьянения

Максимальное разрешенное содержание алкоголя в крови составляет 0,5 г/л.

Отвлечение внимания, сонливость и усталость

С 2008 года использование мобильных телефонов во время вождения запрещено. Указывается, что это требование трудно обеспечить, поскольку оно зависит от сознательности водителя.

Чтобы предотвратить усталость и сонливость водителя, организация, обслуживающая автомагистрали, обустроила более 200 зон отдыха на сети автомагистралей. В 2017 году планируется создать 270 дополнительных зон отдыха.

Ремни безопасности и шлемы

Использование ремней безопасности на передних сиденьях является обязательным с 1990 года на всех дорогах. Использование ремней безопасности на задних сиденьях на автомагистралях стало обязательным в 2008 году, однако на прочих дорогах данное требование все еще не является обязательным.

Общественный опрос 2016 года показал, что 94% водителей, 83% пассажиров на передних сиденьях и 30% пассажиров на задних сиденьях пристегиваются ремнями безопасности на автомагистралях.

Водители двухколесных транспортных средств обязаны использовать шлемы. В 2016 году уровень использования шлемов сократился с 88% до 84%.

Для велосипедистов не существует обязательного закона об использовании шлемов.

4.4.3 Национальные программы и стратегии по повышению уровня безопасности дорожного движения

Стратегия безопасности дорожного движения на 2013-17 и 2017-21 годы

В июле 2013 года Управление по координации государственной политики объявило о комплексном плане по снижению числа жертв ДТП на период 2013-17 годов, включающем пять стратегических направлений, каждое из которых, в свою очередь, собственные цели:

- улучшение поведения участников дорожного движения;
- обеспечение безопасности транспортной инфраструктуры;
- функционирование интеллектуальной транспортной системы;
- усиление системы управления безопасностью;
- совершенствование системы реагирования на чрезвычайные ситуации.

В 2016 году был объявлен восьмой Национальный план по безопасности перевозок на 2017-21 годы.

Цели в области безопасности дорожного движения

К 2021 году поставлены три основные задачи:

- сокращение числа жертв дорожно-транспортных происшествий менее чем до 2 700, с промежуточными целями на каждый год с 2017 по 2021;

- снижение уровня смертности на 100 000 жителей до 5,2;
- снижение показателя смертности на 10 000 транспортных средств (включая мопеды) до уровня ниже 1,00, для того, чтобы приблизиться к средним показателям стран-членов ОЭСР.

Последние меры по обеспечению безопасности (2014-17)

Ведомственная организация

• Ответственность за разработку мер по обеспечению безопасности дорожного движения постепенно переходит от Национального полицейского управления к местным органам управления с созданием местных автономных полицейских учреждений. Местные органы власти предлагают и внедряют свои меры по сокращению ДТП, создавая собственные профильные организации.

Управление скоростью

• Допустимые скорости были снижены с 60 км/ч до 40-50 км/ч в 118 жилых и торговых районах. Ограничения постепенно распространяются на дополнительные области. В жилых районах, где наблюдается интенсивное пешеходное движение, максимально разрешенная скорость была снижена до 30 км/ч.

• Рекомендации по оптимизации скоростного режима, особенно в зонах повышенной опасности.

Безопасность пешеходов

В 2016 году органы полиции предложили комплексный план обеспечения безопасности дорожного движения на период с 2016 по 2018 годы с акцентом на безопасность пешеходов.

Последние и текущие исследования

В настоящее время проводятся исследования по следующим темам:

- водители с высокой степенью риска (основные причины ДТП в этой группе);
- повышение безопасности пожилых водителей (типы ДТП);
- методологии оценки навыков пожилых водителей.

Южная Корея – пятая по величине страна-автопроизводитель в мире, которая является значимым игроком в развитии технологий подключённых и автоматизированных автомобилей и весьма активна с точки зрения государственных инвестиций по данному направлению. Еще в сентябре 2015 года правительство разрешило тестирование автоматизированных автомобилей на обычных дорогах и расширила их список в 2016 году.

В настоящее время высокоавтоматизированным ТС с выданным разрешением позволено передвигаться по выделенным участкам дорог общего пользования суммарной длиной 320 километров (две секции скоростных автомагистралей и четыре секции обычных дорог).

В ноябре 2017 года министерство земельных ресурсов, инфраструктуры и

транспорта (MOLIT) объявило об открытии полигона «K-City», который является крупной моделью городских условий, специально созданной для экспериментов с беспилотными автомобилями. Это целый искусственный город, который стоит 11 млн долларов США и предоставляет многообразные условия для тестирования автономных ТС.

4.5 Япония

4.5.1 Особенности законов и правил в сфере дорожного движения

Как уже упоминалось, основным правовым документом Японии в сфере регулирования дорожного движения является «Закон о дорожном движении» (Road Traffic Act).

Япония - страна с левосторонним движением (статья 8 Закона о дорожном движении). Соответственно, у большинства транспортных средств руль находится справа.

Все дороги хорошо оборудованы дорожными знаками, которые соответствуют международным стандартам. На большинстве знаков надписи дублируются на 2-х языках: японском и английском (см. *Приложение Ж1*). Характерной особенностью японских дорог является наличие информативной, понятной и наглядной дорожной разметки.

Отметим, что вместо двойной сплошной линии, предназначенной для разделения транспортных потоков противоположных направлений, в Японии нередко применяется разделительный газон либо специальный разделительный бордюр.

В отличие от Российского законодательства особое внимание в данном Законе уделяется вопросам, связанным с водительскими удостоверениями. Это заметная черта азиатского подхода, где во главу угла ставятся вопросы, связанные с ограничениями для водителей по возрасту, стажу, степени подготовленности, категории ТС и т.п.

Водительское удостоверение разделяются на классы: водительское удостоверение класса 1 («права класса 1»), водительское удостоверение класса 2 («права класса 2») и временное (предварительное) водительское удостоверение (статья 84.2 Закона о дорожном движении). Права класса 1 подразделяются на 10 категорий, права класса 2 подразделяются на 5 категорий, временные (предварительные) права подразделяются на четыре категории. На автотранспортное средство, оборудованное для буксировки, лицо, желающее буксировать прицеп, в целях перевозок пассажиров и выполнения услуг по перевозке пассажиров должно получить права на буксировку класса 2 (статьи 85-87).

Отметим, что категории транспортных средств в целом *не совпадают* с принятыми в Венской конвенции, что, разумеется, также не совпадает с российским подходом.

Автомобили в Японии классифицируются на основе стандартов, которые устанавливаются посредством постановлений Кабинета министров и предписывают размер, форму кузова, объем двигателя для стандартного автотранспортного средства, среднего транспортного средства, полусреднего транспортного средства, крупного автотранспортного средства, специального небольшого моторного автомобиля, специального большого автомобиля, стандартного мотоцикла (в том числе с коляской), или большого мотоцикла (в том числе с коляской).

Достаточно сложная система градаций водительских удостоверений заставляет

водителей строго соблюдать регламенты и положения.

Получение водительских прав в Японии - сложный, трудоемкий и дорогостоящий процесс приобретения необходимых знаний и навыков. По состоянию на 2015 год люди, участвующие в программах обучения в сертифицированной автошколе, должны пройти 34 часа практического обучения и 26 часов лекций по законодательству и профильным вопросам, чтобы получить стандартные водительские права. Закон о дорожном движении определяет сертификацию и стандарты автошкол (статьи 98-100), а типовая учебная программа, утверждаемая Бюро дорожного движения, определяет содержание курсов на стандартизированной основе.

После выдачи временного (предварительного) водительского удостоверения, последующая подготовка проводится через 3 года на момент продления прав и далее трехлетний цикл сохраняется. Для т.н. «отличных» водителей (людей, которым не начислялись штрафные баллы за последние 5 лет) период действия водительского удостоверения продлен до 5 лет. Для водителей в возрасте свыше 71 одного года срок действия водительского удостоверения вновь составляет 3 года (статья 92-2).

Водители, которые совершили ДТП или нарушали ПДД в течение периода, предшествующего продлению прав, должны пройти специальные курсы лекций. Эти лекции могут быть полезны для водителей, которые не знают о собственных недостатках.

Согласно статье 107-2 Закона о дорожном движении иностранцы могут ездить в Японии с международным водительским удостоверением (IDP) максимум один год, даже если оно действительно в течение более длительного периода времени. После того, как прошел год, следует получить национальное водительское удостоверение, или вернуться в свою страну на срок, как минимум три месяца подряд.

Начиная с 1967 года минимальные возрастные требования для получения водительских удостоверений составляют: для мотоциклов от 16 лет, для обычных транспортных средств от 18 лет, для крупногабаритных транспортных средств от 20 лет, для коммерческих транспортных средств от 21 года.

Водительские права на автомобили с автоматической коробкой передач появились в 1991 году, определение «обычного транспортного средства» в системе водительских прав было изменено и ограничено меньшими, более легкими транспортными средствами в 2007 году.

Японское дорожное законодательство является одним из самых строгих в мире, поэтому санкции за любое нарушение ПДД могут быть очень серьезными. Отличительной чертой является то, что за любое нарушение ПДД водителя могут лишить водительского удостоверения.

Но лишение прав — это еще далеко не все, поскольку используется целый набор других достаточно серьезных санкций. В частности, за проезд на красный свет светофора грозит не только штраф в эквиваленте от 400 долларов, но и лишение свободы с привлечением к исправительным работам на срок до 6 месяцев.

Нарушение скоростного режима карается дифференцированно, в зависимости от тяжести содеянного, но в любом случае штраф в сумме 800 долларов можно считать везением. К этому штрафу могут добавиться лишение прав и исправительные работы на срок до 6 месяцев.

Проблема парковки актуальна для любого крупного современного города, а в Японии она стоит особенно остро. Поэтому за нарушение правил парковки водителю могут выписать внушительный штраф в сотни долларов, а также лишить права управления транспортным средством на срок до 6 месяцев.

Строгое наказание ожидает водителей за употребление алкоголя. За такую провинность предусматривается наложение штрафа в эквиваленте от 400 долларов, лишение права управления транспортным средством и лишение свободы на срок до 3 лет, причем с привлечением к тяжелым работам. Кроме этого, согласно положениям статей 115-124 Закона о дорожном движении Японии, тюремное заключение предусмотрено за следующие нарушения ПДД:

- передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения, либо управление транспортным средством в состоянии опьянения (до 3 лет лишения свободы);
- повреждение технических средств организации дорожного движения (до 5 лет лишения свободы);
- эксплуатация транспортных средств, находящихся в ненадлежащем техническом состоянии (до 3 месяцев лишения свободы);
- нарушение правил проезда железнодорожных переездов (до 6 месяцев лишения свободы);
- управление транспортным средством лицом, не имеющим водительского удостоверения (до 2 лет лишения свободы).

Балльная система оценки нарушений водителей была введена в 1969 году. Если водитель совершает аварию или нарушает ПДД, то набирает определенное количество штрафных баллов; когда их общее количество достигает определенного уровня, власти могут приостановить или отозвать водительское удостоверение. Начисление баллов само по себе не является наказанием - наказание и судебное разбирательство применяются только в том случае, если общее количество штрафных баллов водителя превышает определенный уровень.

4.5.2 Тенденции в области обеспечения безопасности дорожного движения в Японии

Состояние безопасности дорожного движения в Японии - кратко

Число погибших в Японии незначительно увеличилось в 2015 году на 0,6% после рекордного показателя в 2014 году - с 4 838 до 4 867. С 1990 года уровень смертности в ДТП (социальный риск) сократился на 68%, достигнув 3,8 на 100 000 жителей в 2015 году, транспортный риск – 0,5.

Социальный риск - 3,8. Предварительные данные 2016 года указывают на то, что

вновь был достигнут низкий уровень смертности в общей сложности 4 682 человека, что на 3,8% меньше по сравнению с 2015 годом. Проблема по-прежнему заключается в защите наиболее уязвимых участников дорожного движения, поскольку в 2015 году на долю лиц в возрасте 65 лет и старше приходилось 56% погибших, а на долю велосипедистов и пешеходов-53%.

В настоящее время не существует официальной оценки экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий.

Определения, применяемые в Японии

- Смертность на дороге: лицо, погибшее в течение 24 часов или в течение 30 дней после дорожно-транспортного происшествия.

- Серьезные травмы: травма, требующая лечения в течение 30 дней и более.

- Незначительные травмы: травма, требующая лечения менее 30 дней.

Принимать определение серьезных травм на основе упрощенной шкалы травматизма не планируется.

ДТП в 2016 году

В 2016 году было зарегистрировано 4 682 дорожно-транспортных происшествия со смертельным исходом, что на 3,8% меньше по сравнению с 2015 годом.

Смертность людей в возрасте 65 лет и старше составляет 56% от всего количества смертей.

С 1990 года численность автопарка увеличилась на 20%, а пройденное расстояние - на 16%. После достижения пика в 2007 году более чем 91 млн. транспортных средств, количество зарегистрированных транспортных средств сократилось до 2012 года, а затем несколько возросло в последние годы. В 2015 году объем перевозок снизился на 6%.

Дорожно-транспортные происшествия и ущерб

За период с 1990 по 2015 год число погибших сократилось на 67%, однако показатель травматизма снизился лишь на 17%. Это расхождение объясняется значительным увеличением числа транспортных средств и числа водителей, имеющих водительские удостоверения, что привело к большему числу ДТП, но, к счастью, к небольшому числу ДТП со смертельным исходом. Смертность достигла своего пика в конце 1960-х годов. С тех пор число погибших сократилось, хотя и с некоторыми колебаниями на протяжении нескольких лет. Начиная с 2000 года число жертв от дорожно-транспортных происшествий ежегодно сокращалось, пока в 2015 году не стал наблюдаться небольшой рост. Улучшение показателей безопасности за последнее десятилетие связано со значительным увеличением степени износа ремней безопасности, снижением скорости и более безопасным поведением пешеходов.

Безопасность участников дорожного движения

С 1990 года меры по повышению безопасности были приняты в интересах всех участников дорожного движения, в частности, таких групп, как водители мопедов,

мотоциклисты и пассажиры легковых автомобилей, число жертв которых сократилось более чем на 70%. Факторами, способствующими этому сокращению, являются более безопасные транспортные средства, улучшение экстренной медицинской помощи, улучшение дорожной инфраструктуры и изменение поведения участников дорожного движения. Это улучшение в меньшей степени касается уязвимых участников дорожного движения, в частности велосипедистов и пешеходов.

Пешеходы представляют собой очень высокую долю общего числа погибших (37% всех смертельных случаев в 2015 году) по сравнению с другими странами ОЭСР. В 2015 году велосипедисты составили 16% от общего числа погибших. Эта доля может возрасти, учитывая растущую популярность велоспорта. Повышение безопасности велосипедистов стало приоритетной задачей.

В 2015 году наблюдался рост ДТП со смертельным исходом на 3% среди велосипедистов и пешеходов. Вместе они составляют большинство (53%) дорожно-транспортных происшествий в Японии.

Пожилые водители

С марта 2017 года для продления срока действия водительского удостоверения водители в возрасте 75 лет и старше должны проходить специальный тест (диагностику), устанавливающий наличие когнитивных нарушений.

Доля погибших в ДТП по категориям участников дорожного движения, 2015

Доля погибших в ДТП по категориям участников дорожного движения в процентах от общего числа на 2015 год составляет: пешеходы – 37%; пассажиры легковых автомобилей – 21%; велосипедисты – 16%; мотоциклисты – 10%; другие участники дорожного движения – 10%; водители мопедов – 6%.

Скорость

Основные ограничения скорости в Японии в 2017 году: на городских дорогах – 40, 50, 60 км/ч; на сельских дорогах – 50, 60 км/ч; на автомагистралях – 100 км/ч.

Вождение в состоянии алкогольного опьянения

В 2002 году максимальный уровень содержания алкоголя в крови был снижен с 0,5 г/л до 0,3 г/л. В 2015 году было выявлено, что 0,76% всех ДТП было вызвано водителями, находящимися в состоянии алкогольного опьянения. В последние годы доля ДТП, связанных с алкоголем снизилась из-за более суровых санкций и более частых проверок.

Органы полиции регулярно распространяют информацию о жертвах, вызванных вождением в нетрезвом виде, и совместно с другими учреждениями и организациями проводят информационно-просветительские кампании.

Ремни безопасности и шлемы

Закон о транспортных средствах (Road Transport Vehicle Act) был принят еще в 1951 году для обеспечения безопасности наземных транспортных средств и определения

технических стандартов в Японии. Впоследствии пересмотренный Закон потребовал, чтобы все пассажирские транспортные средства, изготовленные после 1975 года, были оснащены ремнями безопасности.

В то же время Закон о дорожном движении (Road Traffic Act) еще в 1971 году потребовал от водителей и пассажиров автомобилей, которые ехали по скоростным трассам, использовать ремни безопасности, но не предусматривал каких-либо конкретных наказаний. Впервые штрафы за нарушения были введены в законе 1985 года, где передних сидоков обязали использовать ремни безопасности на скоростных автомагистралях. Это же требование распространилось на другие типы дорог в 1986 году и на задних пассажиров в 2007 году.

Дети в возрасте до шести лет должны перевозиться в специальном детском удерживающем устройстве. В 2016 году только 36% пассажиров задних сидений использовали ремни безопасности. Все водители двухколесных транспортных средств должны использовать шлемы. Для велосипедистов не существует закона об обязательном использовании шлема.

4.5.3 Национальные программы и стратегии по повышению уровня безопасности дорожного движения

Организация безопасности дорожного движения

С первой половины 1950-х годов до примерно 1970 года Япония страдала от значительного увеличения числа жертв в дорожно-транспортных происшествиях. В результате безопасность дорожного движения стала важным социальным вопросом. В июне 1970 года правительство Японии приняло Закон о политике в области безопасности дорожного движения с целью систематического поощрения мер по обеспечению безопасности дорожного движения в масштабах всей страны.

В Законе дается определение таких мероприятий как особого вида деятельности, направленной на предотвращение транспортных аварий, на сведение к минимуму ущерба при их возникновении и на возмещение ущерба пострадавшим. Закон учредил организационную и функциональную структуру управления безопасностью движения, что позволило за десять лет существенно сократить аварийность, устранив причины неэффективности предыдущих мероприятий по предупреждению ДТП:

- 1) слабую материальную базу обеспечения БДД;
- 2) низкое качество управления данной деятельностью;
- 3) недостаточную подготовку должностных лиц, водителей и всего населения страны

Закон на этапе своего составления был тщательно проработан, в его обсуждении участвовали политики, компетентные специалисты, общественность. Это помогло сформировать новое отношение к проблеме обеспечения безопасности движения, все заинтересованные лица осознали необходимость применения системного подхода к ее решению.

В процессе реализации закона на всех уровнях управления были образованы специальные советы, призванные контролировать деятельность по обеспечению БДД.

Данная деятельность осуществлялась в рамках планов, принимаемых на государственном уровне премьер-министром, а на местном (префектурном) – губернаторами.

С 1971 года правительство каждые пять лет разрабатывает национальную программу по обеспечению безопасности дорожного движения.

Стратегия безопасности дорожного движения на 2016-2020 гг.

10-я программа безопасности дорожного движения была запущена в марте 2016 года и охватывает период с 2016 по 2020 годы. В ее основе лежат две стратегические цели и восемь основных компонентов. Двумя стратегическими целями являются:

- Снижение последствий аварий, в частности для пожилого населения и детей, а также для пешеходов и велосипедистов.
- Предотвращение аварий с использованием новых технологий, углубленный анализ данных о дорожном движении, ДТП и привлечение сообщества.

Восемь компонентов:

- поддержание дорожной обстановки;
- распространение и усиление сообщений о безопасности дорожного движения;
- безопасное вождение;
- безопасность транспортных средств;
- исполнение (осуществление);
- улучшенная система спасения и экстренная медицинская помощь;
- поддержка потерпевших, включая соответствующую систему компенсации ущерба;
- научные исследования и разработки.

Цели в области безопасности дорожного движения

Первый национальный план Японии по повышению БДД охватывал период 1971–1975 гг. Результатом его выполнения явилось сокращение количества погибших в ДТП в 1975 г. до 10,8 тыс., в том числе погибших пешеходов – до 3,7 тыс.

Текущий (десятый) план включает в себя достижение цели к 2020 году - менее 2 500 погибших в течение 24 часов после ДТП (что эквивалентно примерно 3000 погибших в течение 30 дней) и менее 500 000 ДТП. Стратегическая цель состоит в том, чтобы сделать Японию самой безопасной страной для дорожного движения.

Предыдущий (девятый) план включал в себя цель на 2015 год - менее 3 000 погибших (в течение 24 часов). Однако эта цель не была достигнута, и в 2015 году было зарегистрировано в общей сложности 4 117 погибших (в течение 24 часов).

Реализация 10-ой программы по безопасности дорожного движения: национальное правительство, местные органы власти, другие общественные организации и частные структуры сотрудничают в целях содействия мерам по повышению безопасности дорожного движения.

Помимо традиционных подходов к снижению аварийности власти Японии предпринимают шаги по продвижению инновационных технологий в области беспилотного автомобильного транспорта, расценивая их как ключевую особенность стратегии экономического роста страны. На прошедшем в марте 2018 года заседании правительственного совета по перспективным инвестициям премьер-министр Синдзо Абэ охарактеризовал автономные технологии вождения как «основное средство для революционного роста производительности труда» и приказал соответствующим министерствам и ведомствам ускорить работу над нормами, разрешающими движение высокоавтоматизированных ТС. Испытания таких автомобилей уже начались в Японии, и у правительства есть амбициозная цель - к 2025 году начать полноценное использование автономных ТС на дорогах страны (информация доступна по ссылке <https://www.japantimes.co.jp/opinion/2018/04/28/editorials/safety-self-driving-vehicles/#.WytOPqf7RaQ>, дата обращения 20.06.2018).

Согласно обнародованному правительственному докладу о стратегии развития, (агентство Рейтер от 04.06.2018, доступно по ссылке <https://www.reuters.com/article/us-japan-economy-strategy/japan-looks-to-launch-driverless-car-system-in-tokyo-by-2020-idUSKCN1J00VN>), сервис с использованием беспилотных автомобилей может появиться на общественных дорогах Токио во время Олимпийских игр 2020 года, а затем до 2022 года будет коммерциализирован. В этом докладе сообщается о крупном пакете фискальных и экономических мер, который правительство планирует принять для привлечения инвестиций в новые технологии для обеспечения экономического роста.

Экономисты видят огромный потенциал в развитии технологий автономного транспорта и искусственного интеллекта, которые могут помочь предприятиям справиться со старением и сокращением рабочей силы. Японские компании стараются идти в ногу со своими коллегами из Китая, Европы и США, внедряя такие инновации в свою практику работы.

5 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 главы вытекает из анализа развития Российского нормативного регулирования в области обеспечения безопасности дорожного движения и современных тенденций развития профильной сферы в пяти странах, выбранных в рамках данной работы.

Прежде всего следует отметить, что положение Российской правовой системы обеспечения БДД полностью соответствует аналогичному положению родственных систем зарубежных стран, указанных в п. 3.2.3 Технического задания. Это значит, что регулирование вопросов, связанных с функционированием системы обеспечения БДД является важнейшей составной частью общей государственной и социальной политики, направленной на охрану и сбережение человеческих жизней, соблюдения прав личности. Общеизвестна положительная роль специальных стратегий и программ, отдельных социальных кампаний и мероприятий по обеспечению БДД.

Всем национальным системам ОБДД присуще наличие примерно однородной совокупности элементов, выполняющих свою функцию по правовому регулированию – Законов по БДД (в отдельных случаях выполняющих также роль Правил дорожного движения) и подзаконных актов (ПДД, правил перевозок, подготовки водителей, выдачи и аннулирования водительских удостоверений, систем штрафных баллов, сбора данных об аварийности и др.). Система обеспечения безопасности дорожного движения является многоуровневой, поскольку вышеуказанная деятельность осуществляется на международном, федеральном, региональном, муниципальном уровнях, вплоть до конкретного участка улично-дорожной сети. В части государственных органов, уполномоченных обеспечивать различные аспекты БДД, проявляются очевидные национальные различия.

5.1 Перспективные направления развития исследуемой области правового регулирования в Российской Федерации по состоянию на 2018 год

На основании выполненного анализа нормативных правовых документов РФ в сфере автомобильного транспорта (принятых за вторую половину 2017г. - первую половину 2018г.) и зарубежного опыта профильных стран, можно определить наиболее перспективные направления дальнейшего развития в этой области, а также сформулировать некоторые замечания и предложения.

Подавляющее большинство рассмотренных документов, в целом должны быть оценены положительно в плане их воздействия на уменьшение аварийности в дорожном движении и соответствующее снижение сопутствующих социальных и экономических потерь.

Примером являются вступающие в силу с 20.12.2018 года **изменения в статье 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения»**, которые устанавливают дополнительные требования по обеспечению БДД при перевозке пассажиров и грузов, в том числе впервые ряд требований выдвигается по отношению к физическим лицам. Целью этих требований является устойчивое снижение рисков аварийности при эксплуатации физическими лицами ТС с разрешенной максимальной массой свыше 3500 кг и числом сидячих мест (помимо сиденья водителя) свыше восьми.

Анализ и устранение причин ДТП и нарушений ПДД, обеспечение надлежащего технического состояния принадлежащих им транспортных средств, в том числе, путем технического обслуживания ТС в сроки, предусмотренные документацией заводов – изготовителей, направлены на полноценное включение физических лиц в процесс обеспечения БДД.

При этом не является секретом, что некоторые физические лица на принадлежащих им ТС осуществляют также коммерческие перевозки. Перспективой развития правового регулирования в этом направлении является **усиление контроля данной категории лиц** со стороны уполномоченных органов, однако при этом необходимо разъяснение механизмов реализации предъявленных требований. В частности, неясно, каким образом физические лица будут проводить анализ и устранение причин ДТП, нарушений ПДД, как смогут контролирующие органы осуществить в реальности проверку выполнения этого требования.

Особый интерес представляет Закон «**Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ**» от 29.12.2017 г. № 443 – ФЗ, вступающий в силу через один год после утверждения.

Одним из достоинств данного Закона является четкое распределение приоритетов при организации дорожного движения, в нем вводится новый понятийный аппарат.

Федеральным органам власти переданы полномочия по разработке и реализации государственной политики в области организации движения, а также мониторинг автомобильного трафика, разработка нормативных актов и методик расчета стоимости работ.

Местным органам власти также переданы значительные полномочия, часть которых связана с вопросами организации парковочного пространства, установки светофоров, дорожных знаков, ограждений, нанесение разметки и т.п.

Ранее все эти вопросы регулировались только Законом «О безопасности дорожного движения» и Градостроительным кодексом, а также частично Правилами дорожного движения и ГОСТами, однако прямых указаний на то, как и кто должен управлять этим процессом, в документах не было.

Новый Закон определяет алгоритм действий местных органов власти при организации ДД, предусматривает разработку комплексных схем организации дорожного движения (КСОДД), согласование дорожных планов смежных территорий с учетом интересов всех граждан, независимо от места их проживания.

Перспективой развития правового регулирования в этом направлении является принятие *подзаконных нормативных актов*, которые помогут реализовать предусмотренные Законом приоритеты общественного транспорта, пешеходов, велосипедистов и экологии.

В последние 3-5 лет в мире наблюдается колоссальный всплеск интереса к проблеме развития автономного и подключенного транспорта, и как следствие, рост числа проводимых исследований в этой области. Лидирующие позиции пока занимают США, Великобритания и ведущие страны Европы, а также Япония. Однако за последние 2 года исследовательская активность стала расти и в таких странах, как Австралия, Китай, Южная Корея и др.

Сложившаяся *тенденция*, инициированная производителями транспортных средств и пролоббированная их влиятельными ассоциациями, вынуждает государственные регуляторы в сфере ОБДД вводить в НПА соответствующие положения по допуску к управлению ТС, регламентации использования продвинутых систем помощи водителям (ADAS), систем автоматизированного управления и др.

Результаты выполненного анализа, а также характер поручений Президента Российской Федерации, позволяют заключить, что и нашей стране общий вектор изменений в нормативном правовом поле начинает смещаться в сторону *цифровой экономики*.

О переходе России на цифровую экономику еще в конце 2016 г. объявил Владимир Путин, а в своем послании Федеральному собранию 1 марта 2018 года указал: «В ближайшее время нам нужно создать передовую законодательную базу, снять все барьеры с разработки и широкого применения робототехники, искусственного интеллекта, беспилотного транспорта, электронной торговли, технологий обработки больших данных. Причем такая нормативная база должна постоянно обновляться, строиться на гибком подходе к каждой сфере и технологии» (доступно на официальном сайте по ссылке <http://www.kremlin.ru/events/president/news/56957>, дата обращения 20.06.2018).

Как и в зарубежных странах, перспективы развития автомобильного транспорта в РФ 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.

У законодателей эта тенденция вызывает пока больше вопросов, чем ответов. В том числе и потому, что допуск на дороги ВАТС потребует изменения значительного количества НПА, лежащих в основе обеспечения БДД. И прежде всего – Венской конвенции о дорожном движении, подписанной и реализуемой под эгидой ЕЭК ООН, членом которой с давних времен является Россия.

Необходимо провести детальный анализ происходящих процессов и внести изменения в Венскую Конвенцию, например, придется внести поправки в статью 8 пункт 1: «Каждое транспортное средство или состав транспортных средств, которые находятся в

движении, должны иметь водителя», а также в пункт 5: «Водитель должен быть всегда в состоянии управлять своим транспортным средством».

До сих пор возможные формулировки статьи 8 не согласованы. Более того, многочисленная часть экспертов считает, что разделение функций и задач между человеком и машиной это не только и не столько технический вопрос, и до его разрешения в первую очередь надо максимизировать использование имеющихся автомобильных технологий (например, систем ADAS).

Кроме того, потребуются новые решения в сфере разделения ответственности за БДД. Риски будут снижаться вплоть до полной автоматизации управления ТС, а роль водителя будет уменьшаться – все это со временем. Но, до этого времени - не приведет ли использование систем помощи 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 лежать 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.

Сегодня важнейшим конкурентным преимуществом при внедрении инноваций являются **профессиональные компетенции** людей. Исходя из ожидаемого внедрения в дорожные перевозки в среднесрочной перспективе высокоавтоматизированных транспортных средств (ВАТС), необходима разработка системы повышения квалификации профильного персонала в данной области, включая водителей.

В перспективе необходимо разработать нормативно-методическое и техническое обеспечение системы эффективного внедрения и эксплуатации ВАТС (в том числе, специальные тренажеры, учебные ТС, автодромы с соответствующей инфраструктурой), обеспечить подготовку преподавательского состава.

В целом, развивая инфраструктуру в области обеспечения БДД, нужно обязательно учитывать глобальные технологические изменения, то есть уже сегодня закладывать в проекты конкретные решения, которые позволят совместить эту инфраструктуру с беспилотным транспортом.

5.2 Предложения по дальнейшему развитию и совершенствованию нормативно-правового регулирования в области обеспечения безопасности дорожного движения и перевозок

Вместе с тем, некоторые перечисленные в обзоре документы, на наш взгляд, должны быть дополнены, а ряд предложений, выдвигаемых по результатам проведенного исследования, потребует не только коррекции существующих положений, но и разработки **новых подходов** к развитию исследуемой области правового регулирования.

Так, в постановлении Правительства от 23 декабря 2017 г. № 1621, минимальный стаж водителя категории «D», привлекаемого для организованных перевозок групп детей автобусами (не менее одного года) на наш взгляд является несколько заниженным. Опыт передовых, с точки зрения уровня БДД зарубежных стран с развитой автомобилизацией, не

только рекомендует увеличить минимальный стаж, но и регламентирует минимальный возраст допуска водителя к данному виду перевозок.

Возможно, требования к минимальному стажу должны быть связаны либо с увеличением минимального возраста получения категории «D» до 24 лет, либо, по крайней мере, с наличием непрерывного стажа работы водителем не менее 2-х лет.

Анализ штрафных санкций, предусмотренных КоАП РФ за нарушения водителем правил дорожного движения указывает на некоторую диспропорцию. Так, проезд на красный свет наказывается штрафом в 1000 рублей, а неправильная парковка или заезд на полосу общественного транспорта – соответственно 3000 рублей. На наш взгляд, вероятность наступления ДТП в первом случае значительно выше, а, следовательно, и наказание должно быть адекватно совершенному проступку.

Также, на наш взгляд, исходя из зарубежного опыта, должны быть пересмотрены в сторону увеличения штрафы за превышение скорости. Например, превышение скорости более чем на 20 км/ч карается штрафом 500 рублей, а свыше 40 км/ч (до 60 км/час) – от 1000 до 1500 рублей; при этом сумма штрафа может быть уменьшена вдвое при его оплате в течение ближайших 20 суток. В рассмотренных странах подобное наказание куда выше, поскольку обоснованно считается, что превышения скоростного режима являются одним из наиболее опасных факторов, влияющих на БДД. Целесообразно рассмотреть возможность введения *процентного соотношения* допустимого (ненаказуемого) превышения скорости по отношению к разрешенному значению (пример – Израиль, до 10%).

Напомним также, что наказание за пересечение стоп-линии на регулируемом перекрестке составляет 800 рублей, а на нерегулируемом – 500 рублей (часть 2 статьи 12.12 КоАП РФ), т.е. соизмеримо с действующим наказанием за скорость.

Полагаем, что все штрафные санкции требуют серьезной проработки и коррекции. Необходимо обратить серьезное внимание на накопление отдельными водителями неоплаченных штрафов и установить предел неоплаченных штрафов с введением штрафных санкций вплоть до полного аннулирования водительских прав.

Следует отметить, что ни в одной стране мира не удалось заставить водителя понимать свою непрерывную ответственность за соблюдение мер БДД только мерами принуждения к исполнению ПДД.

Исходя из этого, следует рассмотреть возможность введения *системы штрафных баллов* как успешно зарекомендовавшей себя в большинстве стран Европы и Азии с развитой автомобилизацией. Потенциально рекомендуемая для России система принципиально отличается от прежней балльной системы «проколов», действовавшей в СССР, поскольку последняя не сопровождалась выстроенной системой дополнительного обучения.

Следуя имеющемуся опыту (в том числе и российскому) необходимо проработать ряд важных вопросов – продолжительность действия баллов (не менее года), возможность частичного их списания при безукоризненном поведении, максимальное число за которым последует лишение водительского удостоверения. Обязательно следует учитывать их взаимодействие с прочими штрафными санкциями для согласованного применения комплекса инструментов наказания за нарушения ПДД.

Еще одной рекомендованной системой воздействия на нарушителей является стимулирование «безопасного поведения» водителей посредством совершенствования системы взаимоотношений водителя и/или владельца транспортного средства и страховщика. Эта система воздействует на поведение водителя опосредованно, через повышение/понижение страхового тарифа, 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 неприемлемой для водителя, что вынудит водителя изменить свое поведение за рулем. Таким образом, клиент страховщика вынужден адаптировать свой стиль управления ТС, для того, чтобы сдерживать рост стоимости страхового полиса.

До того, как у водителя-нарушителя отнимут право управления ТС, ему следует предоставить возможность улучшить свои «водительские качества», например, пройти обучение по дополнительным целевым программам. 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.

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 и помощи в восстановлении права управления ТС гораздо лучше воспринимаются обществом, чем только административные наказания.

Особенно 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, примерно 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 ни в одной стране мира не показала свою 100%-ю эффективность;
- система страхования воздействует на поведение водителя опосредованно, через повышение/понижение страхового тарифа, а значит со значительным временным лагом запаздывания;
- 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.

Постановление Правительства РФ от 12.12.2017 г. № 1524 «О внесении изменений в ПДД» регламентирующее обязательное применение одежды со светоотражающим материалом при вынужденном выходе водителя из автомобиля в темное время суток или условиях плохой видимости вне населенных пунктов полностью поддерживаем.

Необходимо отметить, что значительная часть ДТП на дорогах вне населенных пунктов в темное время суток происходит из-за стоящих на обочине транспортных средств (в первую очередь, грузовых автомобилей) с выключенными габаритными огнями. Естественно возникает предложение об ужесточении наказания за такие действия (бездействия). Следует вспомнить, что в конце прошлого века был принят Государственный стандарт от 11.03.1999г. № 71, устанавливающий требования к цветографическим схемам размещения светоотражающих маркировочных материалов на боковых и задних наружных поверхностях большеразмерных автотранспортных средств (впоследствии отмененный).

Поэтому, учитывая высокую вероятность столкновения ТС в подобных условиях и сопутствующие ему, как правило, тяжелые последствия, считаем целесообразным вернуться к обсуждению этого вопроса.

Разработанная и утвержденная распоряжением Правительства России от 08.01.2018 г. №1-Р «Стратегия безопасности дорожного движения в РФ на 2018-2024 гг.» является рамочным документом, который должен способствовать дальнейшему снижению социальных и экономических потерь от аварийности на основе реализации конкретных мероприятий. Однако, в Стратегии не уделено достаточное внимание водителю транспортного средства, как основному виновнику ДТП.

Безусловно, необходимо неуклонное и последовательное ужесточение требований допуска к управлению транспортными средствами и допуска к профессиональной деятельности, *именно этим путем* идут не только рассмотренные в данной работе страны, но и большинство развитых стран в целом. Например, в Китае практический этап экзамена состоит не из двух как в России, а трех обязательных частей, причем на заключительной из них проверяется способность водителя обеспечить безопасное и уважительное вождение

Водительские права рассматриваются теперь все чаще не как безусловное право гражданина на управление ТС, но как некий кредит доверия, выданный ему обществом при соблюдении ряда условий.

В этой связи предлагается восстановить неплохо зарекомендовавшую себя в бывшем СССР систему обязательного периодического повышения квалификации водителей, занятых на коммерческих перевозках. В последние годы именно эта часть персонала перевозчиков является достаточно проблемной. На наш взгляд следует осуществить возврат к действующему в бывшем Советском Союзе понятию «профессиональный водитель».

Дополнительное обучение профессиональных водителей, работающих по найму, предусмотрительной манере вождения, особенно в сочетании с мероприятиями по мотивации и поощрению соблюдения ПДД, может снизить риск аварийности до 20%.

Очевидно, что решение подобной проблемы потребует коррекции ряда действующих нормативно-правовых документов, а также разработки новых положений. В частности, в перечень корректируемых норм попадают:

- Федеральный Закон «О безопасности дорожного движения»;
- Трудовой Кодекс Российской Федерации;
- Кодекс РФ об административных правонарушениях;
- Единый тарифно-квалификационный справочник;
- Положение о Минтрансе России;
- Правила дорожного движения РФ;
- Приказ Минтранса России от 15.01.2014 N 7 «Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов...»;
- Административный регламент Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

К новым документам относятся профессиональные стандарты водителей и документ под рабочим названием «Положение о государственной системе допуска к профессиональной деятельности водителей транспортных средств, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов», которое должно установить:

- ранжирование водителей по виду и характеру перевозок;
- дифференциацию водителей по квалификационным классам;
- введение документального подтверждения профессиональной квалификации водителя – сертификата профессионального соответствия определенного класса.

Представляется оправданным разработать специальные требования к агрегаторам транспортных перевозок, в первую очередь, в такси, по обеспечению контроля за состоянием водителя и его транспортного средства, а также за соблюдением водителем режима труда и отдыха.

5.3 Прогноз ключевых тенденций и темпов изменения в сфере нормативного регулирования безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом в Российской Федерации по состоянию на 2018 год

По мере развития процесса автомобилизации законодатели разных стран разработали законы о дорожном движении и различные виды правил дорожного движения. Хотя эти нормативные акты, естественно, оказывают значительное влияние на предотвращение ДТП, трудно оценить их *эффективность* количественно. Правила дорожного движения эффективны только тогда, когда почти все (подавляющее большинство) участники дорожного движения признают их обоснованность и должным образом соблюдают их.

При анализе проведенных мероприятий и принятых мер зачастую невозможно выделить самые успешные и действенные. Тесно взаимосвязанный характер этих мер затрудняет количественную оценку их эффективности как индивидуальной политики, соответственно, прогнозирование дальнейших действий.

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.

К сожалению, пока что в статистике ДТП России отсутствует одна из главных причин аварийности – плохая организация дорожного движения. Для справки - в большинстве развитых стран этому вопросу уделяется большое значение и примерно 40% аварий относят на неудовлетворительное состояние УДС и плохую организацию движения. Принципиально важно необходимо обеспечить анализ аварийности, при котором дается объективная оценка уровня организации дорожного движения и влияния различных условий на вероятность возникновения ДТП. С принятием закона «Об организации дорожного движения» появляется возможность реализации этих предложений, повышения на их основе точности прогноза ключевых тенденций и темпов изменения в сфере нормативного регулирования.

В результате данной работы выявлен эффективно работающий перечень мер по повышению уровня БДД в выбранных для анализа странах. Этот перечень можно условно разделить на пять ключевых категорий, указанных ниже:

- внедрение передовых средств обеспечения БДД и улучшение условий дорожного движения;

- совершенствование регулятивных положений и правоприменения;
- повышение уровня осведомленности участников дорожного движения;
- совершенствование стандартов безопасности транспортных средств;
- совершенствование организационных мероприятий в сфере первой помощи для пострадавших в ДТП.

Очевидно, что Российская Федерация, будучи значимой частью мировой экономики, должна в первую очередь (в том числе, и в текущем 2018 году) рассматривать именно эти направления в качестве генеральных тенденций развития нормативного регулирования безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом.

На эффективность мер в области БДД влияет все в комплексе: внимательный анализ причин ДТП на основе надежных данных статистики, грамотное применение достижений научно-технического прогресса, адаптация положительного зарубежного опыта с учетом национальных особенностей, выбор наиболее эффективных форм деятельности по каждому направлению, планомерная их реализация, вовлечение в процесс всего населения страны.

В зарубежных исследованиях отмечается важный факт – оценка эффективности ранее принятого нормативного решения должна производиться через довольно длительный период (не менее 5-10 лет) и осуществляться на основании данных, полученных в результате исследований. Рискнем утверждать, что только подобный научно-обоснованный поход позволяет проводить полноценную оценку эффективности принимаемых нормативных правовых актов.

Приведем *пример Японии*. Исторически в этой стране большое внимание уделяется подготовке водителей. Они не получают удостоверений на право управления транспортным средством до тех пор, пока не докажут, что достаточно квалифицированы, а лишение водительских удостоверений (что практикуется довольно часто) требует обязательной последующей проверки компетенций и повторного обучения. После основательной программы обучения и сдачи экзаменов проверку в комиссии по вопросам БДД префектуры обязаны проходить как будущий водитель, так и обучивший его инструктор.

Кроме того, система мероприятий по обеспечению БДД в Японии включает в себя не только меры, непосредственно направленные на предупреждение причин ДТП, но и меры, имеющие к ним косвенное отношение, в большей степени касающиеся социального развития и организации ДД: организация парковок, транспортной сети в районах больниц, школ и дошкольных учреждений, размещение остановок городского транспорта.

Разумеется, все проводимые мероприятия подкрепляются значительными финансовыми вложениями со стороны государственного бюджета. За последнее десятилетие сумма средств, выделяемых на обеспечение БДД, увеличилась более чем в 12 раз.

Интересен тот факт, что к работе по повышению безопасности движения удалось привлечь широкие круги населения (например, частым явлением стали профильные группы и конференции в социальных сетях, где обсуждаются проблемы БДД). В результате оказалось возможным повысить уровень общественного сознания, добиться

положительных изменений в поведении участников дорожного движения, что также в немалой степени было обусловлено японским менталитетом и национальными традициями.

Как мы видим на примере Японии, комплексный подход позволяет обеспечить приемлемый уровень безопасности для всех участников дорожного движения. Развитые зарубежные страны, где темпы автомобилизации уже замедляются осознали этот факт уже давно, и России также следует брать на вооружение их опыт при формировании внутренней политики по обеспечению БДД.

Отказ от использования потенциала зарубежного опыта означал бы потерю реальной возможности упрочить БДД в России, этот вывод основан на следующем:

- распространение передового опыта и выявление особенностей его реализации во всем мире (в частности, в рамках комплексного подхода ООН и ВОЗ) признается как один из основных факторов успеха достижения целей, стоящих перед странами в сфере обеспечения БДД;
- в основу разработки современных систем обеспечения БДД, соответствующих национальных программ и стратегий за рубежом были положены многолетние научные исследования и этапная апробация предложенных решений.

Принимая во внимание успешный опыт зарубежных стран с высоким уровнем показателей обеспечения БДД, следует привлекать научные центры и институты к выработке рекомендаций по развитию систем тестирования и оценки компетенций кандидатов в водители и профессиональных водителей, экзаменационной деятельности.

Заключение

Для выполнения задач по кардинальному снижению аварийности, поставленных «Стратегией безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы» [4], требуется существенно активизировать действия во всех областях, относящихся к данной проблематике и осуществить на практике комплексный подход к реализации необходимых мероприятий.

С учетом нарастающего темпа развития технологий и появления новых моделей транспортного обслуживания, существенным условием обеспечения безопасности и эффективности автомобильного транспорта является непрерывное совершенствование и актуализация правового регулирования в сфере дорожного транспорта.

Как уже отмечалось, на мировом глобальном уровне уделяется особое внимание безопасности дорожного движения и сокращению количества жертв ДТП [1-3]. В России исторически именно государство выступает основным регулятором и инициатором подавляющего большинства мер по обеспечению БДД. Поэтому государственным структурам для принятия взвешенных решений необходим доступ к мировому опыту и лучшим примерам эволюции правового регулирования.

Положительный отечественный и зарубежный 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 рамках технического задания на выполнение II этапа работ Исполнителем были достигнуты следующие **результаты** согласно приведенным ниже одноименным разделам отчета.

1. Выполнен 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 2017 – 2018 годах на федеральном уровне.

Работа выполнялась на основании методики, подходов и приемов поиска, отбора и хранения информации по профильной тематике, которые были разработаны на I этапе выполнения работ (услуг). Осуществлен сбор исходных данных, литературы, информационных, справочных и иных источников по теме обзора (использованы тематические каталоги, научные библиотеки, реферативные журналы, поисковые системы Интернет, электронные базы данных и т.д.).

Актуализирован тематический план обзорного документа, который включает изменения федерального и регионального законодательства за 2-е полугодие 2017 года и за 1-е полугодие 2018 года. План основан на разделении выявленных нормативных правовых актов федерального уровня на пять приоритетных областей национальной деятельности в

области повышения БДД, рекомендованных ведущими экспертами в Глобальном плане ООН [1].

Отнесение конкретного НПА к выбранному периоду проводилось по дате принятия Закона или регистрации НПА в Минюсте; обзор, сформированный на основе текстовых гиперссылок, включает следующие разделы (в скобках указано количество выявленных и рассмотренных НПА):

- 1- управление безопасностью дорожного движения (12);
- 2 - безопасная инфраструктура и дороги (7);
- 3 - безопасные транспортные средства (24);
- 4 - безопасное поведение пользователей дорог, в т.ч. водителей (14);
- 5 - совершенствование помощи пострадавшим в авариях (1);

6 - региональное законодательство (10), причем НПА последнего являются лишь частными примерами и демонстрируют основные направления нормативных разработок на уровне региональных органов государственной власти.

По каждому НПА приведены их краткие рефераты, имеющиеся гиперссылки позволяют непосредственно обратиться к актуальным текстам документов.

Выявлены и проанализированы реализованные за вышеуказанный срок мероприятия и факторы, оказавшие и оказывающие основное положительное влияние на улучшение состояния общего уровня дорожно-транспортной аварийности, среди которых, в частности, можно отметить системное выполнение федеральными органами государственной власти мероприятий из Перечней поручений Президента Российской Федерации от 11 апреля 2016 года [6], а также от 25 октября 2017 года [14].

Результаты проведенного анализа положительных тенденций в состоянии БДД в Российской Федерации демонстрируют их тесную взаимосвязь с показателями социально-экономического развития государства, которые улучшились по сравнению с прошлым годом.

Рассмотрены основные целевые ориентиры утвержденной Правительством в рассматриваемом отчетном периоде рамочной «Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы», освещены отдельные мероприятия согласно плану ее реализации.

Отмечена перспективная роль изменений, внесенных в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» № 196-ФЗ, выявлено принципиально важное значение Федерального закона от 29 декабря 2017 года № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации...», перечисленные в этих документах новации вступают в силу в конце 2018 года.

2. Выполнены переводы на русский язык актуальных редакций Правил дорожного движения (Правил) или соответствующих разделов законодательств стран Азии и Тихого океана – Австралии, Израиля, Китая, Южной Кореи, Японии (далее – приоритетные страны), материалы включают принятую в этих странах терминологию и понятийный аппарат.

Подтвержден выбор приоритетных стран, указанных в п. 3.2.3 Технического задания, в качестве исходной информации использованы социально-экономические показатели, включающие, в т.ч., номинальный ВВП и ВВП на душу населения по ППС, а также актуальные данные, характеризующие качество дорог. Рассмотрены показатели аварийности приоритетных стран в сравнении с отдельными странами мира, особо выделены проблемы со статистикой аварийности Китайской Народной Республики, где наблюдается существенное расхождение официальных данных и сведений от международных организаций.

Привлекаемые к анализу дополнительные показатели способствуют пониманию места приоритетных стран в мировом масштабе и свидетельствуют о связи приоритетов в области БДД с общей государственной политикой в сфере сохранности человеческого капитала.

В разделе 2 приведена общая структура переведенных документов, в составе содержания выделены элементы (части, разделы, главы, параграфы и т.п.), подлежащие анализу по теме обзора в соответствии с планом.

Эти *структурные элементы* в обязательном порядке включали в себя:

- общие положения в части, которая поясняет место документа в общей правовой системе государства;

- термины и определения, формирующие понятийный аппарат;

- правила дорожного движения (для различных категорий участников ДД);

- дорожные знаки;

- дорожная разметка;

- сигналы лиц, уполномоченных регулировать ДД;

- права и обязанности водителей;

- обеспечение безопасности ДД и мероприятия по организации ДД;

- допуск к управлению ТС;

- отдельные положения в части ответственности за нарушение ПДД;

- полномочия отдельных органов в части организации и управления ДД.

Переводы Правил и Законов на русский язык приведены в соответствующих *приложениях А-Ж*.

3. 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 в Австралии, Израиле, Китае, Южной Корее (Республике Корея), Японии. Исходные тексты на языке оригинала представлены в электронном *приложении И*.

Тексты выявленных документов на языке оригинала были подвергнуты предварительному анализу на предмет отбора ключевой информации. 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.

Дополнительно выявлены некоторые документы, непосредственно относящиеся к нормативному регулированию мероприятий по управлению движением на автомобильных дорогах и обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом (например, в КНР).

В качестве дополнительного результата работы, представлен тематический план - содержание обзорного документа, включающего актуальные разделы профильного законодательства приоритетных стран Азии и Тихого океана.

4. Проведен сравнительный анализ российских Правил и Правил Австралии, Израиля, Китая, Южной Кореи, Японии с учетом динамики статистических данных (как правило, с 1990 до 2017 года), 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.

На основе разработанной методики сравнительного анализа российских и зарубежных Правил, которая была первоначально использована на I этапе выполнения работ, по каждой стране представлены следующие группы материалов, разбитые на **подразделы**:

- особенности национальных законов и правил в сфере дорожного движения;
- последние тенденции в области обеспечения БДД;
- национальные программы и стратегии по повышению уровня БДД.

В ходе работ рассмотрены системы наказания нарушителей Правил, выявлены национальные оценки эффективности мер воздействия, профилактический эффект мероприятий, направленных на предотвращение нарушений Правил.

Особенностью стран, выбранных для анализа, является то, что не все из них являются участниками Венской конвенции о дорожном движении 1968 г.- подписал и ратифицировал этот документ только Израиль, Южная Корея его подписала, но не ратифицировала, Австралия и Япония являются участниками Женевской конвенции о дорожном движении 1949 г., Китай не является участником данных конвенций.

Учитывая вышесказанное, отношение к правовому закреплению правил дорожного движения в рассмотренных странах значительно отличается: существуют как единые документы, регулирующие отношения в сфере дорожного движения, например, Закон о

дорожном движении – как в Японии или Ю. Корее, так и сходные с Российскими наборы нормативных правовых актов – как в Китае. В ходе работы выявлены также некоторые общие черты профильных зарубежных нормативных актов, связанные с общими приоритетами в области обеспечения БДД. Далее приведены краткие результаты анализа по странам.

Австралия. В стране не существует единых, обязательных для всех регионов Правил дорожного движения. Вместо них имеется официальная консолидированная модель, которой с минимальными изменениями придерживается большинство штатов и территорий Австралии. Последним предоставлена достаточная свобода в разработке собственных нормативных положений, включая сферы организации дорожного движения и подготовки водителей. Дорожные знаки в стране отличаются высокой информативностью и наглядностью, за счет дополнительной текстовой информации.

Отмечено, что в Австралии очень серьезное внимание уделяется системе наказаний нарушителей ПДД, в т.ч., предусмотрены штрафные баллы во всех юрисдикциях, выявлена детальная информация о правилах функционирования данного инструмента обеспечения БДД. С 1990 года наблюдается тенденция к снижению смертности в результате ДТП, которая в целом сократилась почти на 50%. Основными мерами, способствующими этому сокращению, явились меры по соблюдению скоростного режима, постепенное введение поэтапных ограничений водительских удостоверений, целенаправленные инвестиции в безопасность дорожной инфраструктуры и непрерывное повышение безопасности транспортных средств. Австралийское правительство стремится поддерживать внедрение технологий подключённых и автоматизированных автомобилей через инвестиции в цифровую инфраструктуру, обеспечение доступа к данным, создание благоприятной регулятивной среды, инвестирование в R&D и тестовые испытания.

Израиль. Основным нормативным документом для регулирования дорожного движения служат одноименные национальные правила. Перевод данного документа на русский язык позволяет оценить направления деятельности местных компетентных органов, среди которых выделяется Управление выдачи прав и лицензий Министерства транспорта. Значительное внимание в стране уделяется процедурам получения свидетельства о регистрации (технического паспорта) на транспортное средство.

Представленный материал включает также актуализированный перечень дорожных знаков, принятый в 2010 году, в переводе на русский язык.

Выявлены некоторые особенности ПДД Израиля, в т.ч. по правилам использования дорожных знаков и разметки. Перечислены основные цели государственной политики по повышению БДД и принимаемые меры, в т.ч. содержание недавних дополнений в ПДД (с 2014 года).

Китай. Выявлены и полностью переведены на русский язык главные правовые акты в рассматриваемой области - «Закон о безопасности дорожного движения», и «Положения о соблюдении данного закона» (национальные ПДД). Структура обоих документов во многом идентична и образует логическую связку, которая является основой современного законодательства КНР о дорожном движении.

Выявлено, что стремительный рост экономики КНР и сопутствующий ему рост показателей автомобилизации приводят к серьезным проблемам с обеспечением безопасности на дорогах. Среди принимаемых мер последнего времени отмечается серьезная работа в области подготовки водителей, впервые выполнен перевод извлечений из учебного пособия-брошюры «Безопасное движение начинается здесь», включая дорожные знаки, разметку и сигналы регулировщика. Существенный акцент в государственной политике КНР делается на безопасности пешеходов, по отношению к нарушителям ПДД предпринимаются новые, в т.ч. нестандартные способы борьбы.

Южная Корея. Переведен на русский язык основной правовой документ страны в профильной сфере - «Закон о дорожном движении», который в целом унифицирован с подходами, принятыми в Венской Конвенции. Освещен опыт страны в области допуска к управлению транспортными средствами, особенностью корейского законодательства является необходимость проходить т.н. «тест на пригодность к управлению ТС», который включает в себя медицинский осмотр и письменный экзамен для оценки когнитивных способностей.

Отмечено, что пожилое население Кореи (старше 65 лет), доля которого растет, подвержено рискам при участии в дорожном движении, в связи с этим в стране реализуются специальные программы повышения безопасности данной социальной группы. Выявлена значительная активность страны в развитии технологий подключённых и автоматизированных ТС, привлечении инвестиций по данному направлению. В стране уделяется особое внимание внедрению интеллектуальных транспортных систем (ИТС) на автомобильном транспорте.

Япония.

Проведен анализ перевода национального Закона о дорожном движении, выявлены различия с отечественными правовыми нормами, например, требования по допуску водителей к управлению ТС значительно жестче, есть категория временных («ученических») прав с ограничениями. Японское дорожное законодательство является одним из самых строгих в мире, поэтому санкции за любое нарушение ПДД могут быть очень серьезными. Отличительной чертой является то, что за любое нарушение ПДД водителя могут лишить прав, причем действие водительского удостоверения может быть не только приостановлено, но и полностью аннулировано (полное лишение специального права). В стране существует институт профессиональных водителей.

Помимо традиционных подходов к снижению аварийности власти Японии предпринимают шаги по продвижению инновационных технологий в области беспилотного автомобильного транспорта, расценивая их как ключевое направление стратегии экономического роста страны.

5. 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.

На основании сравнительного анализа актуальных нормативных правовых документов РФ и зарубежного опыта профильных стран, выявлены наиболее перспективные направления дальнейшего развития в обсуждаемой области, например, принятие подзаконных нормативных актов в части реализации положений Федерального Закона от 29.12.2017 г. № 443 – ФЗ «Об организации дорожного движения...» и изменений в статье 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения».

В результате анализа выявлено, что общий вектор изменений в нормативном правовом поле нашей страны начинает смещаться в сторону учета и использования достижений цифровой экономики, наглядным примером в этой области становится тематика высокоавтоматизированного и подключенного транспорта.

Сформулированы конкретные предложения по дальнейшему развитию и совершенствованию нормативно-правового регулирования, среди которых отметим необходимость коррекции некоторых штрафных санкций за нарушение ПДД, а также уточнение требования к минимальному стажу водителя категории «D», привлекаемого для организованных перевозок групп детей.

Дополнительно приведено научное и практическое обоснование необходимости введения системы штрафных баллов и соответствующего дополнительного обучения водителей-нарушителей ПДД. Анализ зарубежного опыта функционирования подобных систем позволяет однозначно оценить его как потенциально приемлемый для России, приведены базовые рекомендации по организации аналогичной системы для отечественных условий.

Сформирован прогноз ключевых тенденций и темпов изменения в сфере нормативного регулирования безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом в Российской Федерации по состоянию на 2018 год.

Результаты работы, выполненной на этапе II, должны способствовать повышению доступности результатов зарубежного опыта, что позволит руководящим органам разрабатывать на его основе предложения по осуществлению аналогичных мероприятий в Российской Федерации.

Список использованных источников

- 1 Глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 гг. – Женева, 20 декабря 2011г. [Электронный ресурс]. // URL: http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/docs/road_safety_global_plan_for_action_ru.pdf, дата обращения 01.06.2018
- 2 Российская газета - Федеральный выпуск, 16.04.2018. «ООН приняла внесенную Россией резолюцию о повышении безопасности дорожного движения в мире». [Электронный ресурс]. URL: // <https://rg.ru/2018/04/16/oon-priniala-rezoliuciiu-rf-o-povyshenii-bezopasnosti-dorozhnogo-dvizheniia.html>, дата обращения 01.06.2018
- 3 Повышение безопасности дорожного движения во всем мире. Записка Генерального секретаря ООН на 72 сессии. 24 августа 2017г. [Электронный ресурс]. // URL: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp1/UNSG_Report_72-359_ru.pdf, дата обращения 01.06.2018
- 4 Распоряжение Правительства РФ от 08.01.2018 N 1-п <Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы>. [Электронный ресурс]. // URL: www.legalacts.ru/doc/rasporjazhenie-pravitelstva-rf-ot-08012018-n-1-r-ob-utverzhenii/, дата обращения 01.06.2018
- 5 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 01.06.2018
- 6 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 01.06.2018
- 7 Федеральный закон «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 29.12.2017 N 443-ФЗ. [Электронный ресурс]. // URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_286793/, дата обращения 01.06.2018
- 8 Федеральный закон от 20 декабря 2017 г. № 398-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» в части установления дополнительных требований по обеспечению безопасности дорожного движения при перевозке пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом». [Электронный ресурс]. // URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_285582/, дата обращения 10.06.2018
- 9 Официальный сайт Госавтоинспекции. Сведения о состоянии безопасности дорожного движения. [Электронный ресурс]. // URL: <http://stat.gibdd.ru/>
- 10 Проект Приказа Министерства транспорта РФ «Об утверждении Порядка организации и проведения предрейсового или предсменного контроля технического

состояния транспортных средств» (подготовлен Минтрансом России 20.03.2018). [Электронный ресурс]. // URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/56647616/>, дата обращения 10.06.2018

11 Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2017 года. Информационно-аналитический обзор. – М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2017, 18 с. [Электронный ресурс]. // URL: <https://media.mvd.ru/files/embed/1311835>, дата обращения 10.06.2018

12 Проект плана реализации Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации вынесен на общественное обсуждение. Официальный сайт Госавтоинспекции. 30 мая 2018г. [Электронный ресурс]. URL: <https://xn--90adear.xn--p1ai/news/item/7885>, дата обращения 10.06.2018

13 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 10.06.2018

14 Перечень поручений по итогам заседания президиума Государственного совета, состоявшегося 22 сентября 2017г. Пр-2165ГС. [Электронный ресурс]. // Официальный сетевой ресурс Президента России. 25 октября 2017г. URL: <http://kremlin.ru/acts/assignments/orders/55932>, дата обращения 10.06.2018

15 China: Number of fatalities in traffic accidents 2013. Statistic. (n.d.). Retrieved June 2, 2015, URL: <http://www.statista.com/statistics/276260/number-of-fatalities-in-traffic-accidentsin-china/>, дата обращения 10.06.2018

16 National Transport Commission, Regulatory Reforms for Automated Road Vehicles. 2016. [Электронный ресурс]. // URL: [https://www.ntc.gov.au/Media/Reports/\(32685218-7895-0E7C-ECF6-551177684E27\).pdf](https://www.ntc.gov.au/Media/Reports/(32685218-7895-0E7C-ECF6-551177684E27).pdf), дата обращения 20.06.2018

17 «SA becomes first Australian jurisdiction to allow on-road driverless car trials» Department of Planning, Transport and Infrastructure, Press release. 2016. [Электронный ресурс]. // URL: <http://dpti.sa.gov.au/news?a=255933>, дата обращения 20.06.2018