



# СФ

С О В Е Т  
Ф Е Д Е Р А Ц И И  
Федерального Собрания  
Российской Федерации

## К ШЕСТОМУ МЕЖДУНАРОДНОМУ КОНГРЕССУ «БЕЗОПАСНОСТЬ НА ДОРОГАХ РАДИ БЕЗОПАСНОСТИ ЖИЗНИ»

МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОНГРЕСС  
БЕЗОПАСНОСТЬ НА ДОРОГАХ  
РАДИ БЕЗОПАСНОСТИ ЖИЗНИ



INTERNATIONAL CONGRESS  
ROAD SAFETY  
FOR THE SAFETY OF LIFE

# РОЛЬ ГРАЖДАНСКОГО ОБЩЕСТВА В ПОВЫШЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

г. Санкт-Петербург, 28–30 сентября 2016 года

**СОВЕТ ФЕДЕРАЦИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
АНАЛИТИЧЕСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ АППАРАТА СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ**

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

**на тему**

**«Роль гражданского общества в повышении  
безопасности дорожного движения»**

**Сборник статей**

сентябрь 2016

*Настоящий аналитический вестник подготовлен к шестому Международному конгрессу «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни», который проводят Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации и Межпарламентская ассамблея государств – участников Содружества Независимых Государств совместно с Министерством внутренних дел Российской Федерации. В этом году конгресс посвящен актуальной теме - «Роль гражданского общества в повышении безопасности дорожного движения».*

*В последние годы общественные организации, институты гражданского общества стали активно участвовать в обеспечении безопасности на дорогах Российской Федерации. В условиях, когда достижение максимальной безопасности для всех участников дорожного движения становится одной из важнейших социально-экономических и демографических задач, необходимо не только совершенствование деятельности общественных организаций в этой сфере, но и форм и методов их взаимодействия с органами исполнительной власти.*

*В аналитический вестник включены статьи представителей федеральных и региональных органов власти, общественных организаций и научного сообщества, посвященные вопросам, которые будут обсуждаться на конгрессе. Они могут заинтересовать как участников шестого Международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни», так и представителей экспертного сообщества и участников дорожного движения.*

*Аналитическое управление Аппарата Совета Федерации*

*выражает благодарность всем авторам за сотрудничество при подготовке издания.*

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>Ю.Л. Воробьев</b> , заместитель Председателя Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации	
<i>Безопасность на дорогах: необходима дальнейшая консолидация усилий государства и общества.....</i>	<i>5</i>
<b>С.Ю. Орлова</b> , губернатор Владимирской области	
<i>Об опыте Владимирской области по обеспечению безопасности дорожного движения.....</i>	<i>9</i>
<b>Л.В. Шманёва</b> , заместитель начальника ФКУ «Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации», кандидат философских наук	
<i>Опыт Германии по воспитанию участников дорожного движения с привлечением институтов гражданского общества.....</i>	<i>15</i>
<b>А.П. Колмаков</b> , председатель общероссийской общественно-государственной организации «Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту России»	
<i>ДОСААФ России в системе обеспечения безопасности дорожного движения .....</i>	<i>22</i>
<b>К.С. Баканов</b> , помощник начальника ФКУ «Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» по правовой работе	
<i>Роль и перспективы участия общества в выявлении водителей, управляющих транспортным средством в состоянии опьянения.....</i>	<i>28</i>
<b>С.Б. Фахретдинов</b> , член Общественной палаты Российской Федерации, заместитель председателя Общественного совета при Федеральном дорожном агентстве	
<i>Повысить безопасность на дорогах возможно.....</i>	<i>34</i>

**Н.В. Агре**, президент автономной некоммерческой организации «Центр по пропаганде безопасности движения на транспорте «Движение без опасности»

*Жизнь и безопасность детей – общая задача государства и общества* ..... 41

**Е.М. Решетова**, старший научный сотрудник Института экономики транспорта и транспортной политики Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики»

*Институциональные факторы повышения безопасности дорожного движения* ..... 46

## Безопасность на дорогах: необходима дальнейшая консолидация усилий государства и общества



**Ю.Л. Воробьев,** заместитель  
Председателя Совета Федерации  
Федерального Собрания  
Российской Федерации

Проблемы, которые мы намерены обсудить в рамках шестого Международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни», чрезвычайно актуальны как для государств - участников Содружества Независимых Государств, так и для всего мирового сообщества. Напомню, что в 2010 году Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций единогласно приняла резолюцию с призывом к реализации десятилетнего плана действий по безопасности дорожного движения. В апреле 2016 года ООН приняла очередную резолюцию по этой проблеме. В ней констатируется, что число дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП) остается неприемлемо высоким, именно ДТП являются одной из основных причин смертности и травматизма во всем мире, ежегодно в них погибают более 1,25 млн. человек и 50 млн. человек получают травмы.

В нашей стране абсолютные показатели дорожной смертности снижаются медленно и нестабильно. Причиной более 80% происходящих ДТП является человеческий фактор, большинство трагедий на дорогах происходит по вине водителей, из-за агрессивного вождения, неуважения к другим участникам дорожного движения.

В марте 2016 года Президент Российской Федерации В.В. Путин в ходе заседания президиума Государственного совета по вопросам безопасности дорожного движения назвал недопустимой статистику смертности на российских дорогах и заявил о необходимости общими усилиями добиваться кардинального снижения числа погибших и пострадавших при ДТП. Президент России сообщил, что за последние 10 лет в результате ДТП в стране погибли 350 тыс. человек, различные травмы получили более 3 млн. Он подчеркнул, что воспитывать культуру вождения в обществе необходимо параллельно с ужесточением наказаний за нарушения Правил дорожного движения (далее – ПДД).

Однако изменения к лучшему всё-таки есть. Статистика за прошлый год и за первое полугодие 2016 года свидетельствует о снижении основных показателей аварийности на дорогах. На 8% уменьшилось общее количество ДТП, также сократилось число раненых. Почти на 15% удалось сократить число погибших в ДТП. Во многих регионах улучшилась статистка по детскому травматизму на дорогах. Это, безусловно, стало результатом расширения взаимодействия ГИБДД России с органами власти различного уровня, внедрения новых форм и методов работы, а также информационно-пропагандистского воздействия на участников дорожного движения.

Позитивная динамика стала возможна также благодаря глубокому анализу российского законодательства в этой сфере и разработке предложений по его совершенствованию и в итоге принятию новых законов, направленных на обеспечение максимальной безопасности всех участников дорожного движения. В частности, реализованы рекомендации пятого Конгресса в части ужесточения ответственности для нетрезвых водителей, обязательного использования пешеходами светоотражающих элементов. В этом году приняты и вступили в силу целый ряд поправок в федеральные законы «О безопасности дорожного движения», «О стандартизации в Российской Федерации», «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации».

В планах дальнейшей работы законодателей – введение норм об административной ответственности за опасное вождение; установление дополнительных требований по обеспечению безопасности дорожного движения при перевозке пассажиров и грузов; введение ответственности за несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при строительстве и реконструкции дорог. Внимание будет уделено введению дифференцированного наказания за систематическое нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортного средства, вопросам подготовки водителей-инвалидов и в целом повышению эффективности дорожного движения в Российской Федерации.

Важной тенденцией последнего времени является активизация деятельности институтов гражданского общества, которые оказывают всё более ощутимую поддержку государству в этой работе. Не случайно основная тема Конгресса – «Роль гражданского общества в повышении безопасности дорожного движения». Всё чаще граждане информируют о нарушениях, нетрезвых водителях, неправильно припаркованных автомобилях, о ненадлежащем состоянии автодорог. Так, в 2015 году в органы Госавтоинспекции поступило 105,9 тыс. обращений граждан с



приложением фото- и видеоматериалов, свидетельствующих о нарушениях в сфере безопасности дорожного движения.

Общественные организации и объединения граждан выступают с различными инициативами, оказывают поддержку органам власти в деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, по формированию доступной среды и повышению культуры поведения на дорогах всех участников дорожного движения. На протяжении многих лет органы государственной власти эффективно взаимодействуют с рядом общественных организаций. Например, с экспертным центром «Движение без опасности», «Всероссийским обществом автомобилистов», региональные подразделения которого имеются практически во всех субъектах нашей страны. Совместно проводятся инициированные общественностью автопробеги и пропагандистские мероприятия. Существенную роль в повышении безопасности дорожного движения вносит общественная организация «Пробок.нет», а также ряд международных организаций, в том числе российское представительство «Красного Креста».

Однако, несмотря на рост общественных инициатив, активности гражданских объединений, этой деятельности не хватает системности. Считаю, что пришло время определить четкие нормы и механизмы работы таких структур. Они должны стать полноценными участниками обеспечения безопасности дорожного движения, активнее выступать в качестве экспертов, партнеров и контролирующих субъектов. Следует разрабатывать новые формы участия гражданского общества при осуществлении государственной политики в этой сфере. Необходимо обеспечить широкое привлечение общественных объединений к обучению участников дорожного движения, предупреждению дорожно-транспортного травматизма, оказанию первой медицинской помощи. Также целесообразно активизировать деятельность общественных советов при территориальных органах полиции, формировать институты общественного контроля за перевозочной и дорожной деятельностью.

Среди других важных вопросов, обсуждение которых запланировано в ходе Конгресса, – использование современных технологий и инструментов в транспортной деятельности; формирование доступной среды для всех участников дорожного движения, в том числе инвалидов и других маломобильных групп населения; обучение детей и подготовка водителей; меры по профилактике и пропаганде безопасного поведения на дорогах.

Как всегда, решения, принятые в ходе проведения Конгресса будут отражены в итоговой Декларации, положения которой определяют направления развития государственной политики государств –

участников Содружества Независимых Государств в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Уверен, что Конгресс пройдет в конструктивном, созидательном ключе, будет способствовать формированию скоординированной позиции стран Содружества в вопросах совершенствования законодательства по обеспечению безопасности дорожного движения, придаст новый импульс реализации соответствующих национальных программ, деятельности исполнительных органов власти во взаимодействии с институтами гражданского общества по повышению защищенности граждан от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

## Об опыте Владимирской области по обеспечению безопасности дорожного движения



**С.Ю. Орлова**, губернатор  
Владимирской области

За последние годы мы наблюдаем повышенное внимание органов государственной власти и местного самоуправления, общественных организаций и граждан к проблеме обеспечения безопасности дорожного движения.

Совместные усилия, предпринятые, в том числе, в рамках федеральной и региональной целевых программ «Повышение безопасности дорожного движения» дают свои результаты. В настоящее время на территории области отмечается снижение всех основных показателей аварийности. Пиком аварийности для области явился 2011 год, в котором зарегистрировано 3312 ДТП, 492 человека погибших и 4419 раненых.

Благодаря совместной работе федеральных и региональных структур, достигнута положительная динамика снижения аварийности на территории Владимирской области за последние три года. Так, показатели аварийности по итогам 2015 года к прошлому году изменились следующим образом. Количество ДТП в 2015 году сократилось на 11,3%, число погибших - на 13,2%, получивших ранения - на 14,1%.

Следует признать, что несмотря на принимаемые меры наши дороги остаются крайне перегруженными. К сожалению, темпы развития транспортной инфраструктуры не успевают за ростом численности парка автомобилей.

Основной федеральной автодорогой, проходящей по территории области, является трасса М-7 «Волга». При том, что доля

протяженности федеральных дорог на территории области составляет всего 3% от общей протяженности дорог области, 16% всех ДТП совершается на дорогах федерального значения.

Проводится значительная работа по приведению федеральной дорожной сети Владимирской области в нормативное состояние: за 2014-2015 годы отремонтировано 167,6 км дорог.

На автомагистрали М-7 «Волга» проведен ряд мероприятий по улучшению организации дорожного движения. 19 наземных пешеходных переходов в соответствии с новыми национальными стандартами оснащены современными средствами, функционирующими по инновационным технологиям, снижено число опасных левых поворотов, закончено строительство четырех разворотных петель, установлено осевое барьерное ограждение общей протяженностью 7,4 км.

Принятые меры позволили увеличить пропускную способность федеральной дороги и снизить количество ДТП на 11,5%, погибших на 23%.

Не оставлены без внимания региональные и местные дороги. Около 3 млрд. рублей ежегодно направляются на дорожную деятельность для сокращения аварийности на дорогах. В 2014-2015 годах выполнены работы по ремонту 670 км дорог, 11 водопропускных труб, 13 мостовых сооружений. Установлено более 5 тысяч дорожных знаков, 18,5 км барьерного ограждения, 40 км линий искусственного освещения, выполнено технологическое оснащение 16 нерегулируемых пешеходных переходов.

В настоящее время продолжается строительство крупных объектов транспортной инфраструктуры. В частности, благодаря поддержке Министерства транспорта Российской Федерации и Федерального дорожного агентства продолжается строительство Лыбедской магистрали в городе Владимире. В 2015 году на строительно-монтажные работы направлено порядка 650 млн. рублей.

На одном из заседаний рабочей группы по подготовке проведения Государственного совета, посвященного проблемам безопасности на дорогах, первый заместитель Председателя Правительства Российской Федерации И.И. Шувалов большое внимание уделил расширению полномочий регионов в сфере безопасности дорожного движения.

Опираясь на опыт Москвы в части администрирования нарушений правил остановки и стоянки транспортных средств, администрация области поддерживает идею законодательного закрепления за регионами возможности договариваться с Правительством о передаче части полномочий при условии готовности региона их взять. При этом с учетом развития институтов государственно-частного партнерства необходимо определить условия, в соответствии с которыми к

реализации мероприятий по автоматической фиксации административных правонарушений в области дорожного движения могут быть привлечены частные инвесторы.

С 1 января 2015 года у нас в области создан и активно функционирует центр фотовидеофиксации нарушений скоростного режима. За прошлый год им зафиксировано более 200 тыс. нарушений, что в 2,4 раза больше, чем в 2014 году. Это позволило снизить количество ДТП по причине превышения скоростного режима в 2015 году на 12,7%.

Успокаиваться на достигнутых результатах мы не собираемся, поэтому с энтузиазмом область приняла участие в информационно-пропагандистской кампании «По правилам». Цель кампании – повышение информированности участников дорожного движения о необходимости использования детских удерживающих устройств, ремней безопасности, соблюдения скоростного режима, правильного перехода дороги пешеходами, а также популяризация использования световозвращающих элементов.

Весь накопленный за эти годы опыт, а также реалии сегодняшнего дня свидетельствуют о необходимости совершенствования и организации дорожного движения, и его безопасности. Данная тема подробно и открыто обсуждалась с представителями средств массовой информации, профессиональных сообществ, страховых объединений, блоггеров, общественных организаций и гражданского общества в декабре 2015 года во Владимире в ходе проведения выездного заседания Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения под руководством И.И. Шувалова.

Мы пришли к выводу, что необходима чёткая координация деятельности всех структур, которые занимаются организацией дорожного движения и его безопасностью.

Общероссийский анализ причин роста аварийности на пешеходных переходах относит именно пешеходов к числу основных факторов риска. Однако соблюдая элементарные правила перехода, пешеходы способны значительно снизить количество аварий, 26% из которых происходят по их вине.

В целях создания безопасных условий на пешеходных переходах области нами и нашими коллегами из Федерального дорожного агентства реализуются мероприятия по их обустройству в соответствии с новыми национальными стандартами, оснащению дополнительными техническими средствами.

Проблема пьяных за рулём в стране стоит остро. Количество дорожно-транспортных происшествий по их вине в 2014 году по

сравнению с 2013 годом увеличилось на 21,6%. При этом число погибших снизилось на 38,7% (по стране рост на 1,2%).

Принятыми мерами в 2015 году в нашей области удалось снизить количество ДТП по вине пьяных водителей на 21,9% (по стране на 6,6%).

Статистика показывает, что необходимо принятие дополнительных мер в решении вопроса пьянства за рулем, а не только усиление контроля и ужесточение законодательства. Считаю, что уместно рассмотреть возможность оборудования определенных транспортных средств устройствами блокировки движения при наличии паров алкоголя в выдыхаемом водителем воздухе (алкозамок). Рассмотреть возможность установки быстро различимого отличительного знака (подобно знаку «Начинающий водитель») «Агрессор», «Социально опасен» на кузове владельца автомобиля, неоднократно привлеченного в течение года к административной ответственности за совершение правонарушений в области дорожного движения (пьянство за рулем, агрессивный характер вождения, выезд на встречную полосу и т.п.).

Самое страшное - когда в ДТП получают травмы и погибают дети. Нам нужно внимательно рассмотреть вопрос формирования у детей законопослушного поведения на дорогах, начиная с детского сада. Должна быть создана единая система подготовки детей. Организация её работы, а также материально-техническое обеспечение должны стать приоритетом в работе регионов, органов местного самоуправления. На текущий момент у нас в области функционируют 3 стационарных и 7 мобильных детских городков. В них проходят обучение навыкам безопасного поведения на улицах и дорогах более 3,5 тысяч детей. Но мы считаем, что этого не достаточно.

Руководствуясь перечнем Поручений Президента Российской Федерации от 11.04.2016 г. № Пр-637ГС по итогам заседания президиума Государственного совета Российской Федерации 14 марта 2016 года, посвященного решению вопросов снижения смертности населения от дорожно-транспортных происшествий, Владимирская область в инициативном порядке участвует в реализации «пилотного» проекта по созданию за счет средств Российского Союза Автостраховщиков современных детских автогородков на территории Владимирской области.

В области проанализированы причины совершения ДТП и условия им сопутствующие. 47% всех происшествий приходится на 6 городов. 29% погибших и раненых – это пешеходы. Одна из основных причин наезда на них – отсутствие или неудовлетворительное состояние пешеходных переходов и недостаточная их освещенность. Учитывая это, было принято решение, начиная с 2016 года 10% объема субсидий,

выделяемых муниципальным образованиям, направлять на строительство и реконструкцию пешеходных переходов и улучшения освещения.

В области разработана программа по освещению региональных автомобильных дорог в границах населенных пунктов со сроком реализации до 2026 года. Ежегодно вводится в строй более 30 км линий освещения, что безусловно дает свои положительные результаты.

В качестве примера эффективности подобных мер может служить обустройство автомобильной дороги в границах поселка Мелехово Ковровского района пешеходными переходами в соответствии с новыми национальными стандартами и установка соответствующего освещения, где аварийность снижена почти в 2 раза.

Статистика подтверждает, что снижение скорости транспортных средств в зимний период на 3-10 км/ч сокращает количество ДТП с пострадавшими на 15-20%. В связи с этим малозатратной, но эффективной мерой может быть введение соответствующих «сезонных» знаков ограничения скоростного режима. Подобный эффект способно дать применение дистанционно управляемых дорожных знаков на дорогах с высокой интенсивностью движения, оперативно предупреждающих участников дорожного движения о состоянии погодных условий, наличии пробок, ДТП, вариантах объезда и т.п.

Для эвакуации пострадавших в ДТП должны активнее использоваться возможности санитарной авиации. Для этих целей вдоль автомобильных дорог создается сеть травмоцентров. В частности, во Владимирской области их 17, в том числе 7 в зоне федеральной трассы М7. Благодаря этим мерам время прибытия бригад экстренной медицинской помощи сократилось до 20 минут, что позволило сократить смертность среди пострадавших на 10%.

В 2015 году был зарегистрирован всплеск ДТП с автобусами. Их количество по вине водителей возросло на 8,1%. Это действительно серьезная резонансная проблема. Для её решения нами предложен Президенту России комплекс мер. Это могут быть лицензирование заказных перевозок, согласование с органами местного управления мест их отправления, периодическое (раз в 5 лет) подтверждение уровня профессионализма, в том числе и водителей грузовиков, право получения патента на перевозки только после подтверждения уровня профессионализма, возрождение практики дополнительной подготовки и стажировки водителей перед допуском к самостоятельной работе.

И ещё одна важная проблема, влияющая на безопасность движения, - это прохождение владельцами транспортных средств технического осмотра. Анализ аварийности показывает, что около 80% ДТП происходит с участием транспортных средств, принадлежащих

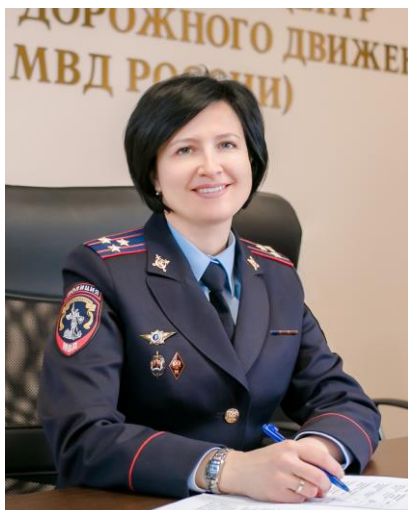
гражданам. Растет количество ДТП по причине эксплуатации технически неисправных транспортных средств. К сожалению, на практике технический осмотр зачастую превращен в формальность, сопровождаемую выдачей диагностической карты без осмотра транспортного средства. Необходимо законодательно если не исключить, то свести к минимуму возможность такого подхода.

Уверены, что реализация Правительством Российской Федерации поручений Президента Российской Федерации, которые определены по итогам заседания президиума Государственного совета от 14.03.2016 года, будет способствовать решению и этих проблем.

Мы должны сделать все возможное, чтобы достичь кардинального снижения смертности на дорогах. Это самая главная, самая важная наша задача.



## Опыт Германии по воспитанию участников дорожного движения с привлечением институтов гражданского общества



**Л.В. Шманёва**, заместитель начальника ФКУ «Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации», кандидат философских наук

По данным статистики<sup>1</sup> за 45 лет в Германии количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях (далее – ДТП) сократилось на 80%. Так, в 1970 году на дорогах ФРГ было зарегистрировано 21300 смертельных случаев, в 2015 году – 3459. При этом следует обратить внимание, что количество транспорта за эти годы увеличилось втрое. В сравнении с мировой статистикой Германия занимает по безопасности на дорогах одно из ведущих мест. В расчете на число жителей страны среди государств - членов ЕС по количеству погибших ФРГ занимает 8-е место.

Однако число погибших в ДТП в 2015 году по сравнению с 2014 годом увеличилось на 2,4%. Основная доля ДТП с пострадавшими приходится на дороги местного значения (ландштрассе), а главной причиной является несоблюдение скоростного режима. Как правило, большинство аварий с пострадавшими совершается в населенных пунктах и городах (68,6%), на ДТП со смертельным исходом приходится 30,3%. Вне населенных пунктов случается 24,8% ДТП с пострадавшими, однако в ходе них погибает уже 57,7% человек. На федеральных трассах (автобанах) регистрируется 6,6% аварий с пострадавшими, в которых 12% приходится на ДТП со смертельным исходом. С учетом изложенного власти страны сосредотачивают основную профилактическую работу на дорогах местного значения, в населенных пунктах и городах.

<sup>1</sup> Данные с официального сайта Федерального министерства транспорта и развития цифровой инфраструктуры Германии.

В настоящее время продолжает действовать созданная в 2011 году Федеральным министерством транспорта и развития цифровой инфраструктуры Германии программа дорожной безопасности, цель которой сократить количество погибших в ДТП к 2020 году на 40%. Каждые два года в парламент ФРГ (Бундестаг) предоставляется доклад о достигнутых результатах, а также практической реализации положений указанного документа.

Программа предусматривает три сферы деятельности: человек, инфраструктура, техника (оборудование). Каждая сфера подразумевает перечень конкретных мероприятий. Причем в связи с изменяющимися условиям транспортной обстановки постоянно происходит внесение необходимых корректив. Учитываются демографические процессы, экономическая ситуация, развитие технологий. Главной социальной установкой при этом всегда остается сохранение одновременно мобильности участников дорожного движения (далее – ДД) вплоть до глубокой старости и обеспечение должной безопасности на дорогах.

Несмотря на современную технику, ее важный вклад в безопасность ДД, человеческий фактор имеет определяющее значение при ДТП. Поэтому участники дорожного движения, по мнению федеральных властей Германии, будут и дальше находиться в центре дальнейших последовательных усилий по повышению уровня безопасности дорожного движения. Особое внимание уделяется и наиболее уязвимой их части, среди которых дети и пожилые люди.

По оценке Федерального министерства транспорта и развития цифровой инфраструктуры, реализуя с 2011 года программу безопасности дорожного движения, Германия находится на верном пути по снижению ДТП на 40% к 2020 году. С 2011 по 2015 год достигнут уровень в 14%, таким образом, осталось обеспечить еще 26%. Вместе с тем по результатам последних двух лет профилактическая работа не оказывает заметного влияния и требуется более интенсивное участие и вклад всех заинтересованных сторон. Технический прогресс и развитие современных систем пассивной безопасности и помощи в управлении ТС открывает новые возможности, чтобы снизить количество погибших в ДТП. Поэтому федеральное правительство предпринимает шаги в работе с международными органами и организациями по созданию законодательных основ для внедрения и применения новейших систем и технологий. Среди других важных задач федерального правительства - дальнейшее развитие законодательства и нормативных документов, обеспечение более полного учета всех особенностей в области безопасности дорожного движения при планировании дорожно-транспортной инфраструктуры, устранение «узких мест» и улучшение существующей дорожной сети. Однако и в этом направлении

Федеральное министерство транспорта и развития цифровой инфраструктуры делает ставку на просвещение и повышение осведомленности населения.

Главными партнерами федерального министерства в области просвещения и информационной работы в области безопасности дорожного движения официально представлены **Германский совет по дорожной безопасности (der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR))** и организация **«Германская стража дорожной безопасности» (die Deutsche Verkehrswacht (DVW))**.

Многие проекты, например, «Обернись назад», «Мобильно и уверенно», «Молодые водители», «Поезжай на велосипеде, но безопасно» и другие проводятся DVR и DVW по поручению и при финансовой поддержке Федерального министерства транспорта и развития цифровой инфраструктуры, с тем, чтобы путем мероприятий и акций сделать их более восприимчивыми и чувствительными к вопросам безопасности. Для своевременного приобщения к проблемам дорожной безопасности разрабатываются программы «Дети и дорога», «Дети в дорожном движении», а также всячески поддерживаются в усилиях по воспитанию детей родители, педагоги детских дошкольных учреждений. Во все дошкольные учреждения Германии ежегодно рассылаются обучающие книжки, в которых сказочные герои рассказывают и наглядно демонстрируют благодаря красочным иллюстрациям правильное поведение детей как участников ДД<sup>2</sup>.

На официальном сайте Минтранса Германии подчеркивается, что данная задача является не только ответственностью политиков, а находится в поле действия всего общества. План безопасности 2011 года – это не только программа мер на предстоящие годы, это призыв ко всем занятым в этой области объединениям, фирмам, общественным инициативам, группам и отдельным гражданам страны, потому что только совместно возможно добиться безопасности на дорогах.

Теперь рассмотрим деятельность упоминавшихся выше Германского совета по дорожной безопасности и организации «Германская стража дорожной безопасности».

**Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR)** – основан в 1969 году и является независимым органом по вопросам обеспечения дорожной безопасности. В числе основных задач – способствовать реализации мероприятий по повышению уровня безопасности всех участников дорожного движения. Кроме того, DVR координирует деятельность своих членов, разрабатывает программы и адаптирует их к новым требованиям и научным достижениям. Также организация отстаивает свои позиции относительно обеспечения безопасности дорожного

<sup>2</sup> См. сайт [bmvi.de](http://bmvi.de) в разделе Strassensicherheit

движения на политической сцене, среди общественно-социальных групп, в СМИ, на федеральном, земельном, европейском и международном уровнях.

DVR также нацелена на достижение в перспективе нулевой смертности на дорогах и строится на четырех принципах: 1) все люди совершают ошибки; 2) физическая нагрузка на человека имеет предел; 3) вопрос человеческой жизни не обсуждается; 4) люди имеют право на безопасную дорожно-транспортную систему и трудовую деятельность. Все эти позиции также должны учитываться при создании надежной транспортной системы, а каждый ее участник должен нести ответственность за свои действия.

Членами DVR являются свыше 200 организаций, в числе которых ответственные за транспорт министерства федерации и земель, страховые компании, автомобильные клубы, кадровые агентства, промышленные объединения, профсоюзы, церковные общины, иностранные партнеры. Организация существует за счет членских взносов и других финансовых вкладов, в том числе из федерального бюджета.

Текущая работа осуществляется по шести большим направлениям: взрослые участники дорожного движения, автомобильная техника, право, дети и несовершеннолетние участники ДД, дорожная техника и дорожная медицина, первая помощь и спасение. Вместе с членами DVR разработаны и реализуются целевые программы для детей, пожилых участников ДД, курсы безопасности и тренинги для водителей легковых, грузовых автомобилей, туристических автобусов, транспортных средств, перевозящих опасные грузы, мотоциклистов и др. Ежегодно реализуются тысячи мероприятий, акций и обучающих программ. Указанная активность сопровождается интенсивной работой с общественностью и средствами массовой информации. Можно отметить, что с 2008 года при поддержке Федерального министерства транспорта и развития цифровой инфраструктуры проводится федеральная кампания «Сбавь газ».

DVR является соучредителем Европейского совета по безопасности дорожного движения (основан в 1993 году) и поэтому сотрудничает со многими странами мира.

**Die Verkehrswacht (DVW)** принадлежит к старейшим и самым большим гражданским инициативам Германии. С 1924 года с момента основания работает над обеспечением безопасности на дорогах, ее актив составляет свыше 60000 членов, большинство из которых действует на добровольных началах. Благодаря своим инициативам, проектам и мероприятиям ее аудитория затрагивает свыше 2,5 млн. граждан ежегодно. DVW работает с целевыми группами населения, что

означает классификацию участников дорожного движения по возрасту, виду и степени их вовлеченности в процесс ДД. Важными из них являются дошкольники, учащиеся учебных заведений, велосипедисты, молодые водители и пожилые люди. Каждая из названных групп характеризуется степенью подвергаемой потенциальной опасности, которая минимизируется благодаря разрабатываемым целевым программам.

Работа добровольцев (волонтеров) также важна, как и штатная деятельность: многие активисты трудятся над реализацией проектов по изучению транспортной обстановки, профилактике ДТП, консультируют участников ДД, ведут занятия и всевозможные тренинги, нарабатывают с целевыми группами граждан навыки безопасного поведения в дорожной обстановке. Другая часть из них обеспечивает организационную деятельность, в т.ч. спонсорство мероприятий и привлечение новых членов и пр. В целом же реализуется множество направлений деятельности.

Небольшой пример в подходах DVW в работе с детьми. Ученики младших классов – начинающие участники дорожного движения, поэтому с точки зрения организации должны быть хорошо подготовлены к ДД. Оказывается, что безопасное участие в ДД зависит не столько от знаний ПДД, сколько от особенностей развития детей. Чувственное восприятие ими окружающего мира и обстановки резко отличается от способности взрослых. Так, к примеру, дети дошкольного возраста в основном мыслят картинками и воображениями и ведут себя ситуативно. Чем младше ребенок, тем больше он связывает опасность с конкретным местом и не переносит равнозначную дорожную ситуацию на другие места. Для исправления требуется сильно развитое абстрактное мышление, что в силу возраста им не доступно. Поэтому очень важно, чтобы родители тренировались проходить с ребенком один и тот же безопасный маршрут до школы и обратно.

Поддержку в этом может оказать специальная акция «Планировщик школьных дорог» (программа существует в электронном виде и доступна для любого города и населенного пункта). Маленькие дети, к сожалению, не могут представить себя на месте других участников движения и наблюдают за дорожной обстановкой только со своего угла зрения. Но уже с 6-7 лет начинает развиваться способность концентрации внимания и обнаруживания некоторых закономерностей. Тем не менее, родители не должны переоценивать возможности детей, именно в сложных ситуациях они проявляют беспомощность и сталкиваются с множеством проблем. Как правило, дети понимают, что эта ситуация опасна только когда в нее уже попали. Примерно с восьми лет появляется способность прогнозировать опасности, а с 9-10 лет –

вовремя их распознавать. Именно исходя из этого, немецкие общественные организации подходят к профилактике детского травматизма на дороге. Среди мероприятий можно назвать «Начало школьной учебы», «Безопасно в школу», «Обучение поездкам на велосипеде» и т.д. Описание мероприятий на сайтах сопровождается статистическими данными и научными выкладками о детском травматизме.

Говоря о привлечении гражданского общества в процесс обеспечения безопасности дорожного движения, интерес представляет инициатива городских властей г. Гейдельберга, которые организовали и на протяжении 2016-2017 гг. планируют проводить аудит дорожной безопасности с привлечением независимых экспертов, административных органов общин, в том числе с учетом последних инициатив в педагогической области по обеспечению безопасности ДД. После этих мероприятий власти Гейдельберга намерены предпринять новый пакет действий в области ДД, прежде всего направленный на безопасность детей. В ходе проверки планируется на системной основе выявить критические места в городе, влияющие на безопасность ДД. В первую очередь подробному изучению будут подвергнуты маршруты передвижения детей к школам и учебным заведениям, расположение детских площадок, домов престарелых, места с нарушением скоростного режима, порядок паркующегося автотранспорта, который закрывает обзор пешеходам и водителям и т.д. Как уже говорилось, акцент будет сделан на обеспечении безопасности наиболее уязвимых участников дорожного движения. С учетом необходимости обсуждения посещения мест и объектов аудит безопасности продлится около двух лет. Серьезные строительные изменения обязательно совместно обсудят представители различных органов. В настоящий момент, начиная с 23 марта 2016 г., от уполномоченных по правам детей и граждан поступило свыше 170 предложений по улучшению безопасности на дорогах в городе, которые включены в проверку. Кроме того, дан старт другим полезным инициативам, разработанным совместно с полицией, уполномоченными по правам детей и другими партнерами, помимо уже имеющихся: «Плюс 5», «Школьный автобус» и др. В рамках проверки по просьбе бургомистра города будет усилен контроль за скоростью, а также за выявлением неправильно припаркованных автомобилей.

Что касается финансирования аудиторской проверки, то на ее проведение из городской казны выделяют 200.000 евро, помимо этого предусмотрено 60.000 евро в год для оплаты труда городских служащих, специально приглашаемых для сопровождения проверки. Стоит также отметить, что в бюджете Гейдельберга на 2016 год только по двум

бюджетным позициям «Планирование безопасного детского передвижения» и «Улучшение дорожных пересечений для пешеходов» предусмотрено по 100.000 евро на различные мероприятия.

Несмотря на все меры, мэр г. Гейдельберга И. Вюрцнер по поводу проведения аудита дорожной безопасности сказал следующее: «Каждый участник дорожного движения обязан придерживаться правил. Самый действенный способ профилактики ДТП – самосознание и ответственность каждого участника дорожного движения. Однако всегда есть узкие места, которых не позволяет избежать даже самое лучшее планирование организации дорожного движения. Поэтому сегодня, как никогда ранее, мы должны обратиться ко всем участникам дорожного движения, со всем вниманием и осторожностью относиться друг к другу. Мы, городские власти, можем улучшить рамочные условия и минимизировать риски, но гарантировать стопроцентной безопасности никогда не сможем».

В завершение следует отметить, что в Германии большое количество общественных организаций существуют на членские взносы и также вовлекают различные слои населения в профилактическую работу и участие во всевозможных мероприятиях по безопасности дорожного движения.

Полицейские профсоюзы через свои издания проводят большую просветительскую работу в области безопасности ДД, в частности, значительные разделы посвящены наиболее уязвимым участникам – детям и престарелым. Материалы сопровождаются статистическими выкладками, научными комментариями, рекомендациями и ссылками на акции и мероприятия регионального характера, в том числе с указаниями данных и контактных телефонов местных госинститутов, организаций и общественных органов. Например: профсоюзное издание «Polizei – Dein Partner» и его интернет-портал, раздел профилактики «Das Praeventionsportal» (ссылка на региональную профилактику «Regionale Praevention»). Дальше все зависит от общественных активистов и гражданской активности самих участников дорожного движения.

Таким образом, работа по повышению безопасности ведется непрерывно, затрагивает все категории участников дорожного движения и предполагает совместные усилия всех граждан страны.

## ДОСААФ России в системе обеспечения безопасности дорожного движения



**А.П. Колмаков**, председатель общероссийской общественно-государственной организации «Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту России»

Обеспечение безопасности дорожного движения является важной задачей для современного общества. Автомобильный транспорт развивается непрерывно: увеличиваются скорость, интенсивность движения, его грузоподъемность. Главным в системе «водитель — автомобиль — дорога — среда» становится водитель автотранспортного средства. Именно от него зависит эффективность и безопасность дорожного движения, ведь не секрет, что по вине водителей происходит более 80% дорожно-транспортных происшествий.

Для многих очевидно, что повышение безопасности дорожного движения, изменение поведенческих стереотипов участников движения невозможно без активного содействия граждан и институтов гражданского общества.

Одним из таких институтов является общероссийская общественно-государственная организация «Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту России» (далее – ДОСААФ России).

Почти 90-летний опыт деятельности ДОСААФ в подготовке водителей и пропаганде безопасности дорожного движения позволяет нашей организации занять ведущее место в этой области.

Хочу отметить: сегодня в структуре ДОСААФ России насчитывается более 10 тысяч организаций, охватывающих все регионы России, а непосредственно подготовкой водителей занимается свыше 1200 организаций. В нашем активе имеется более 15 тысяч учебных автомобилей, которые ежедневно выходят на улицы городов.



Образовательные организации ДОСААФ России ежегодно готовят около 400 тысяч специалистов различных транспортных категорий, а это почти пятая часть всех граждан России, ежегодно получающих удостоверения на право управления транспортным средством и полностью обеспечивающих потребность Вооруженных Сил Российской Федерации в военных водителях.

После введения новых программ обучения и требований к учебно-материальной базе образовательных организаций почти все автошколы ДОСААФ России получили положительные заключения и продолжили образовательную деятельность, в то время как в стране общее количество автошкол сократилось почти на треть.

В арсенале автошкол ДОСААФ России имеется современная автомобильная техника, отвечающая всем действующим стандартам. Большинство классов оборудовано инновационными средствами обучения, современными тренажерами, мультимедийными наглядными пособиями, современными компьютерными классами. Большинство преподавателей и мастеров с многолетним опытом работы - специалисты своего дела.

Именно этим отличаются от других автошколы ДОСААФ России и именно этот фактор обеспечивает выполнение требований программ к качеству обучения, что в итоге обеспечивает повышение безопасности на дорогах страны.

Руководство ДОСААФ согласно с мнением большинства аналитиков, основной причиной неснижаемого количества дорожно-транспортных происшествий является в том числе и плохая подготовка водителей.

В связи с этим проведено социологическое исследование среди обучаемых по вопросу: «Каким образом ученики выбирают автошколу?». Оказалось, что большая часть опрошенных на первое место в выборе места обучения ставят минимальную цену обучения. Однако, как показывает практика и статистика ГИБДД, глубокие знания и уверенные навыки вождения во многих случаях в таких заведениях будущие водители не получают. Более того, по окончании обучения человек, который главным критерием считает низкую цену обучения, в итоге платит гораздо больше, чем было задекларировано при заключении договора, либо, как правило, обучаемый не выполняет программу обучения в полном объеме.

Это является серьезным нарушением лицензионных требований со стороны недобросовестных автошкол.

Не секрет, что в России существуют автошколы, которые вообще не занимаются подготовкой водителей, а попросту продают свидетельства об окончании школы. Эта область деятельности является

привлекательной для различного рода недобросовестных образовательных организаций, преследующих только корыстные цели незаконного обогащения в ущерб безопасности дорожного движения. Ведь только официальный годовой оборот средств в сфере подготовки водителей исчисляется десятками миллиардов рублей.

Если раньше мы говорили об отсутствии единых требований к учебно-материальной базе образовательных организаций, то теперь проблемы в другом - в отсутствии постлицензионного контроля. Отсутствие четких требований к автошколам, к их оснащению, к преподавательскому составу позволяет существовать всякого рода «подвальным автошколам», которые не дают ни знаний, ни навыков вождения автомобилей, а основой их деятельности является продажа документов об обучении. Улицы городов заполнены объявлениями о быстром и гарантированном получении прав в этих автошколах за небольшую цену.

Многие автошколы, пытаясь уйти от налогов, заключают фиктивные договоры, не имея не только площадок для первоначального обучения вождению, но и своей учебной базы.

Напротив, образовательные организации ДОСААФ России и другие добросовестные автошколы несут налоговое бремя всех затрат на полное освоение программы, содержание всей учебной базы, которая реально соответствует всем требованиям и позволяет качественно готовить водителей.

Экспертами в области подготовки водителей транспортных средств высказываются различные предложения по поводу совершенствования системы подготовки водителей, направленной на повышение качества обучения и контроля за деятельностью образовательных организаций, в том числе постлицензионного.

ДОСААФ России, учитывая собственный опыт и сохранившиеся в автошколах оборонного общества традиции обучения, не может оставаться в стороне от этих дискуссий.

В целях создания препятствий автошколам, осуществляющим откровенную торговлю свидетельствами и демпингующими на рынке образовательных услуг, необходимо сформировать общественную организацию, включающую добросовестных представителей профессионального сообщества, осуществляющих подготовку водителей транспортных средств. Основной целью этой организации станет общественный контроль за деятельностью образовательных организаций, осуществляющих подготовку водительских кадров в стране, и организация взаимодействия профессионального сообщества с органами государственной власти, регламентирующими подготовку водительских кадров в стране.

Указанная инициатива исходит от ДОСААФ России, ее поддержали другие общественные организации. Инициатива о создании такой организации поддержана органами государственной власти.

Главным критерием безопасности дорожного движения является качество обучения вождению – это комплексный показатель. Он включает в себя не только умение управлять транспортным средством, но и культуру поведения на дороге. Однако, как показывает практика, не всегда качество вождения сочетается с культурой. Недаром в последнее время были внесены поправки в Правила дорожного движения, предусматривающие введение в законодательство нового термина «опасное вождение». Именно по этой причине в школах ДОСААФ России большое внимание уделяется воспитательной работе. Сегодня на занятиях в автошколах рассматриваются проблемы психофизиологического состояния водителя, в том числе и общения на дорогах, предотвращения конфликтов и их профилактики. Немаловажным, на наш взгляд, научить водителя тому, с чем он может столкнуться на дороге и особенно в экстремальных ситуациях. С этой целью мы проводим дополнительные занятия по оформлению документов в случае ДТП в рамках европротокола.

Немаловажное значение приобретают инновационные методы, которые способствуют повышению качества подготовки. В настоящее время в системе экспериментальной деятельности ДОСААФ России, одобренной Минобрнауки России и Федеральным институтом развития образования (ФИРО), осуществляется исследование телематической системы контроля, позволяющей вести наблюдение за обучаемым по управлению автомобилем в реальном времени, в том числе на тренажере, показывая полное выполнение программы. Такая система позволяет вести контроль качества подготовки каждого обучаемого. Сегодня такая система проходит испытания в Москве, Санкт-Петербурге, Екатеринбурге и Рязани.

В рамках экспериментальной площадки ФИРО в ДОСААФ России проводится обучение на тренажерах по управлению автомобилем в различных дорожных и погодных условиях. Этот вариант позволяет дать практику будущим водителям в управлении автомобилем в экстремальных условиях.

Безусловно, тренажер не заменит в полной мере управление автомобилем в реальных условиях дорожной обстановки, однако на первоначальном этапе он всегда будет способствовать развитию моторных навыков обучаемого.

Важным условием обучения, особенно при подготовке специалистов к армейской службе, является приобретение навыков управления автомобилем при движении в составе колонны. Практика

такой подготовки предусмотрена нашими программами по курсу молодого бойца, согласованного с Минобороны России.

В последние годы в рамках соглашения с Минобрнауки России ДОСААФ России проводит активную работу со школьниками по обучению вождению автомобилей и изучению курса безопасности дорожного движения. Параллельно ведется работа по реализации Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 г. № 604 «О дальнейшем совершенствовании военной службы в Российской Федерации» в части развития военно-прикладных и технических видов спорта. В этом направлении проводим дальнейшую работу по объединению различных клубов под эгидой ДОСААФ России.

Для развертывания этой деятельности в общегосударственных масштабах необходима серьезная финансовая и техническая поддержка со стороны государства, обеспечение школ автомобилями, автотренажерами, специальными техническими средствами обучения.

Вместе с получением школьниками знаний и навыков управления автомобилем мы стремимся формировать у них культуру поведения на дорогах. ДОСААФ России готово участвовать в создании системы информационного воздействия на население в целях формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения, для чего предлагается задействовать интернет-сайты автошкол и региональных отделений ДОСААФ России, а также ведомственные печатные издания.

Важным направлением в своей работе мы считаем обеспечение доступной среды маломобильным группам населения. Совместно с нашими партнерами ведем работу по обучению вождению автомобилей людей с ограниченными возможностями, наполняя их жизнь новым содержанием. Интернет заполнен просьбами по обучению вождению автомобилей людей с ограниченными возможностями, но имеется ряд проблемных вопросов:

- нет образовательных программ подготовки инвалидов;
- нет социальных выплат.

В настоящее время в этом направлении ведется работа совместно с Минобрнауки России, Минтрудом России, ГУОБДД МВД России, Всероссийским обществом инвалидов и общественными организациями.

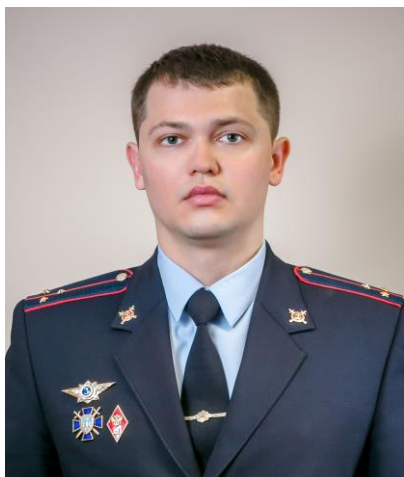
В последнее время все чаще стали звучать предложения о возврате «самоподготовки» для лиц с ограниченными возможностями ввиду отсутствия образовательных организаций для подготовки такой категории граждан. На наш взгляд, это недопустимо. Ведь одним из положительных достижений реформы по повышению качества обучения водителей был отказ от самоподготовки. Поэтому сегодня необходимо создавать условия для их обучения. Такой опыт имеется в организациях

ДОСААФ России. Подготовка лиц с ограниченными возможностями ведется в 15 региональных отделениях ДОСААФ.

ДОСААФ России предлагает решить эти вопросы на законодательном уровне.

Признавая необходимость расширения взаимодействия органов власти, общественности и профессиональных сообществ в формировании дорожно-транспортной политики и системы обеспечения безопасности дорожного движения, а также выработки конкретных мер по их реализации при активном участии институтов гражданского общества, ДОСААФ России заявляет о готовности продолжать тесное сотрудничество по всем направлениям обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации.

## Роль и перспективы участия общества в выявлении водителей, управляющих транспортным средством в состоянии опьянения



**К.С. Баканов**, помощник начальника ФКУ «Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» по правовой работе

В 2015 году с участием водителей с признаками опьянения зарегистрировано почти 21030 (-5,8%) дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 4231 (+14%) и ранено 29017 (-7,7%) человек. При этом выявлено правонарушений, связанных с управлением транспортными средствами в состоянии опьянения 4877 (-9,4%) и с отказом от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения 3075 (-10,4%).

Для успешной борьбы с такими нарушениями необходимо привлечение сил не только МВД России, но и других органов государственной власти, а также институтов гражданского общества. Достижение положительных результатов в этом направлении требует объединения всех имеющихся ресурсов.

Одним из основных направлений деятельности Госавтоинспекции и других органов власти является создание устойчивого негативного стереотипа в обществе к водителям, управляющим транспортным средством в состоянии опьянения, вовлечение всех граждан в процесс выявления таких водителей и исключения их из дорожного движения.

Для изучения возможностей такого сотрудничества и его форм обратимся к социологическим опросам, проводимым на официальном сайте Госавтоинспекции.

Согласно опросу «О влиянии общественности на ситуацию на дорогах», на вопрос «Как Вы считаете, способно ли участие общественности изменить ситуацию на российских дорогах?» 4589 (35%) респондентов ответили положительно, 4034 (30%) – заявили о

необходимости начинать с себя и людей, которые рядом, и только 1206 (9%) – ответили отрицательно<sup>3</sup>.

А на вопрос «Вы лично готовы проявлять гражданскую позицию и помогать Госавтоинспекции выявлять правонарушителей на дорогах?» 7666 (58%) респондентов выразили готовность, 3737 (28%) выразили готовность помогать только в самых вопиющих случаях, 1628 (12%) заявили, что у них нет на это ни времени, ни желания<sup>4</sup>.

Таким образом, можно констатировать, что общество верит в свои силы в борьбе с нарушениями правил дорожного движения и готово принять участие в решении проблем обеспечения безопасности на дорогах.

Кроме того, согласно опросу «Об активной гражданской позиции в решении проблем дорожной безопасности», на вопрос «О каких видах правонарушений Вы стали бы оповещать ГИБДД?» 37% респондентов заявили готовность сообщать об управлении транспортными средствами в состоянии опьянения, 26% – обо всех увиденных нарушениях, 8% - об опасном вождении, 3% - о выезде на встречную полосу, 3% - о неправильной парковке, 3% - о непредставлении преимущества автомобилям специальных служб и др.<sup>5</sup>

Результаты опроса подтверждают отмеченную выше заинтересованность граждан в предоставлении сведений о нарушении правил дорожного движения, причем большинство готово участвовать в пресечении именно управления транспортными средствами в состоянии опьянения. Это может стать значительным ресурсом в борьбе с нетрезвыми водителями. Кроме того, такая позиция указывает на формирование стойкого негативного отношения к нетрезвым водителям.

Говоря о форме участия граждан в пресечении такого рода нарушений, следует обратить внимание на следующий социологический опрос - «О действиях граждан при встрече водителя в состоянии опьянения». На вопрос «Как Вы поступите, если увидите, что за руль автомобиля садится человек в состоянии опьянения?» 7394 (39%) респондентов ответили - сообщу в полицию, 6140 (32%) - попробую поговорить с ним и убедить отказаться от поездки (например, посоветую воспользоваться услугами такси или общественного транспорта), 3477 (18%) - постараюсь помешать ему любыми способами (отберу ключи от автомобиля, перекрою выезд и т.п.), 1101 (6%) - это не мое дело, 954 (5%) - просто постараюсь на дороге держаться подальше от этого водителя<sup>6</sup>.

<sup>3</sup> <http://www.gibdd.ru/polls/result.php?ID=48>

<sup>4</sup> <http://www.gibdd.ru/polls/result.php?ID=48>

<sup>5</sup> <http://www.gibdd.ru/polls/result.php?ID=49>

<sup>6</sup> <http://www.gibdd.ru/polls/result.php?ID=42>

Таким образом, значительное число граждан готовы помочь не только словом, но и делом, но все же большинство из них предпочитает участвовать в пресечении таких нарушений дистанционно или при минимальном контакте с нарушителем, опасаясь проявлений агрессии со стороны нарушителей. Представляется важным опрос о формате передачи такой информации. Наиболее удобным способом 6907 (33%) респондентов считают использование специального приложения на мобильном телефоне, 5526 (26%) – звонки на горячую линию, 3312 (16%) – заполнение формы на сайте ГИБДД, 2317 (11%) – отправление СМС-сообщений на короткий номер, 1129 (5%) – сообщение лично сотруднику ДПС на ближайшем посту, 743 (4%) – использование электронной почты<sup>7</sup>.

На основании представленных социологических исследований можно сделать вывод, что, по мнению граждан, наиболее приемлемой формой их участия в выявлении и пресечении управления транспортными средствами водителями в состоянии опьянения является дистанционное представление информации о признаках такого нарушения в подразделения Госавтоинспекции через современные средства коммуникации, преимущественно в текстовом виде.

В настоящее время себя уже положительно зарекомендовали такие мобильные приложения, как «Помощник Москвы» в г. Москве, «Народный инспектор» в Республике Татарстан.

В соответствии с решением президиума Государственного совета Российской Федерации прорабатывается вопрос об упрощении процедуры доказывания нарушений Правил дорожного движения, заключающейся в возможности вынесения постановлений о назначении административных наказаний за отдельные нарушения Правил дорожного движения без составления протокола об административном правонарушении на основании зафиксированных с применением специальных мобильных приложений в некорректируемом виде материалов фото- и (или) видеосъемки, полученных от граждан, зарегистрированных на Едином портале государственных и муниципальных услуг, с указанием времени и координат съемки<sup>8</sup>. За таким форматом будущее, но пока для пресечения управления в состоянии опьянения он не возможен ввиду отсутствия технических средств объективного контроля, позволяющих фиксировать все необходимые элементы состава рассматриваемого административного правонарушения, не говоря уже об уголовном преступлении (264.1 УК РФ).

<sup>7</sup> <http://www.gibdd.ru/polls/result.php?ID=49>

<sup>8</sup> <http://www.gibdd.ru/news/federal/2608088/>



Законодательно на сегодняшний день, участие граждан в охране общественного порядка регламентируется Федеральным законом от 2 апреля 2014 г. № 44-ФЗ «Об участии граждан в охране общественного порядка», Федеральным законом от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции», а если говорить именно о пресечении управления транспортным средством в состоянии опьянения, то непосредственно КоАП РФ, в соответствии с которым сообщение или заявление физического или юридического лица является поводом для возбуждения дела об административном правонарушении, а соответствующее должностное лицо обязано принять соответствующие меры по установлению состава административного правонарушения и при его наличии возбудить дело, а сам заявитель может в дальнейшем участвовать как свидетель, потерпевший или другой участник производства по делу.

Ключевым элементом состава административного правонарушения, предусмотренного статьями 12.8 КоАП РФ (управление в состоянии опьянения) и 12.26 КоАП РФ (отказ от прохождения медицинского освидетельствования), является управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения.

Состояние опьянения водителя транспортного средства достаточно сложно зафиксировать средствами объективного контроля и без участия уполномоченных должностных лиц не представляется возможным. Хотя сегодня уже внедряются средства дистанционного предрейсового контроля, а в будущем возможно «операторы безопасности» смогут на расстоянии общаться с водителями транспортных средств, проводить измерительные процедуры, ограничивать скорость движения, вплоть до остановки транспортного средства.

Следует отметить, что в судебной практике встречались случаи, когда показания свидетелей в совокупности с другими доказательствами позволяли установить состояние опьянения. Данное положение подтверждается и постановлением Пленума Верховного Суда Российской Федерации, в соответствии с которым при рассмотрении дел об административных правонарушениях в области дорожного движения наряду с актом освидетельствования на состояние алкогольного опьянения и (или) актом медицинского освидетельствования на состояние опьянения не исключается подтверждение факта нахождения водителя в состоянии опьянения и иными доказательствами (например, показаниями свидетелей)<sup>9</sup>.

<sup>9</sup> Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 24.10.2006 г. № 18 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» (пункт 7).

Тем не менее, согласно постановлению Пленума Верховного Суда Российской Федерации по уголовным делам о преступлениях, предусмотренных частями 2, 4 и 6 статьи 264 и статьей 264<sup>1</sup> УК РФ, факт употребления лицом, управляющим транспортным средством, веществ, вызывающих алкогольное опьянение, должен быть установлен по результатам освидетельствования на состояние алкогольного опьянения и (или) медицинского освидетельствования на состояние опьянения, а наличие в организме такого лица наркотических средств или психотропных веществ - по результатам химико-токсикологических исследований при медицинском освидетельствовании на состояние опьянения<sup>10</sup>. Тем самым ограничиваются способы доказывания нахождения водителей в состоянии опьянения для уголовного судопроизводства. Данные позиции представляются противоречивыми, но установление состояния опьянения на основании одних лишь свидетельских показаний выглядит сомнительным, потому что состояние опьянения является медицинским критерием и без соответствующих специальных знаний и технических средств его определение может быть не обоснованным. Таким образом, в этом вопросе граждане могут способствовать предоставлением ориентирующей информации, позволяющей сотрудникам Госавтоинспекции проводить точечную работу по пресечению таких нарушений. Также граждане могут фиксировать управление транспортным средством с помощью средств объективного контроля. Ведь в административно-юрисдикционной практике возникают проблемы с доказательством именно этого правонарушения. Особенно в случаях замены водителей, появления большего числа так называемых лжесвидетелей, утверждающих, что машина не двигалась или ею управляло другое лицо и т.д.<sup>11</sup>.

Без сомнения, общество - это огромный ресурс в борьбе с подобными нарушениями. В связи с тем, что объем поступления подобной информации будет велик, причем наряду с достоверной информацией будет присутствовать и ложная, появляется необходимость задуматься о критериях отбора и оценке источников такого рода информации, например, проверять в обязательном порядке сведения от зарегистрированных или идентифицированных пользователей. Отдельного внимания заслуживает работа с анонимной информацией, следует проработать вопрос об

<sup>10</sup> Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 24.05.2016 г. № 22 г. «О внесении изменений в постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения».

<sup>11</sup> См. постановления Верховного Суда Российской Федерации № 24-АД15-4 от 18.09.2015 г. и № 11-АД15-11 от 26.06.2015 г.

ответственности за предоставление заведомо недостоверных данных. В действительности эта работа еще только предстоит, поэтому призываем научное и экспертное сообщество к проработке обозначенного вопроса.

В заключение хотелось бы отметить, что ни в коем случае нельзя подобное участие граждан рассматривать, как попытки переложить ответственность и работу государственных органов на них. Подобное взаимодействие является естественным процессом совершенствования работы по обеспечению безопасности дорожного движения в частности и построения гражданского общества в целом. Только активная гражданская позиция и помощь граждан сотрудникам Госавтоинспекции позволит ликвидировать ощущение безнаказанности правонарушителей.

## Повысить безопасность на дорогах возможно



**С.Б. Фахретдинов,** член  
Общественной палаты Российской  
Федерации, заместитель  
председателя Общественного  
совета при Федеральном  
дорожном агентстве

Высокая смертность на дорогах, а также число жертв, получивших тяжкие увечья и скончавшихся вследствие ДТП позднее, в России достигает катастрофических масштабов. Однако широкая кампания по снижению аварийности на дорогах приносит свои плоды.

По данным Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России, в 2015 году произошло 184 тысячи аварий. Это на 8,2% меньше, чем годом ранее. Положительная динамика снижения количества ДТП отмечается и в этом году. Тем не менее Россия продолжает оставаться лидером по количеству дорожно-транспортных происшествий и смертности на дорогах.

Общественный совет при Федеральном дорожном агентстве Министерства транспорта Российской Федерации реализует совместно с Общественной палатой Российской Федерации комплекс мер по повышению безопасности дорожного движения. С 2013 года каждые два месяца проводятся мероприятия, где одним из обсуждаемых вопросов всегда остается проблема обеспечения безопасности на дорогах.

В подобных мероприятиях принимают участие представители госструктур, транспортных ведомств, бизнеса, средств массовой информации и эксперты автодорожной отрасли. Благодаря такому полилогу разработанные рекомендации всегда воспринимаются Правительством Российской Федерации как руководство к действию. Предложения по повышению безопасности на дорогах были представлены на Международной специализированной выставке-форуме «ДорогаЭкспо» в октябре 2015 года, а затем были направлены в Правительство Российской Федерации. В марте 2016 года Президент

Российской Федерации В.В. Путин на Государственном совете, посвященном вопросам безопасности дорожного движения в Российской Федерации, поддержал предложения общественников.

Безопасность на дорогах – это формула из четырех составляющих: «водитель – автомобиль – дорога – среда». Чтобы формула работала, каждая из ее переменных должна быть положительной и не равной нулю. В соответствии с данной формулой необходимо реализовывать следующие разработанные меры повышения безопасности на дорогах:

- Актуализировать нормы на проектирование автомобильных дорог и нормативы денежных затрат на ремонт и содержание дорог, учитывая современные условия дорожного движения (плотность потока, скоростной режим и т.д.) и требования к обеспечению безопасности автомобильных дорог.

- В целях обеспечения нормативной пропускной способности автомобильных дорог разработать ведомственную программу по реконструкции автомобильных дорог общего пользования федерального значения до 2026 г., в настоящее время работающих в режиме перегрузки (24%), предусматривающую ежегодный объем реконструкции не менее 1200 км. Включить финансирование указанной программы в соответствующие государственные и федеральные целевые программы. Рекомендовать субъектам разработать аналогичные программы, обеспечив их финансирование за счет средств региональных дорожных фондов и межбюджетных трансфертов.

- Восстановить твердые источники финансирования дорожных фондов, обеспечив текущее содержание, ремонт (включая капитальный) и реконструкцию автодорог федерального значения, а также содержание, ремонт и реконструкцию дорог регионального и местного значения. Все транспортные налоги должны направляться на прямые потребности дорожной отрасли. Стоит также предусмотреть дополнительные источники формирования доходов дорожных фондов. Предусмотреть административную ответственность за нецелевое использование бюджетов дорожных фондов. Усилить контроль за исполнением обязательств по содержанию дорог.

- Иные межбюджетные трансферты из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на финансовое обеспечение дорожной деятельности предоставляются только при условии 100-процентного зачисления в региональные дорожные фонды доходов бюджета субъекта Российской Федерации от акцизов на ГСМ и от транспортного налога.

- Усилить внутриотраслевой контроль за соблюдением сроков, технологий и качества выполнения дорожных работ.

- Довести категориальность федеральных дорог до категорий

позволяющих повсеместное устройство ограждений, разделяющих встречные потоки.

- Обеспечить беспрепятственный проезд через населенные пункты, находящиеся на федеральных трассах.

- Обеспечить на федеральной сети автомобильных дорог соблюдение условий видимости, соответствующих пункту 5.15 свода правил СП 34.13330.2012 «Автомобильные дороги».

- Обеспечить освещение пешеходных переходов, особенно находящихся вне границ населенных пунктов.

- Создать институт независимого аудита безопасности дорожного движения.

- Внести в законодательство, прежде всего в Градостроительный кодекс Российской Федерации, изменения, обязывающие региональные и местные власти при подготовке документов территориального планирования учитывать обеспеченность планируемой застройки транспортной инфраструктурой и пропускную способность дорог.

- Регламентировать реализацию документов территориального планирования с учетом согласованных собственниками или иными владельцами автомобильных дорог схем организации дорожного движения.

- Вернуть лицензирование грузовых перевозок, в первую очередь для сверхнормативных (тяжеловесных и крупногабаритных) перевозок.

- Оптимизировать деятельность органов, обеспечивающих контрольно-надзорные функции в сфере грузоперевозок, в том числе путем внедрения систем автоматизированного контроля параметров транспортных средств. Расширить полномочия транспортных инспекций в субъектах Российской Федерации в части контроля за исполнением существующих требований к грузовым видам транспорта.

- Разработать и внедрить программу координации грузовых перевозок всеми видами транспорта (автомобильный, железнодорожный, водный, авиационный).

- Обязать перевозчиков, обеспечивающих грузопассажиры, оснащать свой транспорт тахографами. Разработать алгоритм и контроль за соблюдением периодического считывания информации тахографов с автоматизированной системой обработки и принятия мер к нарушителям. Расширить информационный список данных для тахографов (включив предрейсовый медицинский контроль водителей и предрейсовый технический осмотр транспорта).

- Подготовить предложения по внесению изменений в КоАП РФ с ужесточением административной ответственности за нарушения

Правил дорожного движения, представляющих наибольшую общественную опасность: выезд на полосу встречного движения, несоблюдение скоростного режима, проезд на запрещающий сигнал светофора и т.д.

- Совершенствовать подготовку водителей транспортных средств. Ввести законодательное регулирование системы поэтапного допуска лиц к управлению транспортными средствами более высоких категорий и установление общего ограничения скорости в зависимости от водительского стажа.

- Обеспечить внедрение телемедицинских технологий для предоставления возможности перевозчикам проводить обязательные предсменные, предрейсовые и послесменные, послерейсовые медицинские осмотры в пунктах отправки и назначения, в первую очередь, находящихся в удаленных районах и труднодоступных территориях.

- Разработать программу формирования стереотипов законопослушного поведения у участников дорожного движения. Ограничить количество участников дорожного движения, пользующихся преимуществами на дорогах. Усилить ответственность сотрудников правоохранительных органов, допустивших уход от наказания лиц, нарушивших Правила дорожного движения.

- В средних школах ввести обязательный предмет «Безопасность дорожного движения». Предусмотреть строительство в муниципальных образованиях обучающих «детских городков» с дорогой и дорожными знаками, обеспечивающими для всех образовательных учреждений возможность формирования правильного поведения на дороге, изучение ПДД и культуры поведения участников дорожного движения.

- Создать разветвленную сеть пунктов базирования санитарной авиации в непосредственной близости от дорог и соответствующих принимающих площадок в региональных центральных клинических больницах.

- Проработать механизмы дополнительной правовой и социальной защиты инспекторов ГИБДД, несущих службу непосредственно на дорогах.

- Внести необходимые изменения в Бюджетный кодекс, закон «О полиции», разрешив субъектам Российской Федерации софинансировать текущую деятельность подразделений органов внутренних дел, в первую очередь – инспекцию по делам дорожного движения.

- Разработать унифицированную методику расчета экономического ущерба от потери человеческой жизни, инвалидизации и

травматизма в результате ДТП с целью оценки эффективности целевых программ и проектов по повышению безопасности дорожного движения (равно как и прочим вопросам техногенной безопасности), принимаемых на федеральном, региональном и местном уровнях. При этом экономический ущерб от ДТП должен быть представлен как сумма прямых затрат на устранение или смягчение негативных последствий ДТП, а также упущенных выгод от потери (или частичной потери) трудоспособности жертв ДТП. Методика должна также учитывать конкретные характеристики индивида (с учетом информации, представленной в карточке ДТП) и, соответственно, позволять получать адекватные оценки экономического ущерба для разных социальных и возрастных групп населения.

- Внедрить в российское законодательство, правоприменительную практику и общественное сознание совокупность понятий и норм, связанных с пресечением фактов опасного (агрессивного, субстандартного) вождения:

- введение наказания за «опасное вождение» в КоАП РФ;
- содействие развитию практик и инструментов гражданского контроля в сфере дорожного движения, ориентированных на выявление и предание максимальной огласке фактов опасного вождения (возможность принятия в качестве доказательств записи видеорегистратора).

- Проанализировать зарубежный опыт стран, имеющих кратно более низкие показатели смертности на дорогах, с целью применения данного опыта в Российской Федерации.

- Проанализировать отечественный опыт, выявить слабые места и недостатки действующей системы организации дорожного движения. При этом анализ всех происшествий должен осуществляться с целью выявления на дороге участков концентрации ДТП, определения степени их опасности и оценки уровня безопасности движения на дороге, обоснования проведения мероприятий по повышению безопасности движения и оценки их эффективности.

- В целях реализации системных, комплексных и рассредоточенных в длительных временных промежутках шагов, направленных на формирование и «поддержание жизнедеятельности» эффективной и дееспособной национальной системы управления безопасностью дорожного движения, необходимо на научной основе создать механизм управления и координации деятельности её участников, выраженный в:

- объединении и достижении должного компромисса интересов;



– концентрации различных компетенций, необходимых для разработки, создания и поддержания жизнедеятельности всех процессов.

При этом необходимы:

– наличие политической воли;

– привлечение ресурсов (финансовых, информационных, кадровых, технологических) с целью разработки и внедрения интеллектуальных транспортных систем как основы развития дорожно-транспортной инфраструктуры;

– разработка и принятие четких критериев оценки корректности работы приборов и, соответственно, выявления ошибок измерений и отбраковки материалов фото- и видеофиксации, чтобы у граждан не было никаких сомнений в объективности зафиксированной оборудованием информации и правомерности наложенных штрафов. Все требования необходимо свести в единый комплекс документов и закрепить как нормативную базу, основой которой должны стать национальные стандарты, устанавливающие общие технические требования к вышеназванным специальным техническим средствам и правилам их применения;

– координация действий всех структур системы безопасности дорожного движения с участием власти, бизнеса и гражданского общества.

• Рассмотреть возможность создания единого органа управления безопасностью дорожного движения с широкими полномочиями и высокой степенью ответственности, вплоть до персональной ответственности его руководителя, который должен подчиняться непосредственно Председателю Правительства.

• Создать в регионах ситуационные центры, задачами которых должны быть:

– регистрация всех видов ДТП, независимо от тяжести последствий;

– анализ, компетентное расследование и экспертиза причин каждого ДТП;

– выявление мест концентрации ДТП и нарушений правил дорожного движения, составление картограммы всех дорог с указанием уровней безопасности дорожного движения (высокий, предельный, допустимый, низкий).

• Изменить понимание и практику предупреждения дорожно-транспортного травматизма, нацеленных на создание дорожной инфраструктуры, терпимой к человеческим ошибкам.

• Заменить «негативную коалицию на дорогах» (противостояние всех участников движения полицейским и

привилегированным участникам) – позитивной (коалицией добропорядочных участников и полицейских против нарушителей Правил дорожного движения). Только в этом случае можно достичь значительного и заметного для общества снижения смертности на дорогах. Ключевыми условиями формирования позитивной дорожной коалиции являются: переориентация деятельности сотрудников полиции на защиту прав и интересов добропорядочного участника дорожного движения, обеспечение безусловного равенства прав, обязанностей и ответственности всех участников дорожного движения.

Решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения относится к наиболее приоритетным задачам развития страны, что подчеркнул в своем Послании Федеральному Собранию Российской Федерации Президент Российской Федерации В.В. Путин. На сегодняшний день в России уже принята программа, направленная на то, чтобы в ближайшие годы снизить смертность на дорогах. Задача каждого из нас – способствовать работе данной программы. Однако обеспечение безопасности на дорогах и снижение смертности при ДТП – длительный, комплексный процесс. Слаженная и структурированная работа всех взаимозависимых органов власти, а также высокая гражданская ответственность общества помогут России выйти из печальной статистики высокой аварийности на дорогах.

## Жизнь и безопасность детей – общая задача государства и общества



**Н.В. Агре**, президент автономной некоммерческой организации «Центр по пропаганде безопасности движения на транспорте «Движение без опасности»

Обеспечение детской безопасности на дорогах – от выписки из роддома до ежедневных поездок на школьном автобусе – одна из главных и острых задач для нашей страны. Дети-пассажиры никак не могут влиять на развитие и регулирование ситуации на дороге, поэтому с самого рождения о безопасности ребенка должны заботиться взрослые – в первую очередь родители.

Вместе с тем и вина за происшествия с детьми также всегда лежит на взрослых участниках дорожного движения, которые рискуют получить самое жестокое наказание – потерю здоровья или жизни ребенка. Статистика аварийности показала, что с начала текущего года в нашей стране зарегистрировано 4 578 ДТП с участием детей-пассажиров, в результате которых погибли 207 детей и 5 228 пострадали. При этом 7-я часть аварий, жертвами которых стали маленькие пассажиры, произошла, когда дети были пристегнуты.

Экспертный центр «Движение без опасности» не первый год занимается проблемами дорожной безопасности, в особенности детской. На протяжении 10 лет в рамках реализации масштабных социальных кампаний по безопасности дорожного движения мы обращали особое внимание на вопросы перевозки детей-пассажиров с помощью детского удерживающего устройства. Наша совместная работа с Госавтоинспекцией, Российским союзом автостраховщиков, с участием государственных ведомств, представителей экспертного сообщества доказала свою эффективность и позволила повысить уровень осведомленности населения в вопросах детской

автобезопасности, тем самым снизив уровень детского дорожно-транспортного травматизма.

Так, в 2011 году была запущена кампания «Автокресло – детям!», призванная объяснить родителям риски и последствия неиспользования детских удерживающих устройств (далее - ДУУ). На момент запуска кампании культура использования ДУУ в России находилась на очень низком уровне: только 51% родителей детей до 12 лет имели автокресла, а всегда использовали их только 23%. Результатом проведения кампаний стало значительное увеличение числа родителей, использующих ДУУ, привлечение внимания широкой общественности к проблеме детской транспортной безопасности. Одним из главных достижений важно отметить увеличение штрафа за нарушение требований к перевозке детей, установленного статьей 12.23. части 3 Правил дорожного движения, в 6 раз (с 500 рублей до 3000 рублей).

По данным ВОЗ, использование в транспортных средствах детских удерживающих устройств позволяет снизить смертность среди младенцев на 71%, а среди детей более старшего возраста — на 54%. Согласно последним данным ВЦИОМ, в нашей стране 71% родителей детей до 12 лет имеют детские удерживающие устройства разных видов, из них 64% используют автокресла.

Принципиальная необходимость фиксации ребенка в автомобиле с помощью детского удерживающего устройства, а не на руках обусловлена тем, что при резком торможении или ударе при скорости 50 км/ч вес пассажира возрастает более чем в 30 раз. Именно поэтому перевозка ребенка на руках считается самой опасной: если вес ребенка 10 кг, то в момент удара он увеличится до 300 кг, и удержать его, чтобы уберечь от резкого удара о переднее кресло, практически невозможно.

Серьезные аварии нередко ведут к трагичным последствиям для детского здоровья. Наиболее часто встречающиеся типы травм у детей после ДТП – переломы конечностей, сотрясения и ушибы головного мозга, многочисленные ссадины, раны, ушибы. Потому первостепенная задача водителей - позаботиться о грамотном выборе детского удерживающего устройства и фиксации ребенка в нем.

Особое внимание к перевозке и выбору ДУУ для самых маленьких пассажиров, а также значимость формирования культуры ответственного родительства, стали первоочередной целью в рамках инициативы «Детство без опасности». Социальный проект экспертного центра «Движение без опасности» был поддержан Министерством здравоохранения России и начал стимулировать и мотивировать

молодых родителей приобретать автокресло уже к моменту выписки из роддома. Так, успешным примером стал непрерывно функционирующий центр на базе «Федерального перинатального центра им. В.И. Кулакова»: там молодым женщинам — будущим или уже состоявшимся мамам, — рассказывали, что такое детская безопасность, зачем нужны детские автокресла, как и где в автомобиле устанавливать автокресла, как не купить подделку. На данный момент, это единственный центр на территории нашей страны, где проводятся подобные профилактические тренинги, помогающие сохранить жизни детей. На наш взгляд, крайне важна организация подобных обучающих центров в региональных медицинских учреждениях и родильных домах.

Большая долгосрочная работа позволила нашему экспертному центру внести существенный вклад в формирование осознанного решения родителей-водителей о защите своего ребенка с помощью детского автокресла. Совместными усилиями мы смогли убедить родителей в необходимости дополнительной защиты ребенка в транспортном средстве.

Однако была выявлена проблема непосредственного соответствия автокресла стандартам безопасности, так как гарантом безопасности ребенка может стать только качественное и сертифицированное детское удерживающее устройство. В 2015 году по итогам совместного с ГУОБДД МВД России и Минздравом России исследования детского дорожно-транспортного травматизма в Москве и Московской области было выявлено, что:

- без использования автокресла вероятность получения тяжелых травм с угрозой для детской жизни выше в 1,8 раз;
- в случаях, когда применялось автокресло при перевозке детей, при ДТП треть повреждений было у дешевых, некачественных, «по-пате» кресел, у которых оказывалась повреждена почти вся конструкция.

Фактически с помощью исследования вскрылась неявная угроза здоровью детей – некачественные автокресла вредили даже больше, чем, казалось бы, совсем ненадежные бустеры и накладки. Проблема некачественных, дешевых, несертифицированных детских автокресел – одна из основных в повестке предупреждения аварийности детских перевозок.

В 2015 году почти 80% ДУУ было импортировано в Российскую Федерацию из КНР. По итогам рейдов по площадкам, реализующим ДУУ, было выявлено большое количество некачественного товара:

дешевые и непрактичные, а порой токсичные материалы изготовления кресел, недостаточная прочность конструкции и удерживающих элементов, непродуманная эргономика.

Помимо этого существует проблема безграмотности и низкой осведомленности родителей при выборе автокресла: зачастую слишком большое внимание уделяется внешнему виду (цвет, размер, форма), и забываются главные детали, которые каждый потенциальный покупатель должен найти на соответствующем качестве автокресла: российский и европейский сертификаты (оранжевая маркировка, сертификат соответствия), инструкция, гарантийный талон.

К сожалению, актуальна проблема некомпетентности сотрудников ведущих ритейлеров, где реализуются ДУУ. Зачастую консультант магазина не обладает элементарными знаниями в вопросах выбора детского автокресла для консультации покупателя.

В то же время наличие всех необходимых знаков и маркировки не является доказательством того, что кресло сертифицировано должным образом и безопасно для ребенка. Автокресло может оказаться подделкой – копией фирменного товара.

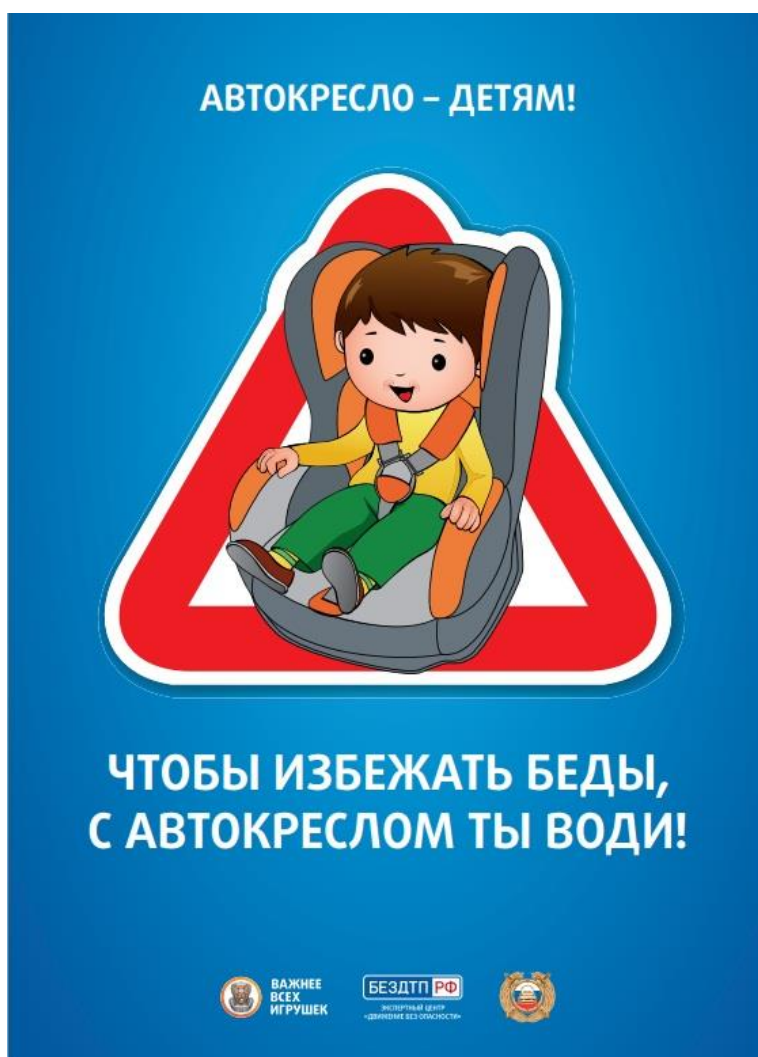
По результатам контрольных мероприятий, проводимых Минпромторгом России в течение 5 лет, выяснилось, что более 90% проверенной продукции не соответствует обязательным требованиям безопасности. Претензии касались как физических защитных свойств продукции, так и инструкций по её эксплуатации. Также есть вопросы к организациям, которые выдавали сертификаты на некачественные детские кресла: зачастую речь идёт о фирмах-однодневках.

Родители, следуя рекомендациям продавцов, часто приобретают дешёвый товар, не соответствующий требованиям безопасности, подвергая жизнь детей ещё большей угрозе. Найти детские удерживающие устройства неизвестного производителя можно и за 1500 рублей, в то время как качественное кресло, которое действительно может спасти ребёнку жизнь в случае ДТП, стоит не менее 7500 рублей. К сожалению, такая сумма слишком велика для массового покупателя – по результатам опроса ВЦИОМ в 2015 году за качественное и безопасное автокресло только 10% россиян готово заплатить более 5500 рублей. Среди жителей Москвы эта доля составляет 21%.

Таким образом, существует запрос на оптимальный вариант доступности для населения качественного удерживающего устройства. Решением могло бы стать легитимное выделение средств из материнского капитала на покупку автокресла.

Высокий уровень проблематики и важный этап в решении назревших проблем ознаменовали проведение 19 августа 2016 г. совещания в Открытом Правительстве, с участием Министра Российской Федерации М.А. Абызова, представителей государственных органов власти, заинтересованных ведомств, экспертных и общественных организаций. Была выработана стратегия и сформированы фокусы законодательных и социальных изменений, включая жесткий контроль над регулированием рынка детских удерживающих устройств. Вместе с тем была отмечена необходимость продолжения работы с мотивацией и персональной ответственностью каждого человека: с помощью гражданской активности и соучастия в столь важной задаче.

Безусловно: жизнь и безопасность детей – это общая задача государства и общества!



## Институциональные факторы повышения безопасности дорожного движения



**Е.М. Решетова**, старший научный сотрудник Института экономики транспорта и транспортной политики Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики»

Повышенное внимание к проблеме безопасности дорожного движения (далее – БДД) не случайно, и, конечно, эта проблема существует не только России. То внимание, которое на уровне ООН уделяется ныне вопросам сохранения жизни и здоровья людей на дорогах, показывает, что весь цивилизованный мир озабочен проблемой и пытается ее решать.

Современная ситуация в нашей стране в сфере обеспечения БДД весьма тяжёлая: абсолютные показатели дорожной смертности в России снижаются медленно и не стабильно. Технический анализ выявляет выраженную волнообразную динамику рассматриваемого показателя на фоне слабого (в среднем за 1990-2015 гг. на 1% в год) понижательного тренда (рис. 1).



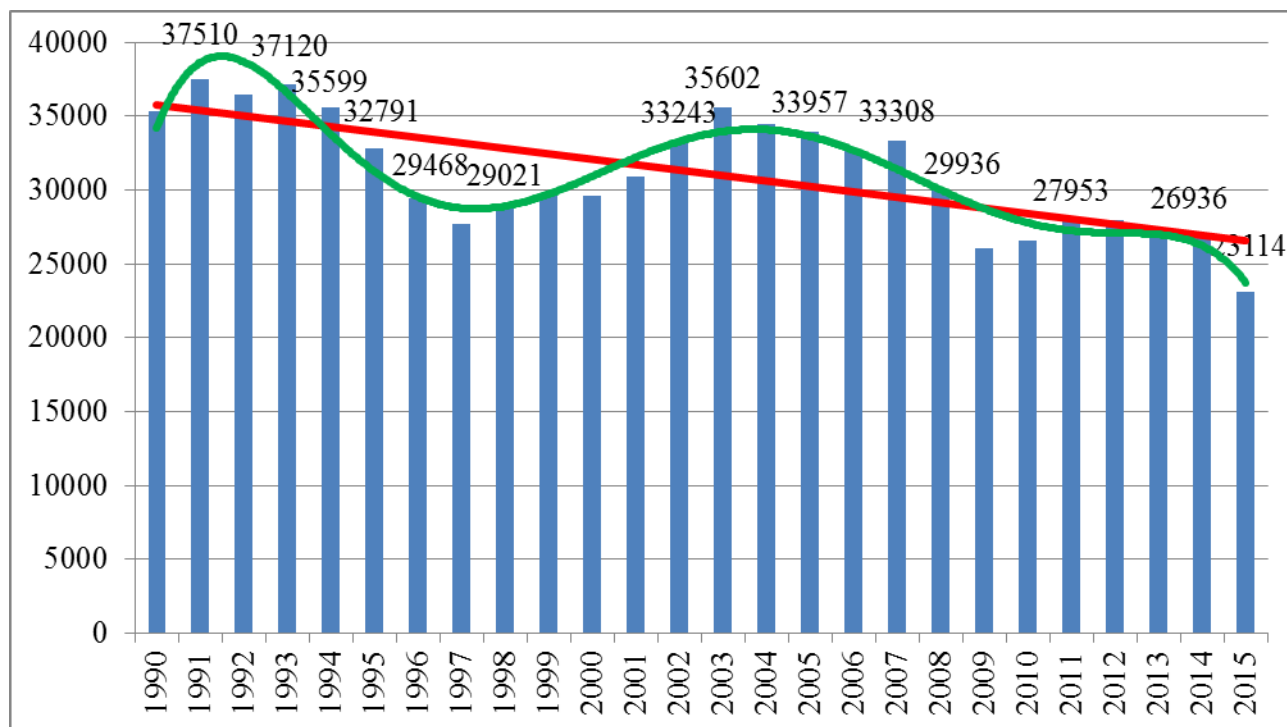


Рис. 1 – Количество погибших в ДТП в Российской Федерации

*Источник: Данные Росстата, ГАИ МВД России с аппроксимациями тренда*

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 07.05.2012 г. № 598 «О совершенствовании государственной политики в сфере здравоохранения» Правительству Российской Федерации поручено обеспечить к 2018 году: снижение смертности от дорожно-транспортных происшествий до 10,6 случая на 100 тыс. населения.

Однако сложившиеся в Российской Федерации за последние 25 лет тренды показателей смертности от дорожно-транспортных происшествий в расчете на численность населения не дают оснований для подтверждения состоятельности целевого прогноза (рис. 2).

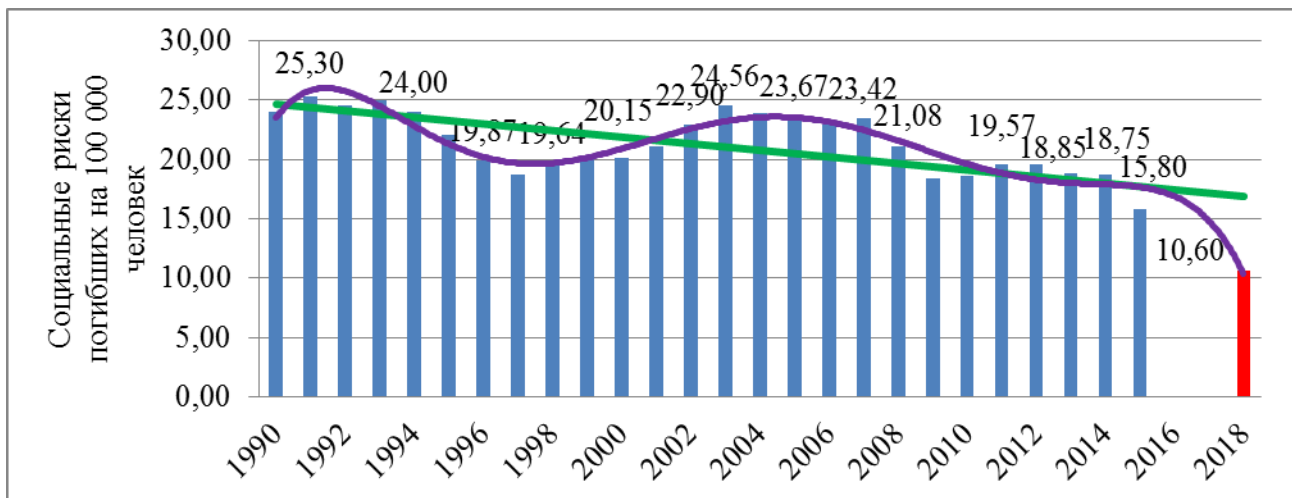


Рис. 2 – Количество погибших в ДТП на 100 000 жителей в Российской Федерации

Источник: расчет по данным ГИБДД и Росстата (принят средний вариант прогноза численности до 2018 года), линейная и полиномиальная аппроксимации тренда

Целевое значение 10,6 случаев достижимо при условии сокращения смертности в среднем до 15 256 случаев на 100 тыс. человек (принят средний вариант прогноза роста населения 143 927,5 тыс. чел. к 2018 году по данным ГКС), что в 1,5 раза меньше текущих показателей.

Неутешительно выглядят данные по России и на фоне межстрановых сравнений по этому показателю. Социальные риски, определяемые по числу погибших в расчете на 100 тысяч жителей, в России в разы выше, чем в развитых европейских странах (рис. 3). При этом отставание России от средних значений по выборке IRTAD<sup>12</sup> не снижается, а растет: в 2000 году – 39,4%, в 2013 году – 68,8%.

<sup>12</sup> Международный банк данных по ДТП и интенсивности движения (International Road Traffic and Accident Database – IRTAD). Создан в 80-х годах 20 века по поручению Министерства транспорта ФРГ в Федеральном дорожном научно-исследовательском институте.

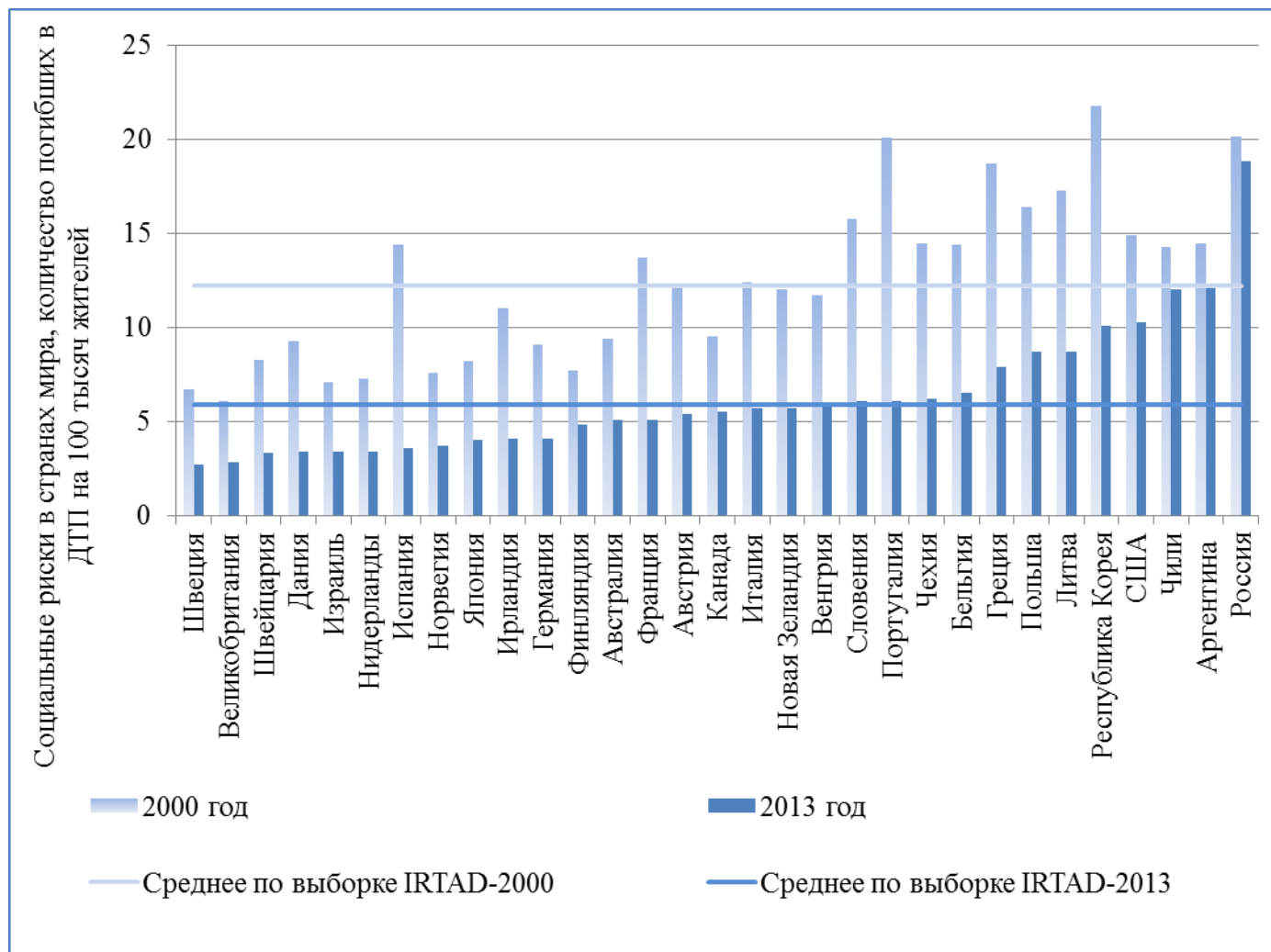


Рис. 3 - Социальные риски в странах мира, 2000 - 2013 гг.

Источник: данные «Road Safety Annual Report 2014», IRTAD, ГИБДД и Росстата

При этом догоняющих тенденций, к сожалению, не наблюдается: вопреки естественной гипотезе «убывания маржинальной полезности» темпы снижения смертности в ДТП у нас не выше, а заметно ниже, чем в более «безопасных» странах (рис. 4).

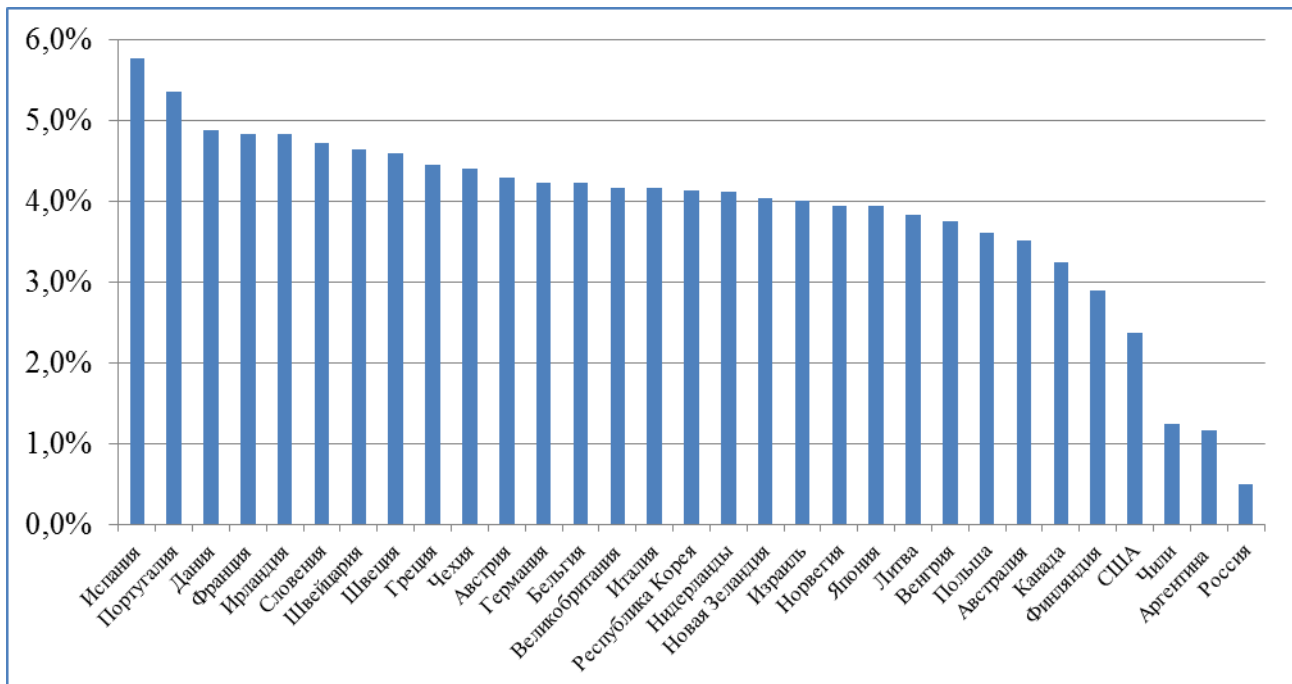


Рис. 4 – Динамика снижения социальных рисков за 2000-2013 гг., % в год

Источник: *Road Safety International Report 2014*; данные ГИБДД и Росстата

Для сравнения 10,6 погибших в ДТП на 100 тыс. жителей – показатель, характерный для США – страны с уровнем автомобилизации более 800 автомобилей на 1000 жителей (почти в 3 раза выше, чем в среднем по России).

Это при том, что в России, вступившей на путь массовой автомобилизации с опозданием на полвека, не пришлось заново изобретать светофор, «зебру», V-образный ремень безопасности, ABS, государственный технический осмотр транспортных средств, страхование гражданской ответственности и математическую теорию транспортных потоков. Кроме того, уже много лет используются системы активной и пассивной безопасности автомобилей и дорог; высокотехнологичные средства бортовой связи и контроля режимов движения; интеллектуальные транспортные системы, технологии и препараты экстренной медицинской помощи и т.п.

**Вывод:** резервы наших традиционных подходов исчерпаны.

Опыт многих стран «догоняющего развития» показывает, что позитивный вклад инновационного фактора в снижение транспортных рисков во многих случаях нивелируется пробелами, порождаемыми несовершенством качества общественных практик, институтов и механизмов, формирующих транспортное поведение участников дорожного движения.

«Негативная дорожная коалиция» – противостояние участников дорожного движения полицейским и привилегированным участникам движения.

Действие неформальной позитивной дорожной коалиции предполагает высокий уровень взаимного доверия всех участников дорожного движения: добропорядочных водителей друг к другу, водительского сообщества к дорожной полиции, дорожной полиции к добропорядочным водителям, направленность на защиту жизни, здоровья и психологического комфорта взаимно вежливых участников дорожного движения.

Только в этом случае возможно достичь значительного и заметного для общества снижения смертности на дорогах.

В этих целях в краткосрочной перспективе необходимо совершенствовать законодательство для обеспечения безусловного равенства прав, обязанностей и ответственности участников дорожного движения.

Ключевые условия формирования позитивной дорожной коалиции включают в себя принятие следующих мер:

- неотвратимое наказание опасных (агрессивных) водителей, независимо от их статуса и прочих посторонних обстоятельств;
- ориентация полицейской практики на защиту прав и интересов добропорядочного (стандартного) участника дорожного движения;
- обеспечение безусловного равенства прав, обязанностей и ответственности всех участников дорожного движения.

Недавно в Правила дорожного движения добавлено новое нарушение – опасное вождение<sup>13</sup>. Штраф за такое вождение пока не определен.

Говоря об обеспечении равенства прав, обязанностей и ответственности участников дорожного движения, можно привести несколько примеров.

Начиная с 17 века в разных странах, в первую очередь европейских, проводилась работа, направленная на обеспечение реального равенства прав всех без исключения участников дорожного движения.

В первой четверти 17 века амстердамские купцы отказались от использования индивидуальных лодок (плавучих VIP-экипажей) на местных каналах, «дабы не создавать препятствий для оборота торговых грузов».

Декретом Великой Французской революции от 11 августа 1789 г. «Об уничтожении феодальных прав и привилегий» в числе прочих

<sup>13</sup> Постановление Правительства РФ от 30.05.2016 г. № 477 «О внесении изменения в Правила дорожного движения Российской Федерации».

феодалных привилегий было отменено право приоритетного проезда пассажирских карет по сословному признаку, в частности был запрещен привычный для знати выезд по полосе встречного движения.

В Испании в конце 1960-х годов генералиссимус Франко, узнав о катастрофическом отставании своей страны от лучших мировых образцов БДД, распорядился останавливать свой кортеж на запрещающий сигнал светофора.

Самый последний пример – Индия. В феврале 2013 года Верховный суд Индии постановил, что особо важные персоны не должны иметь преимуществ в движении на дорогах общего пользования.

В Российской Федерации, к сожалению, ситуация складывается несколько иначе. По данным социологического опроса сотрудников дорожной полиции, проведенного ВЦИОМ в марте 2013 года, к категории «неприкасаемых» относится более 20% участников дорожного движения в Москве и до 10% в регионах. При этом респонденты отмечали, что пресечение нарушений ПДД, совершенных «неприкасаемыми лицами», чревато для рядового полицейского неприятностями по службе, вплоть до увольнения. Между тем, очевидно, что любая норма, допускающая подобное количество исключений, практически не работает.

В связи с этим в российское законодательство, правоприменительную практику и общественное сознание должна быть внедрена следующая установка: правила дорожного движения одинаковы для всех транспортных средств, независимо от статуса их владельца.

Для этого представляется необходимым введение норм прямого действия<sup>14</sup>, предусматривающих:

- запрет на использование спецсигналов на пассажирских легковых автомобилях, а также на использование автомобилей сопровождения, помимо исключений;
- полную унификацию регламентных действий сотрудников ДПС по факту ДТП вне зависимости от должностного статуса водителя или пассажира транспортного средства;
- запрет на использование при контакте с сотрудниками ДПС любых документов («спецталонов», «спецпропусков», иных документов), помимо водительского удостоверения;
- ликвидацию любых особых (привилегированных, ведомственных) серийных номеров государственной регистрации;

<sup>14</sup> За исключением Федерального закона от 27 мая 1996 г. № 57-ФЗ «О государственной охране».

- унификацию судебной практики по делам о ДТП со смертельным исходом: решения не должны зависеть от должностного /имущественного статуса водителя или пассажира транспортного средства.

С другой стороны, должны быть приняты конкретные нормы для защиты сотрудников полиции, позволяющие им четко следовать должностным инструкциям.

В то же время необходимо сформировать профессиональный корпус офицеров и сержантов дорожной полиции – защищенных законом, высокомотивированных, материально обеспеченных, профессионально подготовленных, использующих самую современную материально-техническую и информационно-технологическую базу для выполнения своих обязанностей. Приоритетной задачей полицейского, поставленного в обозначенные комфортные условия, становится защита прав и интересов добропорядочных участников дорожного движения. Соответственно, формируются действенные неформальные коалиции дорожных полицейских и добропорядочных участников дорожного движения, способные обеспечить тотальное соблюдение должных стандартов безопасного поведения на дороге.

В числе прочих институциональных мер, направленных на последовательное приведение дорожного движения к стандартам, характерным для развитых стран мира, следует предусмотреть:

- Развитие навыков, умений и психологии водителей. В рамках этой концепции признано непродуктивным отнесение аварий, особенно аварий со смертельным исходом, на сопутствующие неудовлетворительные дорожные условия. Водитель транспортного средства, правильно обученный и правильно мотивированный, обязан адаптироваться к фактическим дорожным условиям, то есть выбирать режимы движения, позволяющие во всех случаях избегать аварий с тяжкими последствиями. Эта идея отразилась в характерном лозунге «Дорога не убивает!»

- Причиной же большинства аварий напротив становятся именно водители, а точнее, их некорректное, грубое, а порой и хамское, поведение на дороге. Поэтому следование нормам грамотного, ответственного и дружелюбного транспортного поведения автовладельцев, имеющим универсальный характер социокультурных стереотипов, является ключевым моментом. В число этих норм входят: постоянная готовность уступить дорогу; неуместность агрессивной манеры вождения или произвольного маневрирования, доставляющего неудобства другим участникам движения; четкое соблюдение очередности при слиянии потоков и т.п.

- Введение института «водительских историй» – регулярно ведущихся файлов, в которые заносятся выявленные факты нарушений ПДД и, соответственно, начисляются штрафные баллы, прогрессивно увеличивающие тариф на страхование гражданской ответственности и ущерба.

В США в одних штатах балльной системы нет вообще, в других – число баллов, накопленных за год, существенно влияет на стоимость будущей страховки. В Германии при небольшой сумме штрафных нарушений отправляют на специальные теоретические курсы. А в Италии не только наказывают злостных нарушителей, но и поощряют добросовестных автомобилистов. За каждые два года без штрафов водитель получает бонусные два балла, отодвигая тем самым границу лишения. В Великобритании при получении 12 штрафных очков — лишение прав.

Балльная система практиковалась в СССР и приносила ощутимые результаты в части дисциплинированности водителей. В настоящее время такая практика отсутствует. Периодически ведутся дискуссии в научных и политических кругах о целесообразности ее возвращения.

- Внедрение поэтапной системы выдачи водительских удостоверений.

Получение водительской лицензии обязано быть:

- обусловлено наличием твердых навыков, знаний и умений у претендента, четко и однозначно описанных в соответствующем национальном (региональном, городском) стандарте;

- многоступенчатым процессом, обеспечивающим, по мере обретения водительской практики и сдачи все более сложных экзаменов, поэтапное получение водительских документов: временного водительского удостоверения, водительского удостоверения ограниченного действия, полного водительского удостоверения;

- обеспечено прозрачными процедурами аттестации и гражданского контроля за ее объективностью и качеством.

- Отказ от архаической практики мировых соглашений с пострадавшими или семьями погибших, позволяющей виновнику избежать уголовного наказания в случае ДТП со смертельным исходом. Достигнутое мировое соглашение по поводу компенсации причиненного ущерба не должно освобождать виновника от уголовного преследования со стороны правоохранительных органов.

- Повышение оценок стоимости жизни автовладельцев до уровня, определяющего переход к гуманитарным категориям («страдания», «социально-психологические издержки» и т.п.).

Последний пункт очень важен. В международной практике стоимость человеческой жизни является величиной, принятой



одновременно как для практических страховых расчетов, так и для целей экономического анализа национальных программ и отдельных мероприятий по обеспечению БДД. Категория «ценность жизни» переведена также в реальную планировочную и инженерную практику: конкретные числовые значения стоимости жизни используются в расчетах элементов инженерного обустройства автомобильных дорог, например, барьерных ограждений или пешеходных переходов.

В настоящее время в Российской Федерации существует ряд методик по оценке стоимости экономического ущерба, применяемых различными ведомствами (МЧС, ФСА, страховые компании) (табл. 1). Все они основываются на разных подходах и методах расчета, а также не позволяют корректно проводить расчеты в региональном разрезе, учитывать различные исходы ДТП: смерти, инвалидизации и травматизма, половозрастные характеристики пострадавших, упущенные выгоды и косвенные потери в виде морального ущерба.

Табл. 1 – Оценочные значения величины ущерба от потери человеческой жизни по различным источникам

ИСТОЧНИК	ВЕЛИЧИНА УЩЕРБА ОТ СМЕРТИ 1 ЧЕЛОВЕКА
ФЦП (в 2013 году)	5,7 млн. рублей
МЧС (Министерство по чрезвычайным ситуациям)	Выплаты семьям погибших:  Минимальные: 300 тыс. руб. (Самара, взрыв склада боеприпасов, 2013)  Максимальные: 2 млн. руб. (Москва, метрополитен, 2014),  4,6 млн. руб. (Самара, Авиакрушение, 2007)
РСА (Российский союз автостраховщиков)	Суммы компенсационных выплат за ущерб имуществу могут достигать 160 тыс. руб. при возмещении вреда нескольким потерпевшим и 120 тыс. руб. при возмещении вреда одному потерпевшему
Федеральное законодательство  Выплаты родственникам пострадавших определенных профессий (военнослужащих, спасателей, медработников и др.)	Единоновременное пособие в размере 120 должностных окладов + единовременное пособие в размере 100 тыс. руб.

<p>Страховые компании</p>	<p><i>Группа страховых компаний «СОГАЗ»</i> Сумма выплат при случае смерти оценивается в 2 млн. рублей – 500 млн. руб.</p> <p><i>Группа «Ингосстрах»:</i> По факту смерти выплачивается 100% страховой суммы (до 30 млн. руб.)</p> <p><i>ОСАО «РЕСО-Гарантия»:</i> смерть в результате ДТП оценивается в 1,5 млн. руб.</p>
---------------------------	--

В 2015 году НИУ ВШЭ по заказу ГИБДД была разработана Методика расчета величины экономического ущерба от гибели, инвалидизации и ранения людей в результате ДТП, которая удовлетворяет перечисленным выше критериям. Методика предполагает оценку прямых потерь (непосредственных затрат индивида, семьи и государства, понесенных в результате ДТП) и упущенных выгод (суммы социально-экономических потерь от ДТП вследствие временного или полного выбытия человека с определенными характеристиками из сферы материального производства) (табл. 2). Разработанная Методика оценки экономического ущерба от ДТП полностью соответствует международным стандартам, следует рекомендациям ОЭСР, позволяет оценить отдельно ущерб от гибели, инвалидизации и травматизма в результате ДТП.

Табл. 2 – Методика расчета величины экономического ущерба от гибели, инвалидизации и ранения людей в результате ДТП, предложенная НИУ ВШЭ

	<b>ПРЯМЫЕ ПОТЕРИ</b>	<b>УПУЩЕННЫЕ ВЫГОДЫ</b>
<b>СМЕРТЕЛЬНЫЙ ИСХОД</b>	(общее число погибших в результате ДТП) x (компенсационные выплаты по потере кормильца + расходы на ритуальные услуги (в среднем в регионе))	(число погибших мужчин/женщин в результате ДТП) x (число потерянных человеко-лет до средней продолжительности жизни мужчин/женщин в регионе) x (средний душевой доход в регионе)
<b>ИНВАЛИДИЗАЦИЯ</b>	(общее число инвалидов в результате ДТП) x (средние расходы на медицинские услуги в зависимости от группы инвалидности + пособия по инвалидности x количество человеко-лет по группам инвалидов до средней продолжительности жизни мужчин/женщин в регионе)	(число потерянных человеко-лет по группам инвалидов до средней продолжительности жизни мужчин/женщин в регионе) x (количество лиц, получивших инвалидность) x (весовой коэффициент нетрудоспособности для разных групп инвалидов) x (средний душевой доход в регионе)
<b>ТРАВМАТИЗМ</b>	(общее число получивших травму в результате ДТП) x (средние расходы на медицинские услуги в зависимости от категории травм)	(средний период восстановления для травм разной степени тяжести) x (количество лиц, получивших травму данного вида) x (средний душевой доход в регионе)

Также учитываются особенности региональной специфики Российской Федерации, существенно влияющие на общую сумму ущерба от ДТП в целом по России.

Экономический ущерб от ДТП представлен как сумма прямых затрат на устранение или смягчение негативных последствий ДТП и упущенных выгод от потери (или частичной потери) трудоспособности вследствие ДТП.

В соответствии с расчетами социально-экономический ущерб от гибели одного человека составил 9,2 млн. руб.; социально-экономический ущерб от инвалидизации 1 чел. составил 5,4 млн. руб.; социально-экономический ущерб от получения травм составил 0,8 млн. руб. Экономический ущерб от гибели и получения травм в результате ДТП составил в 2013 году – 303,6 млрд. руб.

Табл. 3 – Итоговый социально-экономический ущерб от ДТП для РФ, млн. руб. в 2013 г.

	Количество погибших/ пострадавших в ДТП, чел.	Итоговый социально-экономический ущерб, руб. млн.	Социально-экономический ущерб от гибели/инвалидизации одного человека, млн. руб.	% от ВВП
ПОГИБШИЕ	27 520	252 628	9,2	0,4%
ИНВАЛИДЫ	5 603	30 500	5,4	0,05%
РАНЕННЫЕ	260 221	20 451	0,8	0,03%
<b>ВСЕГО</b>	<b>293 344</b>	<b>303 581</b>	<b>1,03</b>	<b>0,5%</b>

*Источник: расчеты авторов ВШЭ по данным ГИБДД и Росстата*

Мировой опыт свидетельствует, что решение задачи по обеспечению БДД можно решить только путем последовательного приведения институциональной среды дорожного движения к стандартам, характерным для развитых стран мира. Первоочередными шагами к формированию такой среды должно стать в первую очередь изменение сложившихся формальных и неформальных «порядков».

В заключение необходимо подчеркнуть, что дальнейшее движение к цивилизованному уровню безопасности дорожного движения возможно только при достижении консенсуса по этим проблемам на уровне власти, экспертного сообщества и автомобилистов.

## ДЛЯ ЗАМЕТОК

Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации  
Аналитическое управление Аппарата Совета Федерации

## **АНАЛИТИЧЕСКИЙ ВЕСТНИК**

**№ 33 (632)**

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

**на тему**

**«Роль гражданского общества в повышении  
безопасности дорожного движения»**

Сборник статей

Редакторы-составители: С.Л. Постников, И.В. Макаренкова

Материалы готовили:

В.Ю. Кравченко, Т.В. Боргоякова, И.В. Макаренкова

---

Электронная версия аналитического вестника размещена на официальном сайте Совета Федерации в сети Интернет в разделе «Издания и аналитические материалы»: [www.council.gov.ru/activity/analytics](http://www.council.gov.ru/activity/analytics)

При перепечатке и цитировании материалов ссылка на настоящее издание обязательна  
Подписано в печать 16 сентября 2016 г.