

**ХРИСТОФОРОВ Е.Н.
САКОВИЧ Н.Е.
САМУСЕНКО В.И.
КОВАЛЕВ А.Ф.**

ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЕ И НОРМАТИВНО – ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В АПК



УЧЕБНОЕ ПОСОБИЕ

**Брянская область,
2021**

УДК 351.811.122:338.43 (07)

ББК 39.808:65.32

3 19

Законодательное и нормативно – правовое обеспечение безопасности дорожного движения в АПК: учебное пособие / Е. Н. Христофоров, Н. Е. Сакович, В. И. Самусенко, А. Ф. Ковалев. – Брянск: Изд-во Брянский ГАУ, 2021. – 276 с.

Учебное пособие предназначено для студентов направлений подготовки «Безопасность технологических процессов и производств» и «Агроинженерия» изучающих дисциплины: «Безопасность жизнедеятельности», «Производственная безопасность», «Транспорт в сельском хозяйстве», «Эксплуатация машинно – тракторного парка», «Основы эксплуатации машин и оборудования», «Тракторы и автомобили», «Правила безопасности дорожного движения»

В учебном пособии рассмотрены основополагающие документы Федеральные Законы Российской Федерации, Постановления Правительства РФ другие нормативные акты страны по обеспечению безопасности дорожного движения в России. В пособии изложены основные понятия и организационные основы обеспечения безопасности дорожного движения автотранспортных средств, особенности составляющих его элементов, их взаимосвязи, документы по предупреждению аварийности и дорожно – транспортного травматизма

Рецензенты:

Директор инженерно – технологического факультета ФГБОУ ВО Брянский ГАУ, д.т.н., доцент А.И. Купреенко;

Доцент кафедры «Безопасность жизнедеятельности и инженерная экология» ФГБОУ ВО Брянский ГАУ, к.т.н., доцент Т.В. Панова.

Учебное пособие одобрено методической комиссией инженерно-технологического института 27 апреля 2021 г., протокол №7.

© Коллектив авторов, 2021

© Брянский ГАУ, 2021

Введение

Ежедневно большая часть населения страны участвует в дорожном движении в качестве пешеходов, пассажиров, водителей различных транспортных средств (ТС), пешеходов, пассажиров. Согласно Правилам дорожного движения, ТС – это устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. Естественно, что основным представителем ТС является автомобиль.

Сегодня на 1 июля 2019 года в Российской Федерации численность автотопарка составляет более 52,4 млн единиц, 84% из них, это легковые автомобили, что соответствует 44,1 млн., легкий коммерческий транспорт занимает почти 8% парка, или более 4,1 млн машин, грузовых автомобилей 3,8 млн штук или более 7%, наконец, менее 1% российского парка занимают автобусы, которых в России насчитывается 0,4 млн единиц, ему принадлежит ведущая роль в организации всех перевозок страны. Если же принять во внимание грузовой транспорт, тракторы и т.п., то нетрудно представить себе картину автодвижения на дорогах страны. До двух миллионов человек ежегодно пополняют многомиллионную армию российских водителей. Непрерывный рост автомобильного парка, его грузоподъемности, скорости и разнотипности обуславливают огромные издержки автомобилизации. Это в первую очередь высокая загруженность улиц и дорог автомобилями, транспортный шум, загрязнение окружающей среды и др. Но самое главное – практически не снижаемый рост дорожно-транспортного травматизма.

Ежедневно в России в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП) погибают от 70 до 80 чел. и около 500 чел. становятся инвалидами. ДТП приводят к непоправимым моральным, материальным и социальным последствиям. Практика показывает, что значительное число происшествий обусловлено ошибками водителей, допускаемыми ими в результате недостаточной подготовки и опыта, недисциплинированности, пренебрежения требованиями Правил дорожного движения. К основным причинам ДТП при этом можно отнести: нервно-психическую напряженность (23,6%), отвлечение внимания (19,3%), превышение скорости и спешка (14,7%), осознанное противоправное поведение водителя в условиях дорожного движения (10,4%), ошибки в прогнозе дорожной обстановки (9,4%),

пренебрежение плохой видимостью (9,1%), недостаточное знание правил дорожного движения (8,3%), недооценку опасности (6,2%). Значительное число происшествий с тяжелыми последствиями связано с засыпанием водителя за рулем в результате утомляемости и монотонии. Аварийность на дорогах находится в прямой зависимости от стажа работы водителем. На каждые 100 ДТП 7,1 – 7,3% совершается водителями со стажем езды менее одного года; 10,8 – 11,5% — со стажем немногим более года; 9,8-10,2% – со стажем от двух до трех лет; 8,5 – 8,8% — со стажем от трех до четырех лет. Как видно, наиболее опасными причинами ДТП следует считать нервнопсихическую напряженности отвлечение внимания от управления транспортом и превышение скорости. А наиболее опасными водителями – те, чей стаж вождения от года до четырех лет. Это объясняется тем, что данная категория водителей, получив определенную практику езды, начинает переоценивать свои способности, проявлять зазнайство, самоуспокоенность и самоуверенность. Другими словами водитель был и остается ключевым элементом динамической системы: Водитель – автомобиль (транспортное средство) – дорога – среда (ВАДС).

Поведение водителя за рулем, применение им различных приемов управления, соответствующих дорожной обстановке, определяются уровнем его профессиональной подготовки, психофизиологическими факторами. Состояние и согласованность в работе механизмов и устройств автомобиля определяют его эксплуатационные и динамические свойства. Взаимодействие транспортных средств (ТС) с дорогой обусловлено законами механики.

Несмотря, на качественное развитие системы водитель должен понимать их взаимосвязи, уметь скоординировать их для решения общей задачи – осуществления эффективных и безопасных перевозок грузов и пассажиров, и недопущения ДТП.

Обеспечение безопасности дорожного движения при организации перевозок транспортными средствами является одной из главных задач коллективов соответствующих предприятий, осуществление которой возлагается на инженерно-технических работников предприятий. Данная работа направлена на ознакомление будущих выпускников с основными направлениями деятельности по обеспечению безопасности движения транспортных средств, ее проблемами, перспективами развития и совершенствования, с вопросами организации безаварийной работы на предприятиях, используемых автотранспортные средства (АТС).

Список используемых понятий и сокращений

1. Дорожное движение (ДД) – совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог;

2. Безопасность дорожного движения (БДД) – состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий;

3. Дорожно-транспортное происшествие (ДТП) – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб;

4. Обеспечение безопасности дорожного движения (ОБДД) – деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий;

5. Участник дорожного движения – лицо, принимающее непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве водителя транспортного средства, пешехода, пассажира транспортного средства;

6. Организация дорожного движения – комплекс организационно-правовых организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах;

7. Дорога – обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии;

8. Транспортное средство – устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем.

9. Безопасность – отсутствие опасности. В понятие БДД будем вкладывать смысл выполнения дорожного движения (рейса) без угрозы жизни и здоровья водителя, пассажиров и пешеходов. В дорожном движении, как и во всяком движении, присутствует некоторая потенциальная опасность (риск) и, чем меньше риск, тем выше БД.

10. Отказ – событие, заключающееся в полной или частичной потере работоспособности системы (система техническая объект в целом) или блока (составная часть системы).

11. Транспортная авария – авария на транспорте, повлеченная за собой гибель людей, причинение пострадавшим тяжелых телесных повреждений, уничтожение и повреждение транспортных сооружений и средств или ущерб окружающей природной среде.

12. Причина ДТП – неблагоприятный фактор или их совокупность, приводящие к дорожно-транспортному происшествию.

13. Многофункциональная система «Водитель – транспортное средство – дорога – среда» (В-ТС-Д-С). В дальнейшем в рассматриваемой системе элемент «среда» входит в элемент «дорога».

14. Неблагоприятный фактор – событие или явление в системе «Водитель – транспортное средство – дорога (В-А-Д) или во внешней среде, которое приводит к нарушению нормального функционирования системы, сопровождающаяся возникновением опасной ситуации.

15. Опасная ситуация – это ситуация, при которой создается большая вероятность несчастного случая.

16. Опасность – ситуация, в которой возможно возникновение явлений и процессов, негативно воздействующих на людей и приводящих к материальному ущербу или разрушительно влияющих на окружающую среду.

17. Водитель – лицо, управляющее каким – либо транспортным средством, погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо. К водителю приравнивается обучающий вождению.

18. Участник дорожного движения – лицо, принимающее непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира транспортного средства.

19. Правила дорожного движения (ПДД).

20. Автотранспортное предприятие (АТП).

21. Пассажир – лицо, кроме водителя, находящееся в транспортном средстве (на нем), а также лицо, которое входит в транспортное средство (садится на него) или выходит из транспортного средства (сходит с него).

22. Пешеход – лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге и не производящее на ней работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску.

23. Государственная инспекция дорожного движения (ГИБДД)

24. Автотранспортное средство (АТС) – транспортное средство, тяговое усилие которого создается с помощью двигателя за счет сцепления его колес или колес буксирующего транспортного средства с дорогой, не оборудованной специальными направляющими устройствами для колес (ГОСТ 22895 –77).

25. Торможение – создание и изменение искусственного сопротивления движению автотранспортного средства или отдельных его единиц с целью уменьшения скорости движения или удержания его неподвижным относительно поверхности (ГОСТ 22895 –77).

26. Эффективность торможения – качественная мера торможения, характеризующая свойство тормозной системы создавать необходимое искусственное сопротивление движению автотранспортного средства (ГОСТ 22895 –77).

27. Устойчивость автотранспортного средства при торможении — способность сохранять направление движения и противостоять внешним возмущающим воздействиям, стремящимся изменить это направление в процессе торможения.

28. Тормозные свойства – мера количественной оценки тормозной системы, создающей необходимое торможение автотранспортного средства.

29. Тормозная система – совокупность устройств, предназначенных для торможения автотранспортного средства.

30. Рабочая тормозная система предназначена для регулирования скорости автотранспортного средства в любых условиях эксплуатации.

31. Запасная (аварийная) тормозная система используется для остановки транспортного средства при выходе из строя рабочей тормозной системы.

32. Стояночная тормозная система служит для удержания автотранспортного средства в неподвижном относительно опорной

поверхности состояния.

33. *Вспомогательная тормозная система* предназначена для длительного поддержания постоянной скорости движения на спуске или для ее регулирования в пределах, отличных от нуля.

34. *Эффективность тормозной системы* – совокупность свойств, обеспечивающих параметры процесса торможения автотранспортного средства.

35. *Тормозной механизм* – устройство для непосредственного создания и изменения искусственного сопротивления движению автотранспортного средства.

36. *Орган управления тормозной системы* – совокупность устройств для подачи сигнала, в результате которого передается

37. *Тормозной привод* – совокупность устройств для передачи энергии от ее источника к тормозным механизмам (ГОСТ 22895 –77).

38. *Замедление* – пространственно-временная мера изменения движения, характеризующая снижение скорости автотранспортного средства в данное мгновение.

39. *Время срабатывания* – интервал времени от начала торможения до момента, в который замедление становится постоянным (ГОСТ 22895–77).

40. *Тормозной путь* – расстояние, проходимое автотранспортным средством с начала до конца торможения (ГОСТ 22895 –77).

41. *Установившееся замедление* – среднее значение замедления за время установившегося торможения (ГОСТ 22895 – 77).

42. *Начало торможения* – момент времени, в который тормозная система получает сигнал о необходимости начать торможение (ГОСТ 22895 –77).

43. *Конец торможения* – момент времени, в который полностью исчезает искусственное сопротивление движению автотранспортного средства или происходит остановка последнего (ГОСТ 22895 –77).

44. *Тормозная диаграмма* – графическая зависимость замедления или тормозной силы от времени (ГОСТ 22895–77).

45. *Общая удельная тормозная сила* – отношение суммы максимальных усилий, развиваемых тормозными механизмами на колесах автотранспортного средства, к его полной массе.

46. *Коэффициент осевой неравномерности тормозных сил* –

отношение разницы максимальных усилий, развиваемых тормозными механизмами соответственно на правых и левых колесах оси автотранспортного средства, к их сумме.

47. Начальная скорость торможения – скорость автотранспортного средства относительно дороги в момент начала торможения (ГОСТ 22895–77).

48. Стенд силового типа предназначен для испытаний тормозные систем. В нем движущиеся силы создаются приводным устройством стенда.

49. Стенд инерционного типа предназначен для тормозных систем В нем движущими силами являются силы инерции вращающихся частей стенда и автомобиля.

50. Нейтральное положение рулевого колеса (управляемых колес) – направление прямолинейного движения автомобиля при отсутствии возмущающих воздействий.

51. Суммарный люфт в рулевом управлении – суммарный угол на который поворачивается рулевое колесо автомобиля под действием поочередно приложенных к нему противоположно направленных регламентированных усилий при неподвижных управляемых колесах.

52. Оплетка рулевого колеса – устройство, надеваемое на рулевое колесо для улучшения эргономических характеристик его обода.

53. Ось отсчета – линия пересечения плоскости, проходящей через центр рассеивателя светового прибора параллельно продольной плоскости симметрии автотранспортного средства (или перпендикулярно к задней оси), и плоскости, параллельной дорожному полотну.

54. Фары типа R – фары дальнего света (ГОСТ 3544 – 75).

55. Фары типа C – фары ближнего и дальнего света (маркировка R, C и CR нанесена на наружную поверхность рассеивателя, ГОСТ 3544 –75).

57. Исправное состояние – соответствие объекта всем требованиям, установленным нормативно-технической документацией.

58. Работоспособное состояние – способность объекта выполнять заданные функции значения заданных параметров в пределах, установленных нормативно-технической документацией.

РАЗДЕЛ I. Общие вопросы в сфере безопасности дорожного движения в Российской Федерации

1.1 Актуальность проблемы обеспечения безопасности дорожного движения

Безопасность дорожного движения является важнейшей эксплуатационно-технической характеристикой транспортного средства, определяющей аварийность автотранспортных предприятий. Проблема обеспечения безопасности дорожного движения представляет собой одну из актуальнейших, наиболее сложных и мало изученных проблем.

Актуальность проблемы состоит в том, что в результате дорожно-транспортных происшествий гибнут люди, наносится значительный материальный ущерб, нарушается транспортный процесс.

Сложность проблемы обеспечения безопасности дорожного движения состоит в том, что безопасность движения зависит от многочисленных факторов, случайно проявляющихся на всех этапах существования транспортных средств, начиная от разработки, создания опытного образца, дорожных испытаний, серийного производства и, наконец, массовой эксплуатации. В разработке, создании и применении транспортных принимает участие большое число специалистов автомобильной промышленности, квалификация и добросовестность работы которых, качество оборудования и технический уровень в стране закладывают надежность и уровень безопасности транспортных средств. В обеспечении безопасности дорожного движения принимают участие многочисленные специалисты различных министерств и ведомств, от подготовки и дисциплинированности которых зависит не только полнота реализации заложенных в технике свойств, уровня безопасности движения, но и повышение его путем совершенствования методов технической эксплуатации. Недостатки и просчеты, допущенные на всех этапах создания, эксплуатации и применения транспортных средств, в явном виде проявляются только на заключительном этапе – в процессе массовой эксплуатации, когда устранение выявленных конструктивно – недостатков уже затруднено, а иногда и практически невозможно.

Несмотря на то, что проблема обеспечения безопасности дорожного движения возникла одновременно с созданием первых автомобилей, глубокому изучению этой проблемы стали уделять серьезное внимание только последние 30...35 лет. Это объясняется тем, что на разных этапах развития автомобильной техники решение этой проблемы имело различное значение. В первые десятилетия развития автомобильной техники машины имели ограниченные возможности. Дорожно-транспортные происшествия на таких автомобилях редко приводили к тяжелым последствиям. По другому представляются современные транспортные средства. Улучшение качества дорог, значительное улучшение скоростных характеристик автомобилей, нарушение водителями и пешеходами правил дорожного движения, приводят к катастрофическим последствиям.

Статистические данные показывают, что развитие автомобильной техники сопровождается неравномерным, но закономерным повышением числа дорожно – транспортных происшествий. Требования повышения уровня безопасности движения отстает от требований, предъявляемых к современной технике. Особую остроту проблема обеспечения безопасности движения приобрела за последние годы, что связано не только с усложнением транспортных средств, но с расширением функций, их систем, усложнением задач, выполняемых на автомобильном транспорте, который является лидером перевозки пассажиров и грузов. Все это вместе взятое повысило актуальность решения проблемы обеспечения безопасности дорожного движения и стимулировало развитие теории безопасности движения.

На развитие теории и формирование учебной дисциплины "Теория безопасности дорожного движения" значительное влияние оказали научные исследования, проводившиеся в автомобильной промышленности. Большой вклад в развитие теории безопасности дорожного движения внесли ученые МАДИ, НИИАТ, МАИ, МВТУ (ГТУ) им. Н.Е. Баумана, Вл.ГУ, НИЦ ГИБДД и другие. Теория безопасности дорожного движения должна разрабатывать новые и совершенствовать существующие методы исследования безопасности движения, создавать методы оценки влияния различных факторов

на её уровень, отыскивать новые пути повышения безопасности движения. Вместе с тем, необходимо помнить, что без строгого выполнения Правил дорожного движения, укрепления дисциплины и должного порядка при организации и проведении дорожного движения никакая теория, располагающая современными методами, не может гарантировать обеспечение безопасности дорожного движения. К сожалению, практика показывает, что значительная часть дорожно-транспортных происшествий объясняется упущениями в организации и руководстве дорожным движением, нарушениями установленных правил обслуживания и ремонта транспортных средств, недостатками в методике обучения и подготовке водителей, его недисциплинированностью.

Обеспечение безопасности дорожного движения при организации перевозок транспортными средствами является одной из главных задач коллективов соответствующих предприятий, осуществление которой возлагается на инженерно-технических работников предприятий. Данная работа направлена на ознакомление будущих выпускников с основными направлениями деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения транспортных средств, ее проблемами, перспективами развития и совершенствования, с вопросами организации безаварийной работы на предприятиях, используемых автотранспортные средства .

1.2 Вопросы правового регулирования безопасности дорожного движения

1. В государственной системе обеспечения безопасности дорожного движения (ОБДД), если не первостепенное, то весьма важное место отводится правовому регулированию обеспечения БДД.

Системный подход к исследованию причинности - это, в первую очередь, рассмотрение структуры причинных отношений. Чтобы всесторонне познать систему аварийности, нужно изучить, прежде всего, ее внутреннее строение, т.е. установить, из каких компонентов она образована, каковы ее структура и функции.

Будучи комплексной отраслью знаний, безопасность дорожного движения в первую очередь должна опираться на достижения юридических

наук, поскольку предметом ее познания являются правоотношения, возникающие между участниками процесса дорожного движения. Задача здесь заключается, прежде всего, в определении участников происшествий, в юридической классификации их действия для выработки эффективных методов предотвращения аварийности.

Конкретное происшествие содержит в себе как общее, что свойственно и другим происшествиям, так и единичное, неповторимое, свойственное только данному происшествию, составляющее его особенности. Встречающаяся здесь трудность заключается в разнообразии факторов, действующих в разных условиях и в самых различных сочетаниях, возникающих в результате субъективных и объективных причин и условий, способствующих созданию аварийной обстановки.

Поэтому в практике расследования и судебного рассмотрения дел об автотранспортных преступлениях встречаются ошибки, выражающиеся в том, что суд и следственные органы устанавливают не причинную связь, а лишь чисто внешнюю последовательность между нарушением правил движения (или эксплуатацией транспорта) и наступившими вслед за этим опасными последствиями.

Как известно, причинная связь, наряду с опасными последствиями и общественно опасным действием (или бездействием), является обязательным компонентом объективной стороны состава преступления, и, более того, она является связующим звеном между опасными действиями и причиненными вредными последствиями. В правовой литературе довольно подробно рассмотрены взаимосвязи указанных компонентов объективной стороны преступления, однако, как свидетельствует анализ судебной практики, для судебно-следственных органов определенную сложность представляет выявление именно этой причинной связи.

Комплексное исследование проблемы безопасности дорожного движения с привлечением достижений общественных (социологии, права, психофизиологии и эргономики), технических (автомобилизации, дорожного строительства и организации дорожного движения) и естественных (общей

теории систем, системного анализа, теории вероятности, теории информации и математической статистики) наук позволяет выявлять специфические особенности данной проблемы и на этой основе расширить комплекс обоснованных решений по предупреждению ДТП. В связи с этим, весьма важно рассмотрение механизма возникновения ДТП.

2. Характеризуя механизм возникновения ДТП, В.В. Лукьянов пишет: "Краеугольным камнем нашей позиции мы избрали признание обязательного наличия в каждом дорожно-транспортном преступлении аварийной обстановки, т.е. такого периода, с наступлением которого водитель лишается возможности нормального управления, в результате чего транспортное средство, выходя из повиновения человеку, и, подчиняясь механическим законам движения, причиняет вред жизни, здоровью людей или имуществу". Исходя из этого, дорожно-транспортное происшествие определяется следующим образом, **Дорожно-транспортное происшествие** – это событие, нарушающее процесс дорожного движения, которое возникает в результате потери возможности управлять транспортным средством и сопровождается гибелью, ранением людей, нанесением материального ущерба.

Если рассмотреть механизм возникновения ДТП в сложном комплексе «Водитель – автомобиль – дорога – среда», то вышеприведенные определения В.В. Лукьянова окажутся не вполне убедительными. Например, эти определения не охватывают те наезды на пешеходов, которые произошли исключительно по вине пешеходов. Можно привести и другие примеры, когда без "потери возможности управления транспортным средством" произошло ДТП (неожиданный выход ребенка на проезжую часть дороги перед автомобилем и т.д.).

Представляется более верным определение ДТП как событие, которое возникает в результате неправомερных действий участников дорожного движения, несоответствия параметров транспортных средств и путей движения нормативным требованиям, под воздействием неблагоприятных условий окружающей среды, сопровождаемые гибелью, ранением людей, нанесением определенного материального ущерба.

Другими словами, во главе угла механизма возникновения ДТП должен стоять не технический фактор управления автомобилем, а фактор неправомерности действий субъектов, обеспечивающих БДД. т.е. несоответствие действий участников движения (водителей, пешеходов, пассажиров и др.) и несоответствие параметров автомобилей, дорог и процесса дорожного движения нормативным требованиям, зафиксированным в соответствующих законодательно-правовых актах (законах, правилах, положениях и т.д.).

3. Автотранспортные преступления, несмотря на внешнюю простоту доказывания, являются по существу весьма сложными. Судебная практика свидетельствует, что при доказывании объективной стороны автотранспортных преступлений, суды не всегда достаточно глубоко исследуют причинную связь между нарушением правил дорожного движения, эксплуатацией транспортных средств и наступившими общественно-опасными последствиями.

Установление факта, что действие или бездействие водителя было решающим условием наступления общественно-опасного события, еще не предрешает вопроса, что между этими действиями и наступившими последствиями существует причинная связь. Когда, независимо от совершаемого действия или бездействия общественно опасные последствия все равно наступили, при независящих от водителя обстоятельствах, данное действие или бездействие нельзя принять за причину этих последствий. Проблема причинной связи представляет большой практический интерес.

Теорией и практикой борьбы с автотранспортными преступлениями не до конца раскрыта методика анализа причинной связи. Иногда причинная связь как бы лежит на поверхности, и ее установление не вызывает каких-либо трудностей. Например, водитель, не убедившись в отсутствии встречного транспорта, выехал из занимаемого ряда на левую сторону для обгона транспортного средства, движущегося в попутном направлении, и столкнулся со встречным транспортом. Здесь нетрудно установить причинную связь между нарушением правил дорожного движения и наступившими последствиями. Если бы обгоняющий автомобиль не выехал на левую сторону дороги, ДТП не произошло бы.

Наибольшую сложность представляют ДТП, при которых общественно-опасные последствия наступают по нескольким причинам и обусловлены нарушением Правил дорожного движения несколькими водителями или (зачастую) пешеходами. Для правильного юридического анализа причинной связи необходимо выделить непосредственные (основные) связи из общего числа взаимообусловленных явлений и тогда лишь ответить на вопрос, можно ли признать какое-либо действие или бездействие причиной наступивших общественно-опасных последствий, так как в одинаковой мере здесь может иметь значение любой фактор из системы ВАДС.

Какие из указанных факторов являются причиной общественно-опасных последствий, можно установить только после тщательного исследования механизма ДТП. Здесь несомненную помощь оказывают познания эксперта-автотехника. При помощи расчетов и других экспериментальных методов можно установить техническую неисправность транспортных средств либо указать, в какой мере фактические данные не соответствуют нормативным, эталонным параметрам.

4. Исследования позволяют утверждать, что закономерности возникновения несчастных случаев и ДТП основаны на бесспорном единстве случайных и необходимых моментов, которые обусловлены определенными социальными условиями объективного и субъективного характера. В то же время, механизм возникновения ДТП основан на результатах действия между индивидуально-личностными потребностями человека и нормативными требованиями социальной системы.

Социологические исследования показывают, что в 70 % ДТП водители не осознали аварийную ситуацию, так как перед этим не имели достоверной информации о том, что такая ситуация может возникнуть в данном месте и при данных условиях. Следовательно, в указанных случаях водитель не мог предвидеть развитие аварийной ситуации, и решения судебно-следственных органов являются неправомерными.

Проведенные исследования показывают, насколько сложно выявить истинную причину НС и ДТП. В тех случаях, когда происшествие содержит

сложные признаки причинно-следственных связей, причина ДТП может быть установлена лишь в процессе расследования или судебного разбирательства. Поэтому выявление причины ДТП работниками ГИБДД не является достаточным для характеристики данного вида происшествий в системе аварийности.

Уяснение природы ДТП должно происходить через выявление начала возникновения опасной ситуации, предшествующей ДТП, и установление причинно-следственных связей механизма возникновения аварийной ситуации.

Предложенный подход позволяет дойти до первоисточников аварии, раскрыть ее изнутри и в соответствии с этим разработать и применять обоснованные профилактические мероприятия.

1.3 Социальные вопросы безопасности дорожного движения

Социальные концепции проблем обеспечения безопасности дорожного движения имеют исключительно важное значение, так как обстоятельный анализ показывает, что субъективные факторы играют более значительную роль в возникновении несчастных случаев и ДТП чем предполагается.

Результаты многочисленных исследований показывают, что возникновение ДТП, несчастных случаев и аварий обусловлено сложным взаимодействием различных социальных факторов, находящихся в разных сферах и на разных уровнях человеческой жизни.

Человек - это исключительно сложное, безусловно, даже самое сложное звено социальной системы организации обеспечения БДД. Он действует в самом широком диапазоне: от выполнения простейших операций по управлению автомобилем до принятия и реализации самых сложных решений по обеспечению БДД.

По мнению академика В.А. Трапезникова, человек в системе управления - это активное звено, со своими личными целями, не всегда совпадающими с целями системы, в которой он работает. У него всегда есть какие-то желания, стремления, а раз так, то он и действует соответственно с ними, иногда

неожиданно для организаторов системы. Возможное поведение человека как звена в системе управления есть сумма, результат трех факторов: его сознательности, дисциплины, стремления к максимуму удовольствия, желания ограничиться минимумом неприятностей.

По теории академика П.К. Анохина, функциональные системы - это динамические, саморегулирующиеся организации, деятельность всех составных элементов которых способствует получению жизненно важных для организма приспособительных результатов. Центральным системообразующим фактором каждой функциональной системы является результат ее деятельности, определяющей в целом для организма нормальные условия течения метаболических процессов.

Согласно этой теории, для человека социальные потребности являются ведущими факторами целенаправленного поведения. Именно они направляют индивидуум на поиск социальных, удовлетворяющих эти потребности факторов внешнего мира и определяют постоянную оценку достигнутого жизненно важного результата.

Согласно общей теории функциональных систем мотивы отрицательного поведения человека очень часто являются причиной ДТП. Эта установка находит все чаще и чаще практическое применение. Так, в работе приведено описание "принципа поощрений". Согласно этому принципу надо стремиться изменять стимулы так, чтобы альтернатива желаемому действию была менее привлекательна, чем само действие.

В литературе по БДД высказываются мнения о том, что коммуникабельные водители значительно меньше допускают ДТП, чем замкнутые и необщительные люди.

Анализируя влияние психического и эмоционального состояния водителей на ДТП в работе справедливо указывается, что не совсем правильно считать, будто в каждой личности существуют постоянные психические факторы, влияющие только отрицательно на поведение водителей. Если бы это было так, то количество ДТП было бы несравненно больше. Поэтому наряду с отрицательными факторами, существуют также противофакторы,

компенсирующие вредное влияние первых. Обычно эти противофакторы преобладают, но, когда они оказываются слабее и баланс нарушается, возникают аварии. Этим объясняется рост ДТП по вине водителей в возрасте до 24 лет, так как они в возрасте до 24 лет проходят этап наиболее бурного развития. Представляет интерес факт, что водители возрастной группы от 20 до 24 лет в 1,5 – 2 раза больше совершают ДТП, чем водители возрастной группы от 25 до 30 лет.

1.4 Этапы обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации

При анализе безопасности дорожного движения в России четко выделяются три характерных периода. В первом периоде до начала 70-х годов наблюдается рост погибших на фоне постоянно увеличивающегося транспортного парка. Рост уровня аварийности вызвал необходимость разработки комплекса общегосударственных мер. Принимаются единые для всей страны правила дорожного движения образуется всесоюзная комиссия по обеспечению БДД, создаются и укрепляются ведомственные службы БДД, увеличивается численность и изменяется структура Государственной автомобильной инспекции (ГАИ), предпринимаются шаги для ее технического оснащения. Совершенствуется нормативно-правовая база, разрабатываются и принимаются стандарты по активной и пассивной безопасности автомобилей, дорог. Все это позволило добиться стабилизации положения, сопровождающейся снижением роста ДТП.

Во втором периоде, до середины 80-х годов, наблюдается дальнейший рост ДТП. Здесь застойные явления в экономике определили хроническое отставание качества и безопасности дорог, автотранспортных средств от мирового уровня. Длительный период замалчивания масштабов потерь от ДТП привел к отставанию массового сознания населения от темпов нарастания проблем БДД, не способствовал современной постановке вопросов перед широкой общественностью, а также объективному анализу,

как количественному, так и качественному. В основу наиболее распространенной формы анализа аварийности до настоящего времени положен признак вины участников дорожного движения. Вместе с тем, условия дорожного движения, эксплуатационное состояние и конструкции автотранспортных средств, неполная реализация обычных мер в совокупности и определили низкую эффективность борьбы с аварийностью в эти годы

Третий период начался с 1985 года и продолжается в настоящее время, отмечается значительным ростом ДТП. Этому в первую очередь способствовала перестройка хозяйственной деятельности страны. Идет сокращение ведомственных служб БДД, снизилась правовая, финансовая дисциплина, что привело к вседозволенности, пренебрежительного отношения населения к закону. Падение дисциплины участников движения вызвало изменение ситуации на дорогах страны к худшему, привело к росту числа происшествий всех видов и, в первую очередь, характеризующихся наиболее тяжелыми последствиями: встречные столкновения, наезды, опрокидывания.

РАЗДЕЛ II. Основы законодательства Российской Федерации сфере безопасности дорожного движения

2.1 Федеральный закон Российской Федерации «О безопасности дорожного движения»

Общие положения

Статья 1. Задачи настоящего Федерального закона

Настоящий Федеральный закон определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации.

Задачами настоящего Федерального закона являются: охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий.

Статья 2. Основные термины

Для целей настоящего Федерального закона применяются следующие основные термины:

▶ **дорожное движение** – совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог;

▶ **безопасность дорожного движения** – состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий;

▶ **дорожно-транспортное происшествие** – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб;

▶ **обеспечение безопасности дорожного движения** – деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий;

▶ **участник дорожного движения** – лицо, принимающее непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве водителя транспортного средства, пешехода, пассажира транспортного средства;

▶ **организация дорожного движения** – комплекс организационно-правовых организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах;

▶ **дорога** – обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии;

▶ **транспортное средство** – устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем.

Статья 3. Основные принципы обеспечения безопасности дорожного движения

Основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения являются:

▶ приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над Экономическими результатами хозяйственной деятельности;

▶ приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении;

▶ соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;

▶ программно – целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

Статья 4. Законодательство Российской Федерации о безопасности дорожного движения.

Законодательство Российской Федерации о безопасности дорожного движения состоит из настоящего Федерального закона и других федеральных законов, принимаемых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов Российской Федерации, законов и иных нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации.

Статья 5. Основные направления обеспечения безопасности

дорожного движения.

Обеспечение безопасности дорожного движения осуществляется посредством:

- ▶ установления полномочий и ответственности Правительства Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации;

- ▶ координации деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественных объединений, юридических и физических лиц в целях предупреждения дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий;

- ▶ регулирования деятельности на автомобильном, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве; .

- ▶ разработки и утверждения в установленном порядке законодательных, иных нормативных правовых актов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения: правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов;

- ▶ осуществления деятельности по организации дорожного движения;

- ▶ материального и финансового обеспечения мероприятий по безопасности дорожного движения;

- ▶ организации подготовки водителей транспортных средств и обучения граждан правилам и требованиям безопасности движения;

- ▶ проведения комплекса мероприятий по медицинскому обеспечению безопасности дорожного движения;

- ▶ осуществления обязательной сертификации объектов, продукции и услуг транспорта и дорожного хозяйства;

- ▶ лицензирования деятельности, связанной с обеспечением безопасности дорожного движения;

- ▶ проведения социально ориентированной политики в области страхования на транспорте;

- ▶ осуществления государственного надзора и контроля за выполнением

законодательства Российской Федерации, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Статья 6. Полномочия Российской Федерации, субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения

1. В ведении Российской Федерации находятся:

▶ формирование и проведение на территории Российской Федерации единой государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения;

▶ установление правовых основ обеспечения безопасности дорожного движения;

▶ установление единой системы правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения;

▶ контроль за соответствием законов и иных нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения, Конституции Российской Федерации и федеральным законам;

▶ создание федеральных органов исполнительной власти, обеспечивающих реализацию государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения;

▶ разработка и утверждение федеральных программ повышения безопасности дорожного движения и их финансовое обеспечение;

▶ образование федерального специализированного фонда обеспечения безопасности дорожного движения;

▶ организация и осуществление федеральными органами исполнительной власти или их региональными структурами государственного надзора и контроля за деятельностью в области обеспечения безопасности дорожного движения;

▶ координация деятельности органов исполнительной власти субъектов

Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения;

▶ заключение международных договоров Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Федеральные органы исполнительной власти по соглашению с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации могут передавать им осуществление части своих полномочий в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Субъекты Российской Федерации вне пределов ведения Российской Федерации самостоятельно решают вопросы обеспечения безопасности дорожного движения.

Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации по соглашению с федеральными органами исполнительной власти могут передать им осуществление части своих полномочий в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Органы местного самоуправления в соответствии с законодательством Российской Федерации и законодательством субъектов Российской Федерации в пределах своей компетенции самостоятельно решают вопросы обеспечения безопасности дорожного движения.

Статья 7. Лицензирование деятельности, связанной с обеспечением безопасности дорожного движения

В целях обеспечения безопасности дорожного движения лицензированию подлежат следующие виды деятельности:

- ▶ перевозка пассажиров и грузов;
- ▶ транспортно-экспедиционное обслуживание юридических и физических лиц;
- ▶ ремонт и техническое обслуживание автотранспортных средств, осуществляемые на коммерческой основе;
- ▶ проектирование, строительство, реконструкция, ремонт и содержание дорог и дорожных сооружений на них;
- ▶ подготовка, переподготовка и повышение квалификации водителей

транспортных средств, руководителей и специалистов предприятий транспорта, непосредственно связанных с обеспечением безопасности дорожного движения, в порядке, предусмотренном для лицензирования образовательной деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации;

- ▶ изготовление, установка и эксплуатация технических средств и систем регулирования дорожного движения;

- ▶ проведение инструментальной проверки технического состояния транспортных средств;

- ▶ изготовление бланков водительских удостоверений, государственных регистрационных знаков на транспортные средства, справок-отчетов и другой специальной продукции, необходимой для допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении; торговля транспортными средствами и номерными агрегатами.

Порядок осуществления лицензирования определяется Федеральным законом.

Статья 8. Участие общественных объединений в осуществлении мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения

1. Общественные объединения, созданные для защиты прав и законных интересов граждан, участвующих в дорожном движении, в целях объединения коллективных усилий членов этих организаций для предотвращения дорожно-транспортных происшествий, в соответствии с их уставами имеют право в установленном законами порядке:

- ▶ вносить в федеральные органы исполнительной власти и органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации предложения по осуществлению мероприятий и совершенствованию правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- ▶ проводить по просьбе членов общественных объединений исследования причин и обстоятельств дорожно-транспортных происшествий, передавать материалы в прокуратуру и представлять интересы своих членов в суде;

- ▶ проводить мероприятия по профилактике аварийности.

2. Федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления и хозяйствующие субъекты могут привлекать с их согласия общественные объединения к проведению мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения.

Статья 9. Организация государственного учета основных показателей состояния безопасности дорожного движения

1. На территории Российской Федерации осуществляется государственный учет основных показателей состояния безопасности дорожного движения. Такими показателями являются количество дорожно-транспортных происшествий, пострадавших в них граждан, транспортных средств, водителей транспортных средств; нарушителей правил дорожного движения, административных правонарушений и уголовных преступлений в области дорожного движения, а также другие показатели, отражающие состояние безопасности дорожного движения и результаты деятельности по ее обеспечению.

2. Система государственного учета обеспечивает организацию и проведение федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления работ по формированию и реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения.

3. Порядок ведения государственного учета, использования учетных сведений и формирования отчетных данных в области обеспечения безопасности дорожного движения устанавливается Правительством Российской Федерации.

Статья 10. Программы обеспечения безопасности дорожного движения

1. В целях реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения разрабатываются федеральные, региональные и местные программы, направленные на сокращение количества дорожно-транспортных происшествий и снижение ущерба от этих

происшествий.

2. Федеральные программы разрабатываются в соответствии с требованиями к таким программам, утверждаемыми Правительством Российской Федерации.

3. Федеральные, региональные и местные программы обеспечения безопасности дорожного движения финансируются за счет средств соответствующих бюджетов и внебюджетных источников.

Статья 11. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при проектировании, строительстве и реконструкции дорог

1. Проектирование, строительство и реконструкция дорог на территории Российской Федерации должны обеспечивать безопасность дорожного движения. Соответствие построенных и реконструированных дорог требованиям строительных норм, правил, стандартов и других нормативных документов; относящихся к обеспечению безопасности дорожного движения, удостоверяется актом приемки дороги. Акт приемки дороги выдается комиссией, назначаемой федеральным органом исполнительной власти или органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации в пределах их компетенции, на основании результатов проведенных в установленном порядке контрольных осмотров, обследований и испытаний.

2. Ответственность за соответствие дорог установленным требованиям в части обеспечения безопасности дорожного движения на этапе проектирования возлагается на исполнителя проекта, а на этапах реконструкции и строительства - на исполнителя работ.

3. При проектировании, строительстве и реконструкции дороге допускается снижение капитальных затрат за счет инженерных решений, отрицательно влияющих на безопасность дорожного движения.

Статья 12. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при ремонте и содержании дорог

Ремонт и содержание дорог на территории Российской Федерации должны обеспечивать безопасность дорожного движения. Соответствие

состояния дорог правилам, стандартам, техническим нормам и другим нормативным документам, относящимся к обеспечению безопасности дорожного движения, удостоверяется актами контрольных осмотров либо обследований дорог, проводимых с участием соответствующих органов исполнительной власти.

Обязанность по обеспечению соответствия состояния дорог после ремонта и в процессе эксплуатации установленным правилам, стандартам, техническим нормам и другим нормативным документам возлагается на орган исполнительной власти, в ведении которого находятся дороги.

Статья 13. Обустройство дорог объектами сервиса

Федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органы местного самоуправления, юридические и физические лица, в ведении которых находятся автомобильные дороги, принимают меры к обустройству этих дорог предусмотренными объектами сервиса в соответствии с нормами проектирования, планами строительства и генеральными схемами размещения указанных объектов, организуют их работу в целях максимального удовлетворения потребностей участников дорожного движения и обеспечения их безопасности, представляют информацию участникам дорожного движения о наличии таких объектов и расположении ближайших учреждений здравоохранения и связи, а равно информацию о безопасных условиях движения на соответствующих участках дорог.

Статья 14. Ограничение или прекращение движения на дорогах

1. Временное ограничение или прекращение движения транспортных средства на дорогах с целью обеспечения безопасности дорожного движения может осуществляться уполномоченными на то должностными лицами федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления в пределах их компетенции.

2. Основания временного ограничения или прекращения движения транспортных средств на дорогах устанавливаются законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации и законами и иными

нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации о безопасности дорожного движения.

Статья 15. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при изготовлении и реализации транспортных средств, их составных частей, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей

1. Транспортные средства, изготовленные в Российской Федерации или ввозимые из-за рубежа сроком более чем на шесть месяцев и предназначенные для участия в дорожном движении на ее территории, а также составные части конструкций, предметы дополнительного оборудования, запасные части и принадлежности транспортных средств в части, относящейся к обеспечению безопасности дорожного движения, подлежат обязательной сертификации в соответствии с правилами и процедурами, утверждаемыми уполномоченными на то федеральными органами исполнительной власти.

2. Ответственность изготовителя (продавца, исполнителя) транспортных средств, а также составных частей конструкций, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей транспортных средств, подлежащих реализации на территории Российской Федерации и имеющих выданный в установленном порядке сертификат соответствия или иной документ, удостоверяющий его соответствие установленным требованиям безопасности дорожного движения, определяется законодательством Российской Федерации.

3. Допуск транспортных средств, предназначенных для участия в дорожном движении на территории Российской Федерации, за исключением транспортных средств, участвующих в международном движении или ввозимых на территорию Российской Федерации на срок не более шести месяцев, осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации путем регистрации транспортных средств и выдачи соответствующих документов. Регистрация транспортных средств без документа, удостоверяющего его соответствие установленным требованиям безопасности дорожного движения, запрещается.

4. После внесения изменения в конструкцию зарегистрированных транспортных средств, в том числе в конструкцию их составных частей, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей, влияющих на обеспечение безопасности дорожного движения, необходимо проведение повторной сертификации.

Статья 16. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при эксплуатации транспортных средств

1. Техническое состояние и оборудование транспортных средств, участвующих в дорожном движении, должны обеспечивать безопасность дорожного движения.

2. Обязанность по поддержанию транспортных средств, участвующих в дорожном движении, в технически исправном состоянии возлагается на владельцев транспортных средств либо на лиц, эксплуатирующих транспортные средства.

Статья 17. Государственный технический осмотр транспортных средств

1. Находящиеся в эксплуатации на территории Российской Федерации и зарегистрированные в установленном порядке транспортные средства подлежат обязательному государственному техническому осмотру.

2. Порядок проведения обязательного государственного технического осмотра устанавливается Правительством Российской Федерации.

Статья 18. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при техническом обслуживании и ремонте транспортных средств

1. Техническое обслуживание и ремонт транспортных средств в целях содержания их в исправном состоянии должны обеспечивать безопасность дорожного движения.

2. Нормы, правила и процедуры технического обслуживания и ремонта транспортных средств устанавливаются заводами - изготовителями транспортных средств с учетом условий их эксплуатации.

3. Юридические лица и индивидуальные предприниматели,

выполняющие работы и предоставляющие услуги по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств, обязаны иметь лицензию и сертификат соответствия на выполнение этих работ и услуг и обеспечивать их проведение в соответствии с установленными нормами и правилами.

4. Транспортные средства, прошедшие техническое обслуживание и ремонт, должны отвечать требованиям, регламентирующим техническое состояние и оборудование транспортных средств, участвующих в дорожном движении, в части, относящейся к обеспечению безопасности дорожного движения, что подтверждается соответствующим документом, выдаваемым исполнителем названных работ и услуг.

Статья 19. Основания и порядок запрещения эксплуатации транспортных средств

1. Запрещается эксплуатация транспортных средств при наличии у них технических неисправностей, создающих угрозу безопасности дорожного движения.

Перечень неисправностей транспортных средств и условия, при которых запрещается их эксплуатация, определяются Правительством Российской Федерации.

2. Запрещение эксплуатации транспортного средства осуществляется уполномоченными на то должностными лицами.

Статья 20. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям при осуществлении ими деятельности, связанной с эксплуатацией транспортных средств

1. Юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие на территории Российской Федерации деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств, обязаны:

▶ организовывать работу водителей в соответствии с требованиями, обеспечивающими безопасность дорожного движения;

▶ соблюдать установленный законодательством Российской Федерации режим труда и отдыха водителей;

▶ создавать условия для повышения квалификации водителей и других работников автомобильного и наземного городского электрического транспорта, обеспечивающих безопасность дорожного движения;

▶ анализировать и устранять причины дорожно-транспортных происшествий и нарушений правил дорожного движения с участием принадлежащих им транспортных средств;

▶ организовывать и проводить с привлечением работников органов здравоохранения предрейсовые медицинские осмотры водителей, мероприятия по совершенствованию водителями навыков оказания доврачебной медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;

▶ обеспечивать соответствие технического состояния транспортных средств требованиям безопасности дорожного движения и не допускать транспортные средства к эксплуатации при наличии у них неисправностей, угрожающих безопасности дорожного движения.

2. Юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям запрещается, в какой бы то ни было форме понуждать или поощрять водителей транспортных средств к нарушению ими требований безопасности дорожного движения.

3. Юридические лица, осуществляющие перевозки автомобильным И наземным городским электрическим транспортом, с учетом особенностей перевозок и ж пределах действующего законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения могут устанавливать специальные правила и предъявлять к водителям транспортных средств дополнительные требования для обеспечения безопасности дорожного движения.

Статья 21. Мероприятия по организации дорожного движения

1. Мероприятия по организации дорожного движения осуществляется в целях повышения его безопасности и пропускной способности дорог федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления, юридическими, и физическими лицами, в ведении которых находятся

автомобильные дороги.

2. Разработка и проведение указанных мероприятий осуществляются в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации и нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации на основе проектов, схем и иной документации, утверждаемых в установленном порядке.

Статья 22. Требования по обеспечению безопасности дорожного движения в процессе его организации

1. Деятельность по организации дорожного движения должна осуществляться на основе комплексного использования технических средств и конструкций, применение которых регламентировано действующими в Российской Федерации стандартами и предусмотрено проектами и схемами организации дорожного движения.

2. Изменения в организации дорожного движения для повышения пропускной способности дорог или для других целей за счет снижения уровня безопасности дорожного движения не допускаются.

3. Изменение организации движения транспортных средств и пешеходов в неотложных случаях при возникновении реальной угрозы безопасности дорожного движения должно осуществляться только уполномоченными на то должностными лицами органов внутренних дел Российской Федерации либо должностными лицами дорожных и коммунальных служб с последующим уведомлением органов внутренних дел Российской Федерации. Распоряжения указанных лиц обязательны для всех участников дорожного движения.

4. Единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации устанавливается Правилами дорожного движения, утверждаемыми Правительством Российской Федерации.

5. На дорогах Российской Федерации устанавливается правостороннее движение транспортных средств.

Статья 23. Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения

1. Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения заключается в обязательном медицинском освидетельствовании и

переосвидетельствовании кандидатов в водители и водителей транспортных средств, проведении предрейсовых, послерейсовые и текущих медицинских осмотров водителей транспортных средств, оказании медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, обучении участников дорожного движения, должностных лиц органов внутренних дел Российской Федерации и других специализированных подразделений, а также населения приемам оказания доврачебной помощи лицам, пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

2. Целью обязательного медицинского освидетельствования и переосвидетельствования является определение у водителей транспортных средств и кандидатов в водители медицинских противопоказаний или ограничений к водительской деятельности.

3. Медицинская помощь пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях заключается в:

▶ оказании доврачебной помощи на месте дорожно-транспортного происшествия;

▶ оказании квалифицированной медицинской помощи на месте дорожно-транспортного происшествия, в пути следования в лечебное учреждение и в лечебном учреждении.

3. Периодичность обязательных медицинских освидетельствований, порядок их проведения, перечень медицинских противопоказаний, при которых гражданину Российской Федерации запрещается управлять транспортными средствами, а также порядок организации медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях устанавливаются Федеральным законом.

Статья 24. Права и обязанности участников дорожного движения

1. Права граждан на безопасные условия движения по дорогам Российской Федерации гарантируются государством и обеспечиваются путем выполнения законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения и международных договоров Российской Федерации.

2. Реализация участниками дорожного движения своих прав не должна ограничивать или нарушать права других участников дорожного движения.

3. Участники дорожного движения имеют право:

▶ свободно и беспрепятственно передвигаться по дорогам в соответствии и на основании установленных правил, получать от органов исполнительной власти и лиц, указанных в статье 13 настоящего Федерального закона, достоверную информацию о безопасных условиях дорожного движения;

▶ получать информацию от должностных лиц, указанных в статье 14 настоящего Федерального закона, о причинах установления ограничения или запрещения движения по дорогам;

▶ получать полную и достоверную информацию о качестве продукции и услуг, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения;

▶ на бесплатную медицинскую помощь, спасательные работы и другую экстренную помощь при дорожно-транспортном происшествии от организаций и (или) должностных лиц, на которых законом, иными нормативными правовыми актами или требованиями, предусмотренными в выданной им лицензии; возложена обязанность оказывать такую помощь;

▶ на возмещение ущерба по основаниям и в порядке, которые установлены законодательством Российской Федерации, в случаях причинения им телесных повреждений, а также в случаях повреждения транспортного средства и (или) груза в результате дорожно-транспортного происшествия;

▶ обжаловать в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, незаконные действия должностных лиц, осуществляющих: полномочия в области обеспечения безопасности дорожного движения.

4. Участники дорожного движения обязаны выполнять требования настоящего Федерального закона и издаваемых в соответствии с ним нормативно – правовых актов в части обеспечения безопасности дорожного движения

Статья 25. Условия получения права на управление транспортными средствами

1. Граждане Российской Федерации, достигшие установленного

настоящей статьей возраста и не имеющие ограничений к водительской деятельности, могут после соответствующей подготовки быть допущены к экзаменам на получение права на управление транспортными средствами.

2. Право на управление транспортными средствами предоставляется:

▶ мотоциклами, мотороллерами и другими мототранспортными средствами (категория "А") - лицам, достигшим шестнадцатилетнего возраста;

▶ автомобилями, разрешенная максимальная масса которых не превышает 3500 килограммов и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает восьми (категория "В"), а также автомобилями, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 килограммов, за исключением относящихся к категории "Д" (категория "С"), -лицам, достигшим восемнадцатилетнего возраста:

▶ автомобилями, предназначенными для перевозки пассажиров и имеющими, помимо сиденья водителя, более восьми сидячих мест (категория "Д"), - лицам, достигшим двадцатилетнего возраста;

▶ составами транспортных средств (категория "Е") - лицам, имеющим право на управление транспортными средствами категорий "В", "С" или "Д", - при наличии стажа управления транспортным средством соответствующей категории не менее 12 месяцев:

▶ трамваями и троллейбусами - лицам, достигшим двадцатилетнего возраста.

Статья 26. Основные требования по подготовке водителей транспортных средств

1. Допускаются к сдаче экзаменов на получение права на управление транспортными средствами граждане, прошедшие соответствующую подготовку в объеме, предусмотренном учебными планами и программами подготовки водителей транспортных средств соответствующей категории.

2. Допускается самостоятельная подготовка водителей на получение права управления транспортными средствами категорий "А" и "В" в объеме соответствующих программ.

3. Типовые программы подготовки водителей транспортных средств

соответствующих категорий разрабатываются уполномоченными на то федеральными органами исполнительной власти а порядке, определяемом Правительством Российской Федерации на основании соответствующих государственных образовательных стандартов.

Статья 27. Получение права на управление транспортными средствами

1. Право на управление транспортными средствами предоставляется гражданам, сдавшим квалификационные экзамены, при условиях, перечисленные в статье настоящего Федерального закона

2. Право на управление транспортными средствами подтверждается соответствующим удостоверением. На территории Российской Федерации действуют национальные и международные водительские удостоверения, а соответствующие требованиям международных договоров Российской Федерации.

3. Порядок сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений устанавливается Правительством Российской Федерации.

Статья 28. Основания прекращения действия права на управление транспортными средствами

1. Основаниями прекращения действия права на управление транспортными средствами являются:

- ▶ истечение установленного срока действия водительского удостоверения; ухудшение здоровья водителя, препятствующее безопасному управлению
- ▶ транспортными средствами, подтвержденное медицинским заключением; И лишение права на управление транспортными средствами.

2. Виды правонарушений, влекущих в качестве меры ответственности и лишение права на управление транспортными средствами либо ограничена такого права, устанавливаются Федеральным законом.

Статья 29. Обучение граждан правилам безопасного поведения на автомобильных дорогах

1. Обучение граждан правилам безопасного поведения на дорогах

проводится в дошкольных, общеобразовательных, специальных образовательных учреждениях различных организационно-правовых форм, получивших лицензию на осуществление образовательной деятельности в установленном порядке»

2. Обучение граждан правилам безопасного поведения на автомобильных дорогах проводится в соответствии с типовыми программами и методическими рекомендациями, разрабатываемыми совместно федеральными органами исполнительной власти, осуществляющими управление соответствующими областями транспорта, образования, здравоохранения и социальной защиты населения.

3. Положения об обязательном обучении граждан правилам безопасного поведения на дорогах включаются в соответствующие государственные образовательные стандарты.

4. Органы внутренних дел Российской Федерации и государственные средства массовой информации обязаны оказывать помощь соответствующим органам исполнительной власти в проведении мероприятий по обучению граждан правилам безопасного поведения на дорогах.

Статья 30. Государственный надзор и контроль в области обеспечения безопасности дорожного движения

Государственный надзор и контроль в области обеспечения безопасности дорожного движения организуются и осуществляются в соответствии с законодательством Российской Федерации и законодательством субъектов Российской Федерации.

Государственный надзор и контроль осуществляются в целях обеспечения соблюдения законодательства Российской Федерации и законодательства субъектов Российской Федерации, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов в части, относящейся к обеспечению безопасности дорожного движения.

Статья 31. Ответственность за нарушение законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения

Нарушение законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения влечет за собой в установленном порядке

дисциплинарную, административную, уголовную и иную ответственность.

Статья 32. Международные договоры Российской Федерации

Если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотренные настоящим Федеральным законом, то применяются правила международного договора Российской Федерации.

Статья 33. Вступление в силу настоящего Федерального закона

Настоящий Федеральный закон вступает в силу со дня его официального опубликования.

Предложить Президенту Российской Федерации и поручить Правительству Российской Федерации привести свои нормативные правовые акты в соответствие с настоящим Федеральным законом.

Правительству Российской Федерации обеспечить приведение федеральными органами исполнительной власти их нормативных правовых актов в соответствие с настоящим Федеральным законом.

3. Нормативные правовые акты, регулирующие вопросы обеспечения безопасности дорожного движения, действовавшие до вступления настоящего Федерального закона в силу, применяются в части, не противоречащей настоящему Федеральному закону.

2.2 Материалы заседания Президиума Государственного совета Российской Федерации, посвященного безопасности дорожного движения (2005 год)

15 ноября 2005 года в Кремле при участии В.В. Путина состоялось заседание Президиума Госсовета, посвященное непростой ситуации на российских дорогах. Глава государства поручил проработать этот вопрос не только в плане материального обеспечения, но и в плане воспитания должного отношения к нарушителям.

В.В. Путин констатировал, что ситуация с дорожно – транспортными происшествиями в России трагична. Президент привел такие цифры: "за прошедший год в России зарегистрировано свыше 200 тысяч дорожно-

транспортных происшествий. В них погибли почти 35 тысяч и ранены 250 тысяч человек.... Значительное число пострадавших – дети и молодые люди до 40 лет..... Гибнут, теряют здоровье и калечатся те, кто относится к наиболее активной, трудоспособной части населения. Это - абсолютно невосполнимые потери для будущего страны. По сути дела, подрывается потенциал российского общества, его демографический резерв. На протяжении последних четырех лет материальный ущерб от аварий составляет более 2% ВВП. Это колоссальная цифра – сотни миллиардов рублей, которых лишается страна, экономика и российские семьи".

"В целом повышение безопасности дорожного движения должно стать самостоятельным направлением государственной политики. В этой сфере надо создавать адекватные механизмы управления и взаимодействия". Глава государства считает необходимым четко распределить зоны ответственности как по уровням власти, так и по ведомствам. Кроме того, по его словам, важно укрепить законодательную базу.

Президент считает справедливыми претензии к ГИБДД по организации дорожного движения. "По экспертным оценкам, нагрузка на улично – дорожную сеть к 2020 году увеличится в 10 раз по сравнению с ее расчетно – пропускной способностью.

В.В. Путин потребовал ужесточить контроль за процедурой получения водительских прав. Глава государства, отметил, что сегодня экзамены для водителей превратились в простую формальность, а получение прав поставлено на коммерческий поток. "Считаю, что мы должны повысить требовательность к качеству подготовки водителей. С этого надо начинать. Сегодня система получения прав фактически поставлена на массовый коммерческий поток. Аттестационный экзамен часто превращается в пустую формальность – только деньги плати и получай права, - сказал президент России.

В.В. Путин считает, что ситуацию на российских дорогах нельзя исправить только ужесточением наказания или повышением штрафов. "Не менее важна серьезная пропагандистская, информационная работа. Речь должна идти о воспитании внутренней дисциплины, уважительного отношения

к закону и правам других людей", - считает глава государства. «В обществе должно быть жесткое неприятие хамства на дорогах, бравады и лихачества, вождения автомобиля в алкогольном или, тем более, наркотическом опьянении». Президент поручил Правительству подготовить предложения с целью ужесточения наказания для водителей, находящихся в состоянии алкогольного опьянения.

Необходимы солидные долгосрочные инвестиции в строительство и модернизацию автотранспортных магистралей. При этом, есть задачи, которые необходимо решать уже сейчас. "В российских городах и поселках чрезвычайно слабо развита система пешеходных переходов, отсутствуют необходимые дорожные знаки, указатели", - сказал президент.

На заседании президиума Госсовета сегодня также было принято решение о создании правительственной комиссии по организации безопасности дорожного движения.

2.3 Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах»

Правительство Российской Федерации постановляет:

Утвердить прилагаемого федеральную целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах» (далее – Программа).

Создать федеральное государственное учреждение «Дирекция по управлению федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах» (далее – учреждение) для текущего управления Программой и отнести его к ведению Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Установить предельную численность работников учреждения в количестве 70 единиц.

Министерству внутренних дел Российской Федерации обеспечить выделение в установленном порядке на содержание учреждения ассигнований в размере 29,7 млн. рублей за счет средств, предусмотренных в федеральном бюджете на 2006 год на реализацию Программы.

Министерству внутренних дел Российской Федерации совместно с Федеральным агентством по управлению федеральным имуществом осуществить необходимые юридические действия по созданию учреждения.

Рекомендовать заинтересованным органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органам местного самоуправления принять участие в финансировании мероприятий Программы за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации, местных бюджетов и внебюджетных ((Постановление Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. №100).

1. Характеристика проблемы

Проблема аварийности, связанной с автомобильным транспортом (далее - аварийность), в последнее десятилетие приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения.

В 2004 году произошло свыше 208 тыс. дорожно – транспортных происшествий, в которых погибли 34,5 тыс. человек. По сравнению с 1997 годом число погибших возросло на 27,8%. Всего за последние 10 лет в результате дорожно – транспортных происшествий погибли 312,5 тыс. человек, из которых более четверти – люди наиболее активного трудоспособного возраста (26 – 40 лет).

Коренной перелом в состоянии аварийности произошел после 2000 года. Рост основных показателей аварийности в 2001 – 2004 годах по отношению к 1 проценту роста количества транспортных средств составил:

- ▶ по дорожно-транспортным происшествиям – 3,6%;
- ▶ по количеству лиц, погибших в результате дорожно – транспортных происшествий – 2,7% процента;
- ▶ по количеству лиц, получивших ранения в результате дорожно – транспортных происшествий – 4,5%.

Начиная с 2000 года устойчиво растут такие относительные показатели

аварийности, как количество лиц, погибших в результате дорожно – транспортных происшествий, на 10 тыс. единиц транспорта (транспортный риск) и количество лиц, погибших в результате дорожно – транспортных происшествий, на 100 тыс. населения (социальный риск). В 2004 году они достигли своего максимума (более 10 и свыше 24 лиц, погибших в результате дорожно – транспортных происшествий, соответственно).

Дорожно – транспортные происшествия наносят экономике России значительный ущерб, составляющий в последние 4 года 2,2 – 2,6% валового внутреннего продукта страны (в 2004 году ущерб составил 369 млрд. рублей, в том числе в результате гибели и ранения людей – 227,7 млрд. рублей).

Основными видами дорожно – транспортных происшествий в России являются наезд на препятствие и на стоящее транспортное средство, а также столкновение и опрокидывание. Свыше трех четвертей всех дорожно – транспортных происшествий связаны с нарушениями Правил дорожного движения Российской Федерации водителями транспортных средств. Около трети всех происшествий связаны с неправильным выбором скорости движения. Вследствие выезда на полосу встречного движения регистрируется около 13% дорожно – транспортных происшествий. Каждое восьмое дорожно – транспортное происшествие совершил водитель, находившийся в состоянии опьянения, каждое седьмое – не имевший права на управление транспортным средством. Определяющее влияние на аварийность оказывают водители транспортных средств, принадлежащих физическим лицам. Удельный вес этих происшествий превышает 80 процентов всех происшествий, связанных с несоблюдением водителями требований безопасности дорожного движения.

Наиболее многочисленной и самой уязвимой группой участников дорожного движения являются пешеходы. За последние 8 лет количество пешеходов, погибших в результате дорожно – транспортных происшествий, увеличилось на треть. Всего за этот период погибли свыше 100 тыс. и, ранены свыше 500 тыс. пешеходов.

Сложная обстановка с аварийностью и наличие тенденций к дальнейшему ухудшению ситуации во многом объясняются следующими причинами:

- ▶ постоянно возрастающая мобильность населения;
- ▶ уменьшение перевозок общественным транспортом и увеличение перевозок личным транспортом;
- ▶ нарастающая диспропорция между увеличением количества автомобилей и протяженностью улично – дорожной сети, не рассчитанной на современные транспортные потоки.

Так, современный уровень обеспечения автомобилями в городах уже превысил 200 единиц на 1 тыс. жителей, тогда как дорожно – транспортная инфраструктура соответствует уровню от 60 до 100 единиц на 1 тыс. жителей.

Следствием такого положения дел являются ухудшение условий дорожного движения, нарушение экологической обстановки, увеличение количества заторов, расхода топлива, а также рост количества дорожно – транспортных происшествий. В настоящее время в городах и населенных пунктах происходит более 70% всех дорожно – транспортных происшествий. Темпы увеличения количества лиц, пострадавших в результате дорожно – транспортных происшествий в городах, опережают темпы увеличения количества дорожно – транспортных происшествий.

Почти 60% дорожно – транспортных происшествий в городах приходится на столицы и административные центры субъектов Российской Федерации.

Изучение особенностей современного дорожно – транспортного травматизма показывает, что происходит постепенное увеличение количества дорожно – транспортных происшествий, в результате которых пострадавшие получают травмы, характеризующиеся особой степенью тяжести. Неэффективная организация работы по оказанию медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате таких дорожно – транспортных происшествий, является одной из основных причин их высокой смертности. Общая смертность указанных лиц в 12 раз выше, чем при получении травм в результате других несчастных случаев, инвалидами они становятся в 6 раз чаще, а нуждаются в госпитализации в 7 раз чаще.

Усугубление обстановки с аварийностью и наличие проблемы обеспечения безопасности дорожного движения требуют выработки и реализации

долгосрочной государственной стратегии, координации усилий государства и общества, концентрации федеральных, региональных и местных ресурсов, а также формирования эффективных механизмов взаимодействия органов государственной власти Российской Федерации, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественных институтов и негосударственных структур при возможно более полном учете интересов граждан.

Система обеспечения безопасности дорожного движения, сформированная без применения программно – целевого метода, характеризуется недостаточной комплексностью и отсутствием эффективного механизма координации действий федеральных органов исполнительной власти, что ведет к разобщенности при осуществлении деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения.

В ряде нормативных правовых актов дублируются функции федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления. Некоторые сферы общественных отношений в области обеспечения безопасности дорожного движения не урегулированы. Нормы Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях не обеспечивают в полной мере функцию предупреждения правонарушений. Кроме того, отдельные положения законодательства Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения не согласуются с нормами международных договоров, участницей которых является Российская Федерация.

Сложившееся положение дел усугубляется неэффективным использованием реальных рычагов воздействия на негативные процессы, происходящие в области обеспечения безопасности дорожного движения. Меры, принимаемые субъектами Российской Федерации, не носят целенаправленного характера, не подчинены единой задаче и, как следствие, не могут коренным образом изменить существующие негативные тенденции в этой области. Кроме того, в условиях дотационности большинства субъектов Российской Федерации и их значительных социальных

обязательств существенно снижаются возможности для решения задач по обеспечению безопасности дорожного движения.

В России фактически отсутствует система, организационно – планировочных и инженерных мер, направленных на совершенствование организации движения транспорта и пешеходов в городах (регламентация скоростных режимов, введение одностороннего движения и т.д.). Реализуемые мероприятия носят эпизодический характер. Не определены полномочия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления, связанные с проведением указанных мероприятий. Поэтому в городах постоянно возникают заторы, существенно затрудняющие и ограничивающие дорожное движение.

Система организации прибытия на место дорожно-транспортного происшествия и оказания помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортного происшествия, неэффективна. Так, по данным Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации, доля лиц, погибших до прибытия в Лечебное учреждение, составляет 55% общего количества лиц, погибших вследствие дорожно – транспортных происшествий.

Государственное и общественное воздействие на участников дорожного движения с целью формирования устойчивых стереотипов законопослушного поведения осуществляется на недостаточном уровне. Ситуация усугубляется всеобщим правовым нигилизмом, осознанием юридической безответственности за совершенные правонарушения, безразличным отношением к возможным последствиям дорожно-транспортных происшествий, отсутствием адекватного понимания участниками дорожного движения причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, недостаточным вовлечением населения в деятельность по предупреждению Дорожно – транспортных происшествий.

Сложившаяся критическая ситуация в области обеспечения безопасности дорожного движения в условиях отсутствия программно – целевого метода характеризуется наличием тенденций к ее дальнейшему ухудшению, что определяется следующими факторами:

▶ высокий уровень аварийности и тяжести последствий дорожно – транспортных происшествий (в том числе детский травматизм). При этом в 2012 году ожидается увеличение количества лиц, погибших в результате дорожно – транспортных происшествий, от 38 до 40 тыс. человек и количества дорожно-транспортных происшествий до 212 тысяч;

▶ значительная доля людей наиболее активного трудоспособного возраста (26 – 40 лет) среди лиц, погибших в результате дорожно – транспортных происшествий;

▶ продолжающееся ухудшение условий дорожного движения в городах;

▶ низкий уровень безопасности перевозок пассажиров автомобильным транспортом.

Таким образом, необходимость разработки и реализации Программы обусловлена следующими причинами:

▶ социально – экономическая острота проблемы;

▶ межотраслевой и межведомственный характер проблемы;

▶ необходимость привлечения к решению проблемы федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и общественных институтов.

Без государственной поддержки на федеральном уровне в сложившихся условиях субъекты Российской Федерации и муниципальные образования не в состоянии эффективно удовлетворить жизненную потребность в безопасности проживающего на их территории населения.

Применение программно – целевого метода позволит осуществить:

▶ развитие и использование научного потенциала при исследовании причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, а также формирование основ и приоритетных направлений профилактики дорожно – транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий;

▶ координацию деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения;

► реализацию комплекса мероприятий, в том числе профилактического характера, снижающих количество дорожно – транспортных происшествий с пострадавшими и количество лиц, погибших в результате дорожно – транспортных происшествий.

Вместе с тем применение программно – целевого метода к решению проблемы повышения безопасности дорожного движения сопряжено с определенными рисками. Так, в процессе реализации Программы возможно выявление отклонений в достижении промежуточных результатов из – за несоответствия влияния отдельных мероприятий Программы на ситуацию в сфере аварийности их ожидаемой эффективности, обусловленного использованием новых подходов к решению задач в области обеспечения безопасности дорожного движения, а также недостаточной скоординированностью деятельности исполнителей Программы на начальных стадиях ее реализации.

В целях управления указанным риском в процессе реализации Программы предусматриваются:

► создание эффективной системы управления на основе четкого распределения функций, полномочий и ответственности основных исполнителей Программы;

► мониторинг выполнения Программы, регулярный анализ и при необходимости ежегодная корректировка и ранжирование индикаторов и показателей, а также мероприятий Программы;

► перераспределение объемов финансирования в зависимости от динамики и темпов достижения поставленных целей, изменений во внешней среде.

2. Основные цели и задачи Программы

Целями Программы являются сокращение в 1,5 раза количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, и на 10% – количества дорожно – транспортных происшествий с пострадавшими в 2012 году по сравнению с 2004 годом. Это позволит Российской Федерации

приблизиться к уровню безопасности дорожного движения, характерному для стран с развитой автомобилизацией населения, снизить показатели аварийности и, следовательно, уменьшить социальную остроту проблемы.

Условиями достижения целей Программы является решение следующих задач:

- ▶ предупреждение опасного поведения участников дорожного движения;
- ▶ развитие системы подготовки водителей и их допуска к участию в дорожном движении;
- ▶ сокращение детского дорожно – транспортного травматизма;
- ▶ совершенствование организации движения транспорта и пешеходов в городах;
- ▶ сокращение времени прибытия соответствующих служб на место дорожно-транспортного происшествия, повышение эффективности их деятельности по оказанию помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно – транспортных происшествий;
- ▶ повышение уровня безопасности транспортных средств;
- ▶ повышение эффективности функционирования системы государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения на федеральном, региональном и местном уровнях управления;
- ▶ совершенствование правовых основ деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения, исключение пробелов и противоречий в регламентации общественных отношений в указанной сфере.

Реализацию Программы предполагается осуществить в течение 7 лет (2006 – 2012 годы) в 2 этапа.

На I этапе (2006 – 2007 годы) планируется осуществление следующих первоочередных мероприятий:

- ▶ создание системы пропагандистского воздействия на население с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения;

▶ проведение пропагандистских кампаний, направленных на формирование у участников дорожного движения стереотипов законопослушного поведения;

▶ обеспечение вовлечения в профилактическую работу институтов гражданского общества;

▶ совершенствование системы лицензирования в сфере подготовки водителей, разработка правовой основы контроля за осуществлением гражданами самостоятельной подготовки для получения права на управление транспортными средствами категорий «А» и «В»;

▶ проработка нормативно – правовых и организационных аспектов внедрения комиссионного принципа приема квалификационных экзаменов у кандидатов на получение права на управление транспортным средством;

▶ подготовка предложений по введению в отношении автошкол механизмов, позволяющих повысить качество подготовки водителей;

▶ подготовка предложений об изменении возрастных ограничений при решении вопроса о допуске граждан к управлению транспортными средствами;

▶ создание федеральной информационной базы данных о водителях транспортных средств, привлеченных к административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения Российской Федерации;

▶ повышение уровня активной и пассивной безопасности транспортных средств;

▶ усиление контроля за наличием, исправностью и применением средств безопасности;

▶ повышение профилактики детского дорожно – транспортного травматизма, активное внедрение детских удерживающих устройств;

▶ реализация пилотных проектов замены постов дорожно – патрульной службы техническими автоматическими системами контроля за соблюдением участниками дорожного движения Правил дорожного движения Российской Федерации и применения вертолетов для ускорения прибытия на место дорожно-транспортного происшествия;

▶ техническое перевооружение Государственной инспекции безопасности

дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации;

▶ значительное увеличение объемов работ по организации движения транспорта и пешеходов, в том числе ликвидация мест концентрации дорожно-транспортных происшествий:

▶ предотвращение дорожных заторов, оптимизация скоростных режимов движения на участках улично-дорожной сети, организация стоянок транспортных средств, применение современных инженерных схем организации дорожного движения, современных технических средств (светофоров, дорожных знаков, разметки и т.д.) и автоматизированных систем управления движением;

▶ строительство и обустройство подземных и надземных пешеходных переходов;

▶ расширение объема работ по строительству современных автодромов для подготовки водителей, решение вопросов выделения земельных участков для их строительства;

▶ совершенствование механизма оперативного доведения информации о дорожно-транспортных происшествиях до дежурных служб, участвующих в ликвидации их последствий, введение единого федерального номера для вызова указанных служб на место дорожно-транспортного происшествия;

▶ внедрение регламента взаимодействия дежурных служб на месте дорожно – транспортного происшествия;

▶ разработка организационных и правовых основ оказания первичной медицинской помощи лицам, пострадавшим на месте дорожно-транспортного происшествия, и обучение этому работников служб, участвующих в проведении работ на месте дорожно – транспортного происшествия, а также участников дорожного движения;

▶ оснащение стационарных постов дорожно – патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации средствами оказания первичной медицинской помощи;

▶ проведение системных исследований, направленных на выявление закономерностей возникновения дорожно – транспортных происшествий, их

влияния на социально-экономическое развитие страны, обоснование приоритетных направлений профилактики дорожно-транспортных происшествий и снижение тяжести их последствий;

- ▶ построение оптимальных моделей управления системой безопасности дорожного движения на федеральном, региональном и местном уровнях;

- ▶ проведение работ по совершенствованию нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- ▶ разработка правовых и организационных механизмов повышения роли обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в решении проблемы обеспечения безопасности дорожного движения;

- ▶ мониторинг динамики дорожно – транспортного травматизма, общественного мнения по проблемам безопасности дорожного движения и реализации мероприятий Программы.

На II этапе (2008 – 2012 годы) предусматривается реализация следующих мероприятий:

- ▶ дальнейшее увеличение объема работ по организации движения транспорта и пешеходов, в том числе внедрение комплексных схем и проектов организации дорожного движения, управления движением магистрального, районного и общегородского значения;

- ▶ расширение объема работ по строительству подземных и надземных пешеходных переходов;

- ▶ продолжение работ по созданию современных технических средств и систем нового поколения для переоснащения Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации;

- ▶ продолжение пропагандистских кампаний, направленных на формирование у участников дорожного движения устойчивых стереотипов законопослушного поведения;

- ▶ повышение роли общественных объединений и организаций в проведении профилактических мероприятий;

- ▶ совершенствование работ по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма;
- ▶ совершенствование форм и методов контроля и надзора за соблюдением участниками дорожного движения установленных нормативов и правил;
- ▶ совершенствование форм и методов международного взаимодействия в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;
- ▶ продолжение мониторинга динамики дорожно-транспортного травматизма, общественного мнения по проблемам безопасности дорожного движения и реализации мероприятий Программы.

3. Перечень мероприятий Программы

Комплекс мероприятий Программы формируется и финансируется по статьям расходов на научно-исследовательские и опытно – конструкторские работы, капитальные вложения и прочие нужды по следующим направлениям Программы.

Деятельность в указанном направлении предусматривает совершенствование и развитие систем подготовки водителей транспортных средств, других участников дорожного движения, широкое внедрение современных средств контроля за соблюдением Правил дорожного движения Российской Федерации, разработку мер правового воздействия в случае неправомерного поведения, а также совершенствование профилактической работы.

Деятельность в указанном направлении предусматривает улучшение условий движения транспортных средств и пешеходов, внедрение современных методов регулирования транспортных потоков, комплексных схем организации дорожного движения, совершенствование организации пешеходного движения, снижение влияния дорожных условий на возникновение дорожно-транспортных происшествий, увеличение пропускной способности улично-дорожной сети, проведение инженерных мероприятий в местах концентрации дорожно-транспортных происшествий. При этом пилотные проекты будут направлены в первую очередь на реализацию комплекса мероприятий в тех субъектах

Российской Федерации, в которых зафиксировано наибольшее количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий.

Деятельность в указанном направлении предусматривает сокращение времени прибытия на место дорожно-транспортного происшествия служб, участвующих в ликвидации их последствий, быстроту и слаженность их действий, повышение эффективности оказания помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий.

Деятельность в указанном направлении предусматривает выработку и формирование единой государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения, совершенствование научных основ определения закономерностей возникновения дорожно – транспортных происшествий, обоснование приоритетных направлений профилактики дорожно – транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий, построение оптимальных моделей управления системой безопасности дорожного движения, создание системы управления и мониторинга реализации Программы, совершенствование нормативно – правовой базы в области обеспечения безопасности дорожного движения.

4. Ресурсное обеспечение Программы

При планировании ресурсного обеспечения Программы учитывались реальная ситуация в финансово – бюджетной сфере на федеральном и региональном уровнях, состояние аварийности, высокая экономическая и социально-демографическая значимость проблемы обеспечения безопасности дорожного движения, а также реальная возможность ее решения при федеральной поддержке.

Финансирование мероприятий Программы будет осуществляться за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации, местных бюджетов и внебюджетных источников.

Общий объем финансирования Программы в 2006 – 2012 годах составляет 52 765 млн. рублей, в том числе за счет средств федерального бюджета – 21 630

млн. рублей, бюджетов субъектов Российской Федерации – 30 602,7 млн. рублей, внебюджетных источников – 532,3 млн. рублей.

Объемы финансирования Программы за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и иных источников по направлениям приведены в приложении №7.

Объемы финансирования Программы за Счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и иных источников по годам приведены в приложении.

Распределение средств федерального бюджета, выделяемых на реализацию Программы, между государственными заказчиками Программы приведено в приложении.

5. Механизм реализации Программы

Механизм реализации Программы базируется на принципах партнерства федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и организаций, в том числе общественных, а также четкого разграничения полномочий и ответственности всех исполнителей Программы. Решение задач по формированию и эффективному управлению реализацией Программы будет осуществляться путем обоснованного выбора форм и методов управления.

Организационно-правовые аспекты управления реализацией Программы

Управление реализацией Программы осуществляют государственный заказчик-координатор Программы, государственные заказчики Программы, совет по координации Программы, дирекция Программы.

Руководителем Программы является Министр внутренних дел Российской Федерации.

В реализации Программы участвуют органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органы местного самоуправления.

В целях обеспечения взаимодействия государственных заказчиков Программы в установленном порядке создается совет по координации

Программы, который является коллегиальным совещательным органом управления реализацией Программы.

Текущее управление реализацией Программы осуществляют государственный заказчик-координатор Программы, государственные заказчики Программы и дирекция Программы.

Дирекция Программы создается Правительством Российской Федерации в форме федерального государственного учреждения «Дирекция по управлению федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах».

Дирекция Программы имеет право в установленном порядке осуществлять предпринимательскую и иную приносящую доход деятельность, средства от которой направляются на реализацию Программы.

Дирекция Программы реализует следующие основные функции:

- ▶ подготовка проекта ежегодного плана мероприятий Программы на следующий финансовый год и координация деятельности по вопросам, касающимся его согласования с государственными заказчиками Программы;

- ▶ выполнение комплекса мероприятий по скоординированному взаимодействию с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации органами местного самоуправления и организациями различной организационно – правовой формы;

- ▶ сбор и систематизация статистической и аналитической информации о реализации мероприятий Программы;

- ▶ мониторинг результатов реализации мероприятий Программы, формирование аналитической информации о реализации указанных мероприятий и подготовка отчетности о реализации Программы;

- ▶ организация независимой оценки показателей результативности, эффективности мероприятий Программы и их соответствия индикаторам и показателям Программы;

- ▶ внедрение и обеспечение применения информационных технологий в целях управления реализацией Программы и контроля за реализацией мероприятий Программы;

► осуществление деятельности по информированию общественности о ходе и результатах реализации Программы, в том числе на основе контентного обеспечения специализированного сайта в сети Интернет по Программе;

► иные функции, предусмотренные уставом дирекции Программы.

Полномочия дирекции Программы, а также порядок ее деятельности определяются уставом, утверждаемым в установленном порядке.

Исполнители мероприятий Программы определяются в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Государственный заказчик – координатор Программы в установленном порядке представляет в Правительство Российской Федерации, Министерство экономического развития и торговли Российской Федерации, Министерство финансов Российской Федерации, Министерство образования и науки Российской Федерации (в части научно – исследовательских и опытно – конструкторских работ гражданского назначения) отчетность о ходе и результатах реализации Программы.

Федеральная служба государственной статистики совместно с государственными заказчиками Программы организует ведение статистической отчетности по реализации Программы.

Государственный заказчик-координатор Программы до начала реализации Программы утверждает положение об управлении реализацией Программы, определяющее порядок формирования организационно – финансового плана реализации Программы, механизмы корректировки мероприятий Программы и их ресурсного обеспечения в ходе реализации Программы, процедуры предоставления государственными заказчиками Программы государственному заказчику-координатору Программы отчетности о ходе и результатах реализации Программы, процедуры обеспечения публичности (открытости) информации о значениях индикаторов и показателей Программы, результатах мониторинга реализации Программы, мероприятиях Программы и об условиях участия в них исполнителей.

Финансовые аспекты управления реализацией Программы Финансирование мероприятий Программы осуществляется за счет средств

федерального бюджета и средств бюджетов субъектов Российской Федерации. При этом субъекты Российской Федерации могут разрабатывать собственные региональные программы, финансируемые из средств своих бюджетов, с аналогичным названием и использованием признаков, применяемых для Программы, или отдельные региональные мероприятия. Для реализации Программы привлекаются также средства внебюджетных источников.

Государственный заказчик-координатор Программы совместно с федеральными органами исполнительной власти, в ведении которых находятся государственные заказчики Программы, государственными заказчиками Программы и по согласованию с Министерством экономического развития и торговли Российской Федерации и органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации ежегодно определяет адресный перечень объектов финансирования.

При софинансировании мероприятий Программы, предусматривающих строительство (реконструкцию, модернизацию) объектов, приобретение оборудования и специальных транспортных средств, доля финансирования из средств федерального бюджета не может превышать 70% стоимости таких мероприятий при условии финансирования начала их реализации за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации, местных бюджетов и организаций.

Государственный заказчик – координатор Программы до 1 мая 2006 г. заключает соглашение (договор) с органами государственной власти субъектов Российской Федерации на весь срок реализации Программы о софинансировании мероприятий Программы за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и внебюджетных источников с учетом общей стоимости работ.

Передача субъектам Российской Федерации материально-технических ресурсов (оборудования, не требующего монтажа, специальных транспортных средств), приобретенных за счет средств федерального бюджета, осуществляется государственными заказчиками Программы в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации.

Прекращение действия Программы наступает в случае завершения ее

реализации, а досрочное прекращение, в случае признания неэффективности ее реализации, в соответствии с решением Правительства Российской Федерации согласно порядку разработки и реализации федеральных целевых программ и межгосударственных целевых программ, в осуществлении которых участвует Российская Федерация, утвержденному постановлением Правительства Российской Федерации от 26 июня 1995 г. № 594.

6. Оценка социально – экономической и бюджетной эффективности Программы

Эффективность реализации Программы определяется степенью достижения показателей Программы, в качестве которых выбраны сокращение числа лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, и количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими.

В 2012 году по сравнению с 2004 годом ожидается сокращение количества лиц, погибших за год, на 11,5 тыс. человек и количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими – на 20,3 тыс. единиц. Всего за время реализации Программы будут сохранены жизни 54 тыс. человек по сравнению с вариантом развития ситуации в условиях отсутствия программно-целевого метода.

Общий результат проведенных мероприятий даст социально-экономический эффект в 626059,2 млн. рублей (с учетом прогноза цен на 2006 год) при положительном эффекте для федерального бюджета в 85079,5 млн. рублей. На уровень положительной текущей бюджетной эффективности Программа выйдет в 2009 году.

Мероприятия, направленные на повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения, совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов в городах, развитие системы оказания помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, непосредственно влияют на сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно – транспортных происшествий. Мероприятия, направленные на совершенствование нормативно – правовых,

методических и организационных основ системы управления деятельностью в области обеспечения безопасности дорожного движения, необходимы для реализации Программы в целом. Без этих мероприятий Программа не может быть выполнена. Поэтому при расчетах социально – экономической и бюджетной эффективности затраты по этому направлению распределялись между первыми тремя направлениями пропорционально доле расходов.

Расчет социально-экономической эффективности мероприятий, направленных на повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения, приведен в приложении.

Расчет бюджетной эффективности мероприятий, направленных на повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения, приведен в приложении.

Расчет бюджетной эффективности организационно – планировочных и инженерных мер, направленных на совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов в городах, приведен в приложении.

Расчет социально-экономической эффективности мероприятий, направленных на развитие системы оказания помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно – транспортных происшествий, приведен в приложении.

Расчет бюджетной эффективности мероприятий, направленных на развитие системы оказания помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, приведен в приложении.

Снижение социально-экономического ущерба от гибели людей определено в соответствии с методикой оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от дорожно – транспортных происшествий (№Р-03112199-0502-00). **При этом в качестве базового значения рассматривается показатель числа лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, с расчетным (на конец 2004 года) нормативом величины ущерба в размере 3,817 млн. рублей.** Реальное снижение социально-экономического ущерба будет значительно больше, так как в приведенных прогнозах не учитывается показатель числа лиц, пострадавших в результате дорожно – транспортных происшествий.

Расчеты социально-экономической и бюджетной эффективности проводились в соответствии с методическими рекомендациями по оценке эффективности инвестиционных проектов, утвержденными Министерством экономики Российской Федерации, Министерством финансов Российской Федерации, Государственным комитетом Российской Федерации по строительной, архитектурной и жилищной политике 21 июня 1999 г. № ВК 477.

2.4 Доклад рабочей группы президиума Государственного совета Российской Федерации «О дальнейших мерах по повышению безопасности дорожного движения, снижению числа погибших при дорожно-транспортных происшествиях» (г. Москва 2009 г.)

Содержание

Список используемых сокращений

Введение

1. Характеристика состояния безопасности дорожного движения в России и за рубежом.

1.1. Текущее состояние и динамика ситуации в 1998 – 2008 годах.

1.2. Оценка социально-экономического и демографического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

1.3. Сравнение ситуации с безопасностью дорожного движения в России с другими странами.

1.4. Анализ основных элементов системы дорожного движения.

1.5. Выводы.

2. Анализ выполнения поручений президента российской федерации по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения (2005 – 2009 гг.).

3. Развитие системы государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения.

3.1. Общая характеристика.

3.2. Ход выполнения федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах».

3.3. Анализ деятельности региональных и местных комиссий по безопасности дорожного движения.

- 3.4. Анализ нормативно – правового регулирования в области обеспечения безопасности дорожного движения.
- 3.5. Анализ деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения по направлениям.
- 3.6. Анализ контрольно-надзорной деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения.
- 3.7. Характеристика деятельности по снижению детского дорожно-транспортного травматизма.
- 3.8. Выводы.
4. Анализ современных подходов к повышению безопасности дорожного движения в странах с развитой автомобилизацией.
- 4.1. Анализ традиционных и новых прогрессивных мер повышения безопасности дорожного движения.
- 4.2. Сопоставление зарубежных целевых программ в области обеспечения безопасности дорожного движения с федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах» 99
- 4.3. Выводы.
5. Предложения по применению лучшей российской практики решения приоритетных государственных задач для целей обеспечения безопасности дорожного движения.
- 5.1. Анализ основных тенденций стратегического развития Российской Федерации на долгосрочную перспективу.
- 5.2. Анализ лучшей российской практики решения приоритетных государственных задач и предложения по ее использованию в области обеспечения безопасности дорожного движения.
- 5.3. Выводы.
6. Работа с институтами гражданского общества по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения.
7. Международное сотрудничество в области обеспечения безопасности дорожного движения
8. Основные результаты 2006 – 2008 гг., выводы и предложения.

8.1. Основные результаты 2006 – 2008 гг.

8.2. Выводы.

8.3. Предложения.

Список используемых сокращений

В докладе используются следующие сокращения:

АППГ – аналогичный период прошлого года;

АСУДД – автоматизированная система управления дорожным движением;

БДД – безопасность дорожного движения;

ВВП – валовой внутренний продукт;

ВОЗ – всемирная организация здравоохранения;

ГЛОНАСС – глобальная навигационная спутниковая система;

ГТО – государственный технический осмотр;

ДТП – дорожно-транспортное происшествие;

ДТТ – дорожно-транспортный травматизм;

ИКТ – информационно-коммуникационные технологии;

КоАП – Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях;

МИАС – многопараметрическая информационно – аналитическая система прогнозирования и моделирования ситуации в области ОБДД;

МРОТ – минимальный размер оплаты труда;

ОБДД – обеспечение безопасности дорожного движения;

ОСАГО – обязательное страхование гражданской ответственности;

ПДД – правила дорожного движения;

СМИ – средства массовой информации;

СРО – саморегулируемые организации;

ТС – транспортные средства;

УДС – улично-дорожная сеть;

ФЗ – федеральный закон;

ФКЗ – федеральный конституционный закон;

ФЦП – федеральная целевая программа;

ФЦП ПБДД, Программа – федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах»;

ЮИД – юные инспектора движения.

2.4.1 Текущее состояние и динамика ситуации в 1998 – 2008 годах

Для определения основных тенденций, характеризующих ситуацию с БДД в Российской Федерации, и изменений, произошедших с 2005 г., когда состоялось первое заседание Государственного совета Российской Федерации по вопросам обеспечения БДД, выбран период в 11 лет (1998 – 2008 гг.). Характеристика состояния БДД основывается на описании основных показателей дорожно-транспортной аварийности в 2008 г. в сравнении с 1998 г., 2005 г. и с пиковыми периодами в динамике данных показателей.

1. Основные абсолютные показатели аварийности

По итогам 2008 г. на территории России после многолетней тенденции роста аварийности отмечено снижение всех трех основных показателей. В 2008 г. зарегистрировано 218 322 ДТП, в которых погибли 29 936 и ранены 270 883 человек. По сравнению с предшествующим годом количество ДТП, число погибших и раненых в них людей снизилось на 6,6%, 10,1% и 7,3% соответственно (в абсолютном выражении – на 15487, 3372 и 21323 соответственно). Относительно 1998 г. прирост количества ДТП составил 36,2%, числа раненых – 47,3%, погибших – 3,2%. При этом количество ТС на автомобильных дорогах страны за рассматриваемый период возросло на 31,1%, составив 41,2 млн. ТС.

Начиная с 2001 г., в стране наблюдалась тенденция роста аварийности на автомобильном транспорте. Количество количества ДТП и число раненых достигли максимума в 2007 г., превысив уровень 1998 г. на 45,9% и 58,9% соответственно. Максимальное число погибших в результате ДТП было

зафиксировано в 2003 г., превысив на 22,7% аналогичный показатель 1998 г. Темпы прироста основных показателей аварийности в 2001 – 2003 гг. в несколько раз опережали темпы прироста количества ТС относительно 1998 г. В 2003 г. на 1% прироста ТС пришлось 4,4% прироста количества ДТП, 3,7% прироста числа погибших и 5,3% прироста числа раненых.

Коренной перелом в состоянии аварийности на автомобильном транспорте произошел в 2004 г. В период с 2004 г. по 2007 г. число погибших в ДТП ежегодно сокращалось и в 2007 г. упало на 8,1% по сравнению с 2003 г., темпы прироста количества ДТП снизились в среднем на 5,6% к АППГ, числа раненых – в среднем на 6,2% к АППГ.

В 2008 г. впервые с 1998 г. уменьшились значения сразу трех основных показателей аварийности по сравнению с АППГ: количество ДТП сократилось на 6,6%, число раненых – на 7,3%, погибших – на 10,1%. Относительно пикового значения 2003 г. число погибших в ДТП уменьшилось на 5,7 тыс. чел. Фактически сохранено население нескольких коренных малочисленных народов России (например, камчадалов, алеутов и проживающих на территории Кемеровской области телеутов вместе взятых).

По сравнению с 2005 г. ситуация с обеспечением БДД существенно улучшилась: в 2008г. количество ДТП на дорогах страны сократилось на 2,2%, число раненых – на 1,4%, погибших – на 11,8%.

Снижение основных показателей аварийности отмечено во всех федеральных округах и 67 субъектах РФ. При этом следует отметить, что количество транспортных средств в стране возросло в истекшем году на 6,5%, в т.ч. легковых автомобилей – на 8,9%, грузовых автомобилей – на 3,5%, автобусов – на 1,3%.

Рост основных показателей аварийности (количества ДТП, числа погибших и раненых) отмечен только в Карачаево-Черкесской Республике (+4,2%, +24,6%, +7,3%). Рост количества ДТП и числа раненых (при снижении числа погибших) отмечен в Новгородской области (+3,7% и +1,7% соответственно) и Республике Тыва (+26,6% и +35,3% соответственно). Число погибших в ДТП возросло на территории Кировской (+8,2%), Томской (+7,1%),

Магаданской (+7,1%), Калужской (+5,9%), Липецкой (+3,6%) областей, Камчатского края (+2,7%), Амурской области (+2,1%), Республики Саха (Якутия) (+0,8%). В абсолютных значениях количество происшествий наиболее значительно увеличилось в Республике Тыва (+81), Новгородской области (+66), Карачаево-Черкесской Республике (+26). Число погибших в ДТП наиболее существенно увеличилось в абсолютных значениях на территории Карачаево-Черкесской Республики (+28), Кировской (+23), Липецкой (+10), Томской (+10) областей.

Основные относительные показатели аварийности

В 2008 г. по сравнению с 1998 г. транспортный риск сократился на 21,3%, тяжесть последствий ДТП уменьшилась на 27%, прирост социального риска составил 7,2%. Начиная с 2001 г., наблюдался рост таких относительных показателей аварийности, как число погибших в расчете на 100 тыс. населения (социальный риск) и число погибших в расчете на 10 тыс. ТС (транспортный риск). В 2003 г. они достигли своего максимума (25 погибших на 100 тыс. населения и 11 погибших на 10 тыс. ТС).

Тенденция к ежегодному сокращению социального и транспортного риска, наметившаяся в 2004 г., сохраняется на протяжении последних пяти лет (2004-2008 гг.). Исключение составил 2007 г., когда социальный риск увеличился на 1,9% по сравнению с 2006 г. В 2008 г. социальный риск сократился на 14,6%, транспортный риск – на 33,2% по сравнению с пиковым значением 2003 г.

В период 1998-2000 гг. зафиксирован ежегодный рост тяжести последствий ДТП (число погибших в расчете на 100 пострадавших в ДТП), не превышавший 3%. Начиная с 2001 г. по настоящее время наблюдается устойчивое сокращение рассматриваемого относительного показателя аварийности. За последние восемь лет (2001-2008 гг.) его значение уменьшилось почти на треть (-29,6% в 2008 г. по сравнению с 2000 г.) и составило 10 погибших в расчете на 100 пострадавших в ДТП.

Относительно 2005 г. темпы сокращения трех основных относительных показателей аварийности (социального и транспортного риска, а также тяжести

последствий ДТП) составили 11,3%, 25,2% и 9,5% соответственно.

Значительно выше среднероссийского показателя тяжесть последствий ДТП в Республике Адыгея, Республике Алтай, Республике Ингушетия, Республике Калмыкия, Карачаево-Черкесской Республике, Республике Северная Осетия, Республике Мордовия, Удмуртской Республике, Забайкальском крае, Калужской, Смоленской, Ленинградской, Пензенской, Ульяновской и Томской областях (13 погибших на 100 пострадавших и более).

Самая высокая тяжесть последствий ДТП отмечена на территории Чеченской Республики (29,3), Республики Дагестан (20,2), Кабардино-Балкарской Республики (18,2) и Республики Тыва (17,5).

Возросло значение коэффициента тяжести последствий ДТП по сравнению с уровнем предшествующего года в Чеченской Республике (+6,3 ед.), Томской (+2,3), Калужской области и Кабардино-Балкарской Республике (+2,0), Республике Мордовия (+1,8), Карачаево-Черкесской Республике (+1,6), Чукотском автономном округе (+1,3), Камчатском крае (+1,1), Республике Алтай (+1,0), Липецкой и Кировской областях (+0,9), Амурской, Костромской, Смоленской областях (+0,8), Приморском крае, Ульяновской области (+0,6%), Республике Саха (Якутия), Тюменской, Орловской областях (+0,5%), Республике Дагестан, Чувашской Республике, Еврейской автономной области (+0,4), Красноярском крае, Вологодской, Волгоградской, Псковской, Свердловской областях (+0,3), Алтайском крае (+0,2).

Основные виды ДТП

Основными видами ДТП в России по-прежнему остаются: наезд на пешехода (удельный вес таких ДТП в 2008 г. составил 37,8%), столкновение (32,8%), опрокидывание (13,6%), наезд на препятствие (7%) и наезд на стоящее ТС (2,9%). На долю указанных видов ДТП приходится более 90% всех происшествий с участием ТС, числа погибших и раненых в них людей.

Динамика количества ДТП по рассматриваемым видам ДТП в целом соответствует общей тенденции, характерной для динамики основных показателей аварийности. В период с 2001 г. по 2007 г. количество ДТП при столкновении ТС росло опережающими темпами по сравнению с другими

видами ДТП. В то время как наиболее распространенный вид ДТП – наезд на пешехода – с 2004 г. характеризовался наименьшими темпами прироста, а с 2007 г. – отрицательной динамикой.

Пик аварийности по основным видам ДТП зарегистрирован в 2007 г. (по виду «наезд на пешехода» – в 2006 г.). Относительно 1998 г. в 2007 г. прирост количества ДТП при столкновениях ТС составил 89,6%, при наезде на стоящее ТС – 61,5%, при наезде на препятствие – 55,9%, при опрокидывании ТС – 47,1%, при наезде на пешехода – 18,8%.

По сравнению с 2005 г. существенно сократилось количество ДТП, связанных с наездом на пешехода и опрокидыванием ТС (-13,2% и -1,4% соответственно). По остальным 3 видам (столкновение, наезд на препятствие и стоящее ТС) прирост количества ДТП за рассматриваемый период составил в среднем 6% (в том числе за счет уменьшения доли других видов ДТП).

Анализ распределения числа пострадавших по основным видам ДТП показывает, что наибольшее число участников дорожного движения погибают и получают ранения в результате наезда ТС на пешехода (36% и 29% соответственно в 2008 г.), столкновения (34% и 41%) и опрокидывания ТС (16% и 15%). Наибольшей тяжестью последствий характеризуются такие виды ДТП как «наезд на пешехода», «опрокидывание» и «наезд на препятствие» (12, 11 и 10 погибших соответственно на 100 пострадавших в 2008 г.).

Наибольшими темпами прироста числа погибших характеризуются такие виды ДТП как «наезд на препятствие» и «столкновение ТС» (в 2008 г. +22,6% и +11,8% соответственно по сравнению с 1998 г.). С 2002 г. превалируют темпы прироста числа раненых в результате столкновения ТС и наезда на стоящее ТС, превышая уровень 1998 г. на 81,5% и 63,8% (соответственно в 2008 г.).

Относительно 2005 г. по четырем из пяти основных видов ДТП в 2008 г. сократилось число погибших (наезд на пешехода, столкновение, опрокидывание и наезд на стоящее ТС), а по двум – число раненых (наезд на пешехода и опрокидывание).

В 2008 г. впервые за последние семь лет наблюдалось сокращение количества ДТП, числа погибших и раненых по каждому из основных видов

ДТП относительно аналогичных показателей предыдущего периода.

ДТП с особо тяжкими последствиями

При анализе основных показателей аварийности от ДТП с особо тяжкими последствиями¹ можно выделить четыре периода. Первый: с 1998 г. по 2001 г., охарактеризованный существенным падением их значений (-9,4% числа раненых, -15,4% числа погибших и -15,3% количества ДТП). Второй: с 2002 г. по 2004 г., который начался всплеском всех показателей (до 64,1%, 22% и 15,8% от уровня 1998 г. по раненым, ДТП и погибшим соответственно) и последующей относительной стабилизацией. Третий: с 2005 г. по 2006 г., на протяжении которого наблюдался резкий рост всех показателей аварийности от ДТП с особо тяжкими последствиями (до 209,5%, 108,5% и 66,7% от уровня 1998 г. по раненым, ДТП и погибшим соответственно). И четвертый: с 2007 г. по настоящее время, период, в котором удалось переломить негативную тенденцию предшествующих лет и выйти на устойчивое снижение значений рассматриваемых показателей.

ДТП с участием детей

Анализ динамики показателей детского ДТТ в 1998-2008 гг. свидетельствует о последовательном сокращении удельного веса основных показателей аварийности с участием детей в общей структуре аварийности. В 2008 г. по сравнению с 1998 г. доля ДТП, в которых пострадали дети, сократилась на 4%, доля погибших детей – на 2,4%, доля раненых детей – на 4,1% (составив 10,1%, 3,4% и 8,4% соответственно).

В 2008 г. зарегистрировано 21 970 (-7,9% относительно 2007 г.) ДТП с участием детей и подростков в возрасте до 16 лет, в которых погибли 1 018 (-8,8%) и ранены 22 785 детей (-7,8%). Относительно 1998 г. в 2008 г. уменьшение значений основных показателей детского дорожно-транспортного травматизма по показателю «количество ДТП с участием детей и подростков в возрасте до 16 лет» составило 4,7%, по показателю «число раненых детей» – 0,9%, по показателю «число погибших детей» – 40%.

В 2008 г. по сравнению с 2007 г. число пострадавших в ДТП детей снизилось на 2 020 человек. Количество ДТП с участием несовершеннолетних

сократилось во всех федеральных округах. Однако, в Дальневосточном и Южном федеральных округах при снижении количества ДТП и числа раненых, число погибших детей возросло на 12,5 и 1,6% соответственно. Высокие показатели роста количества происшествий с участием несовершеннолетних отмечены в Чукотском автономном округе (+100%), Республике Тыва (+23,5%), Республике Хакасия (+15,6%), Карачаево-Черкесской Республике (+13,6%) и Республике Саха (Якутия) (+12,8%).

В абсолютных значениях существенно возросло число погибших в ДТП детей в Рязанской области (на 24), Республике Саха (Якутия) (на 21), Республике Хакасия (18), Новгородской области (на 16), Республике Тыва (на 16), Калининградской области (на 11), Карачаево-Черкесской Республике (на 9).

В среднем в каждом десятом (10,1%) происшествии пострадал ребенок. Среднероссийский уровень превышен в Республике Тыва (16,3%), Республике Саха (16,1%), Чукотском автономном округе (15,4%), Республике Алтай (14,8%) и Республике Хакасия (14%). По сравнению с уровнем 2007 г. (10,2%), удельный вес ДТП с участием детей несколько снизился. Однако в 28 регионах отмечена тенденция роста доли происшествий, в которых пострадали дети. Особенно значительно возрос удельный вес в Республике Саха (Якутия) (с 13,1% до 16,1%), Республике Хакасия (с 11,2% до 14%), Республике Алтай (с 12,3% до 14,8%), Республике Калмыкия (с 9,9% до 11,4%), Рязанской области (с 8,6% до 9,8%).

В 2008 г. в структуре аварийности наибольший удельный вес имели ДТП с детьми-пешеходами (51,7%), на втором месте – ДТП с детьми-пассажирами (36,6%), на третьем – ДТП с детьми-водителями (12,6%), на четвертом – ДТП с детьми-велосипедистами (7,3%). Динамика изменения указанных видов ДТП с 2002 г. по 2008 г. характеризовалась существенным увеличением количества ДТП, в которых пострадали дети-пассажиры ТС (+38,2% относительно 1998 г.). При этом в 2000-2008 гг. наибольшее сокращение зарегистрировано по ДТП, в которых пострадали дети-пешеходы (-24,4% в 2008 г. к 1998 г.).

В 2008 г. практически половину (49,4%) всех пострадавших в ДТП детей составили дети-пешеходы. При этом каждый второй погибший в ДТП ребенок

участвовал в дорожном движении в качестве пассажира ТС (50,8%), а каждый второй раненый – в качестве пешехода (49,9%). За рассматриваемый период (1998-2008 гг.) укрепилась тенденция к увеличению доли погибших детей-пассажиров ТС (+15% по сравнению с 1998 г.) и сокращению доли погибших и раненых детей-пешеходов (-17,2% и -13% соответственно) в общем числе детей, погибших/ раненых в результате ДТП.

Количество наездов на несовершеннолетних пешеходов снизилось на 9,5%, в 11 219 ДТП погибли 380 (-13,6%) и были ранены 11229 (-9%) человек. Возросло количество таких ДТП в Республике Калмыкия (+66,7%), Республике Тыва (+59,1%), Рязанской области (+49,2%), Республике Алтай (+34,8%), Новгородской области (+32,8%), Республике Хакасия (+18,6%), Астраханской области (+13,4%), Забайкальском крае (+12,3%), Костромской области (+10,3%).

В абсолютных значениях наибольший прирост таких происшествий отмечен в Рязанской области (+31 ДТП), Новгородской области (+19), Республике Тыва (+13), Астраханской области (+11), Республике Хакасия (+11), Забайкальском крае (+9), Республике Алтай (+8), Республике Калмыкия (+8).

Из-за нарушений ПДД, допущенных водителями транспортных средств совершено 6 397 (57%) наездов на детей-пешеходов, в результате которых 281 ребенок погиб и 7 159 получили ранения. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года количество происшествий сократилось на 5,2%, число погибших и раненых – на 1,1% и 5,2% соответственно. Каждый пятый (20,3%) наезд на ребёнка произошёл на пешеходном переходе, при этом количество таких ДТП возросло на 3,8%. В 2 280 ДТП погибли 43 (+19,4%) и получили травмы 2 338 (+4,2%) несовершеннолетних.

Подавляющее большинство наездов на детей-пешеходов (93%) произошло на уличной сети городов и населённых пунктов. Всего зарегистрировано 10 563 (-8,1%) ДТП, в которых погибло 295 (-13,7%) и ранено 10 619 (-7,7%) детей.

Почти половина (45,1%) таких ДТП зарегистрирована на улицах местного значения. Так же часто (20,8% ДТП) получали травмы дети-пешеходы на магистральных улицах районного значения (19,6%) и магистральных улицах

общегородского значения (20,3%). При этом наблюдалось увеличение количества наездов на детей-пешеходов на магистральных улицах районного значения (+5,1%), а число погибших детей-пешеходов на улицах данной категории возросло на 15,4%.

В 2008 г. зарегистрировано 8 051 ДТП, в результате которых погибли 517 и получили ранения 8 667 детей-пассажиров. По сравнению с АППГ количество ДТП сократилось на 5,4%, число погибших не изменилось, число раненых сократилось на 6,7%. При этом число погибших детей-пассажиров превысило число погибших детей-пешеходов. Пренебрежение водителей к использованию специальных детских сидений зафиксировано при оформлении 1 042 (+12%) ДТП, или каждого восьмого ДТП с участием детей-пассажиров, в результате которых 119 (+54,5%) детей погибли и 958 (+10,1%) получили ранения. Нарушение правил применения ремней безопасности при перевозке детей способствовало гибели 30 (+20%) и ранению 295 (-13,5%) несовершеннолетних пассажиров в 322 (-10,6%) происшествиях.

Основная часть (79,4%) детей-пассажиров, пострадавших в ДТП, находилась в салонах легковых автомобилей. Пассажирами автобусов являлись 5,3% всех пострадавших детей-пассажиров. Более половины (55,8%) ДТП, в которых пострадали дети-пассажиры автобусов, произошли с автобусами «малой вместимости», при этом отмечен рост показателей аварийности - в 223 (+8,3%) ДТП погибли 5 (+66,7%) и получили ранения 260 (+6,6%) детей-пассажиров.

С участием несовершеннолетних водителей произошло 1647 ДТП, в них погибли 94 (-23%) и были ранены 2064 (-8,2%) человека. Наиболее неблагоприятная ситуация отмечается по итогам года в Московской области (110 ДТП, +14,6%), Приморском крае (61 ДТП, +19,6%), Ростовской области (60 ДТП, +20%), Воронежской области (51 ДТП, +15,9%), Алтайском крае (49 ДТП, +8,9%), Челябинской области (45 ДТП, +73,1%), Владимирской области (40 ДТП, +8,1%), Самарской области (34 ДТП, +25,9%), Пермском крае (32 ДТП, +10,3%), Новосибирской области (31 ДТП, +14,8%), г. Москве (31 ДТП, +6,9%), Волгоградской области (25 ДТП, +4,2%), Хабаровском крае (21 ДТП, +10,5%), г. Санкт-Петербурге (20 ДТП, +53,8%).

Продолжают отмечаться высокие темпы роста аварийности с участием несовершеннолетних водителей мопедов и приравненных к ним ТС (так называемых «мокиков», «скутеров» и т.д.). Эти ДТП составляют почти две трети (64,1%) от числа происшествий с участием несовершеннолетних водителей мототранспорта. В 686 (+34,5%) ДТП погибли 12 (-25%) и были ранены 647 (+36,4%) несовершеннолетних водителей данных мототранспортных средств. Более двух третей (69,4%), или 476 (+41,2%) происшествий произошли из-за нарушений, допущенных самими несовершеннолетними водителями. Наиболее неблагоприятная ситуация сложилась в Московской области (71 ДТП, +39,2%), Краснодарском крае (60 ДТП, +3,4%), Приморском крае (42, +133,3%), Ростовской области (29, +38,1%), Нижегородской области (24, +50%), Воронежской области (27, +237,5%), Красноярском крае (19, +90%), г. Санкт-Петербурге (15, +66,7%), Кемеровской области (15, +114,3%).

В 2008 г. относительно 2005 г. количество ДТП, в которых пострадали дети, сократилось на 13,8%, число раненых в них детей - на 12,7%. Пострадавших в ДТП детей-пешеходов стало меньше на 18,7%, детей-пассажиров – на 5,6%, детей-велосипедистов – на 17,9%. Сократилось число детей, погибших в результате ДТП, и по сравнению с 1998 г.: пешеходов - на 58,6%, велосипедистов – на 23,5%, пассажиров – на 15%.

Всего за 11 лет были сохранены жизни 679 детей и подростков в возрасте до 16 лет. За период реализации ФЦП ПБДД с 2006 г. по 2008 г. сохранены жизни 323 детей и подростков в возрасте до 16 лет, что соотносится, например, с численностью детей, обучающихся в средней российской школе².

2.4.2 Оценка социально – экономического и демографического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий

В 2008 г. в рамках реализации ФЦП ПБДД были уточнены подходы к оценке социально-экономического и демографического³ ущерба от ДТП, более полно учитывающие его различные составляющие, и разработана новая методика оценки ущерба от ДТП и их последствий.

Применение данной методики, а также введение обязательного страхования гражданской ответственности водителей ТС позволило пересмотреть и рассчитать реальную величину прямых и косвенных составляющих ущерба от ДТП, которая более чем в 3 раза превышает результаты предыдущих расчетов и приближается к аналогичному показателю в развитых странах.

Так, согласно уточненным расчетам, социально-экономический ущерб от ДТП в 2004 г. составил 1 167 млрд. руб. или 6,8% от ВВП, в 2008 г. – 908,1 млрд. руб. За пять лет, начиная с 2004 г., совокупные потери экономики страны от ДТП и их последствий превысили 5 617 млрд. руб., что сопоставимо с доходной частью федерального бюджета Российской Федерации в 2005 г. (5 127,2 млрд. руб.4). Суммарный демографический ущерб за этот же период оценивается в 378,6 тыс. чел., что в 1,3 раза больше численности населения Республики Калмыкия (284 тыс. чел.) и соотносится с населением Камчатского края (343,5 тыс. чел.).

Сокращение социально-экономического ущерба от ДТП в 2008 г. относительно 2004 г. составило 237,3 млрд. руб. (20,3%), относительно пикового 2006 г. – 339,3 млрд. руб. (26,7%). Сокращение демографического ущерба от ДТП в 2008 г. относительно 2004 г. составило 6 669 человек (8,7%), относительно пикового 2007 г. – 7 400 человек (9,5%).

Доля ущерба от дорожно-транспортной аварийности в общем объеме ВВП, положительная тенденция к сокращению которой наметилась в 2005 г., к 2008 г. снизилась в 3,1 раза от уровня 2004 года и составила 2,2% (при одновременном увеличении за тот же период номинального объема произведенного ВВП в 2,4 раза).

Основная часть социально-экономического ущерба (около 70%, или 635,8 млрд.руб.) связана с потерями от ДТТ. Из них на гибель людей приходится 455,6 млрд.руб., на ранения людей – 180,3 млрд.руб. Ущерб от повреждения транспортных средств составил 237,2 млрд. руб., или 26,1%. Остальные потери отнесены к «прочему» ущербу (повреждения дорог и сооружений на них, порча грузов, задержки ТС в зоне возникновения ДТП, административные затраты, экологический ущерб).

На долю потерь от наездов на пешеходов, столкновений и опрокидываний транспортных средств приходится порядка 84% общего размера социально-экономического ущерба. Наибольший ущерб по итогам 2008 г. был нанесён в результате столкновений (264,7 млрд.руб.) и наездов на пешеходов (190,3 млрд.руб.).

Относительные показатели ущерба от ДТП также характеризуются отрицательной динамикой: социально-экономический ущерб в расчете на одного пострадавшего в ДТП в 2008г. в сравнении с 2004 г. снизился на 12,5% (в расчете на одно ДТП – на 24%), демографический ущерб – на 7,5% (49 человек на 100 тыс. населения в 2008 г. против 53 человек на 100 тыс. населения в 2004 г.).

В сравнении с 2005 г. по состоянию на сегодняшний день социально-экономический ущерб от ДТП сократился на 299,6 млрд. руб. (24,4%), демографический – на 7 155 человек (9,2%), доля ущерба в общем объеме ВВП снизилась в 2,6 раза (с 5,7% до 2,2%).

2.5 Анализ выполнения поручений президента Российской Федерации по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения (2005 – 2009 гг.)

В решениях Президиума Государственного Совета Российской Федерации (ноябрь 2005 г.), Указах Президента Российской Федерации от 22.09. 2006 г. №1042 и от 03.07.2008 г. №1041, специальных поручениях Президента Российской Федерации поставлена задача по разработке и осуществлению конкретного комплекса мер по преодолению сложной ситуации с ДТТ, его социальными, экономическими и демографическими последствиями, которые уже стали оказывать заметное влияние на национальную безопасность страны.

Эти мероприятия предусматривали подготовку ФЦП ПБДД, аналогичных региональных программ, создание Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения, разработку предложений по совершенствованию законодательства Российской Федерации в области ОБДД,

направленных на повышение эффективности управления системой БДД, профилактику ДТП и осуществление ряда мероприятий по конкретным направлениям деятельности в этой области.

В соответствии с данными поручениями разработана и с 2006 г. реализуется ФЦП ПБДД, утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 20.02.2006 г. №100. Основной целью Программы является сокращение в 2012 г. числа погибших в ДТП по отношению к 2004 г. в 1,5 раза.

Программные мероприятия направлены на повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников движения, снижение детского ДТТ, повышение уровня активной и пассивной безопасности ТС, активное внедрение автоматических систем контроля за соблюдением ПДД, ликвидацию мест концентрации ДТП, оптимизацию скоростных режимов, организацию парковок, особое внимание уделяется мероприятиям, направленным на улучшение условий движения пешеходов, решение вопросов развития системы оказания помощи пострадавшим в ДТП и другие мероприятия.

Программа является основой национальной стратегии в области ОБДД. Фактически в ней реализовано требование Президента Российской Федерации об активизации роли государства в снижении ДТТ.

В целях формирования и проведения единой государственной политики в области ОБДД постановлением Правительства Российской Федерации от 25.04.2006 г. №237 образована Правительственная Комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения.

В состав комиссии вошли представители МВД России, Минтранса России, МЧС России, Минздравсоцразвития России, Минобрнауки России и других заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, а также общественных организаций и объединений. Комиссию возглавляет первый заместитель Председателя Правительства Российской Федерации.

В настоящее время во всех субъектах РФ функционируют комиссии по БДД.

Решение задач, поставленных высшим руководством страны по

повышению БДД, объективно предполагает разработку и реализацию комплекса мер по совершенствованию законодательства в этой области. Определенная работа в этом направлении проводится.

Начиная с 2006 г., только на федеральном уровне принято более 160 нормативных правовых актов различной юридической силы, непосредственно связанных с решением различных вопросов в области ОБДД. В их числе 20 федеральных законов, 8 указов Президента Российской Федерации, 50 актов Правительства Российской Федерации, более 90 ведомственных (межведомственных) нормативных правовых актов, принятых федеральными органами исполнительной власти в пределах их компетенции.

Приняты федеральные законы «О рекламе», «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации», «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля».

Внесен ряд изменений в КоАП, предусматривающих, усиление ответственности за совершение наиболее грубых нарушений ПДД, совершенствование механизма исполнения административных наказаний, введение новых составов административных правонарушений, устранение пробелов и внутренних противоречий норм закона.

В отечественное законодательство введены принципиально новые положения, позволяющие привлекать к ответственности владельцев ТС на основании результатов применения работающих в автоматическом режиме средств фото-видео фиксации правонарушений в области дорожного движения.

В 2008 г. Российская Федерация ратифицировала Конвенцию «О взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения», в которой определен порядок административного делопроизводства в отношении граждан Белоруссии, Армении, Казахстана и Таджикистана, совершивших правонарушения на территории России.

Отдельные изменения внесены в Градостроительный и Земельный кодексы Российской Федерации, Закон Российской Федерации «О милиции», федеральные законы «О безопасности дорожного движения», «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» и ряд других законодательных актов.

Во исполнение поручения Президента Российской Федерации от 23.10.2006 г. №Пр – 1826 внесены изменения в законодательные акты Российской Федерации, направленные на усиление уголовной ответственности за нарушение ПДД и эксплуатации ТС водителями, находящимися в состоянии алкогольного и (или) наркотического опьянения, а также касающиеся расширения полномочий сотрудников милиции в части проведения освидетельствования лиц, в отношении которых имеются основания полагать, что они управляли ТС в состоянии алкогольного и (или) наркотического опьянения.

Возложение на МВД России, в числе основных, задачи по ОБДД и функции по координации деятельности федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, ситуация с ДТГ в стране обусловили объективную необходимость усиления роли Госавтоинспекции, которая фактически является единственным органом, осуществляющим комплексное воздействие на все элементы деятельности по ОБДД.

Во исполнение поручений Президента Российской Федерации от 21 июля 2007 г. №Пр-1341 разработан проект Указа Президента Российской Федерации «О внесении изменений в некоторые акты Президента Российской Федерации по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения», направленный на совершенствование специальных контрольных, надзорных и разрешительных функций в области ОБДД, а также на укрепление организационно-функционального единства системы Госавтоинспекции. Указ подписан Президентом Российской Федерации 03.07.2008 г. за №1041.

В целях последовательной реализации контрольно-надзорных функций на Госавтоинспекцию Указом возложен ряд дополнительных обязанностей, расширен перечень субъектов взаимодействия и органов государственной

власти, у которых служба вправе запрашивать и получать сведения о соблюдении законодательства Российской Федерации в области ОБДД. Полномочия службы систематизированы и приведены в соответствие с последними изменениями в законодательстве.

Указ содержит ряд положений, направленных на повышение правового статуса главного государственного инспектора безопасности дорожного движения Российской Федерации.

Разработан ряд нормативных правовых актов по вопросам упорядочения использования спецсигналов на ТС. Постановлением Правительства Российской Федерации от 1 декабря 2006 г. №737 утвержден перечень государственных органов, на ТС которых устанавливаются устройства для подачи спецсигналов при отсутствии цветографических схем на наружных поверхностях этих ТС, который не превышает 1 000 единиц. Подготовлено и утверждено Правительством Российской Федерации постановление «О подготовке и допуске водителей к управлению транспортными средствами, оборудованными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов» от 15 декабря 2007 г. №876.

В настоящее время на рассмотрении в Государственной Думе РФ находится проект ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» (в части ограничения оборота устройств для подачи специальных световых или звуковых сигналов, устанавливаемых на ТС).

В рамках выполнения поручений Президента России и в целях повышения социально-правовой защищенности сотрудников Госавтоинспекции Правительством РФ принято постановление от 15 сентября 2008 г. №690 «О внесении изменения в постановление Совета Министров–Правительства Российской Федерации от 22 сентября 1993 г. №941», которым установлено льготное исчисление выслуги лет для сотрудников дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции.

Издано постановление Правительства Российской Федерации от 17 января 2007 г. №20 «Об утверждении Положения о сопровождении транспортных средств автомобилями Государственной инспекции безопасности

дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и военной автомобильной инспекции».

Утвержден специальный технический регламент «О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ», предусматривающий запрещение ввода в эксплуатацию транспортных средств, уровень выбросов которых ниже требований ЕВРО-2.

Ведется разработка проектов федеральных законов, специальных технических регламентов, призванных законодательно урегулировать требования к конструктивной и эксплуатационной безопасности ТС, процессам их технического обслуживания и ремонта.

С 1 января 2009 г. введены в действие новые примерные программы подготовки водителей ТС различных категорий. Программы предусматривают внедрение современных технологий обучения, позволяющих моделировать типичные опасные ситуации, и значительное увеличение времени на отработку приемов управления ТС. Одновременно повышены требования к уровню подготовленности, как преподавателей, так и мастеров производственного обучения.

Приведен в соответствие с положениями Венской конвенции порядок подготовки водителей автопоездов различных категорий ТС. Определены также Требования к образовательным учреждениям и организациям, осуществляющим подготовку и переподготовку водителей ТС.

На базе ГУВД по Челябинской области проводится эксперимент по приему практических экзаменов на специально оборудованном автодроме, оснащенный средствами автоматизированного контроля и выставления оценки кандидатам в водители. Современные автодромы используются при подготовке водителей и приеме квалификационных экзаменов в Удмуртской Республике, Приморском и Краснодарском краях. Повсеместное внедрение таких автодромов позволит существенно повысить качество экзаменационной работы Госавтоинспекции и обеспечит объективность контроля усвоения кандидатами в водители соответствующих программ подготовки.

В рамках совершенствования ПДД установлены дополнительные требования к безопасности перевозок детей, предусмотрена возможность оформления ДТП без участия сотрудников Госавтоинспекции.

В целях создания благоприятных условий для реализации Программы, своевременного обеспечения ее финансирования в полном объеме и расширения софинансирования, повышения взаимной ответственности за безусловное и качественное исполнение запланированных мероприятий государственный заказчик-координатор Программы МВД России в лице Министра внутренних дел заключило соглашения с главами субъектов Российской Федерации о взаимодействии (сотрудничестве) по реализации Программы.

Для обеспечения решения финансовых, организационных и иных вопросов, связанных с реализацией Указа Президента Российской Федерации «О первоочередных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» от 22 сентября 2006 г. №1042 подготовлено постановление Правительства Российской Федерации от 18 августа 2007 г. №528 «О внесении изменений в федеральную целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах» в части увеличения объемов финансирования за счет средств федерального бюджета на 2007-2009 гг. по отдельным мероприятиям Программы.

Определенная работа проведена по улучшению условий дорожного движения, увеличению пропускной способности улиц и дорог, в первую очередь в городах федерального значения и административных центрах субъектов Российской Федерации. Осуществлен ряд мероприятий по организации работы по строительству и обустройству достаточного количества мест для парковки ТС, подземных и надземных переходов, созданию безопасных условий для пешеходов.

Выводы:

Сегодня можно сказать, что поручения Президента Российской Федерации по вопросам ОБДД в основном выполнены.

1. Прежде всего, отмечается активизация деятельности всех ветвей государственной власти в области ОБДД.

Принят пакет нормативно-правовых актов, включая законодательные акты, постановления Правительства Российской Федерации, ведомственные акты, реализация которых направлена на ОБДД. Повысился уровень прокурорского и судебного реагирования на нарушения прав и законных интересов участников движения. Изменился подход к проблеме БДД на региональном и муниципальном уровнях.

В результате отмечается некоторая стабилизация обстановки с аварийностью на дорогах страны.

Изучение зарубежного опыта в области ОБДД показали, что значительно улучшить положение можно только на основе программно-целевого подхода, который даст возможность объединить и скоординировать усилия государства и общества, причем и на федеральном, и на региональном, и на местном уровнях.

2. В тоже время необходимо дальнейшее совершенствование функционирования системы государственного управления в области ОБДД, проведение работы по уточнению задач, функций, компетенции и ответственности органов исполнительной власти и, прежде всего, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления муниципальных образований, разработка регламентов их деятельности и взаимодействия.

Необходимо активное продолжение реализации комплекса мероприятий, предусмотренных Программой.

Наши дальнейшие действия должны быть направлены на определение роли и ответственности федеральных органов исполнительной власти и защиту прав и законных интересов участников движения.

2.6 Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах»

1. Паспорт федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах»

Наименование Программы – федеральная целевая программа "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах"

Дата принятия решения – распоряжение Правительства Российской Федерации о разработке Программы от 27 октября 2012 г. № 1995-р

Государственный заказчик - координатор Программы – Министерство внутренних дел Российской Федерации

Государственные заказчики – Министерство внутренних дел Российской Федерации, Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерство здравоохранения Российской Федерации, Министерство образования и науки Российской Федерации, Министерство промышленности и торговли Российской Федерации, Министерство транспорта Российской Федерации, Федеральное дорожное агентство.

Основные разработчики Программы – Министерство внутренних дел Российской Федерации, Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерство здравоохранения Российской Федерации, Министерство образования и науки Российской Федерации, Министерство промышленности и торговли Российской Федерации, Министерство транспорта Российской Федерации, Федеральное дорожное агентство, федеральное казенное учреждение "Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации"

Цель и задачи.

Целью является сокращение смертности от дорожно-транспортных происшествий к 2020 году на 8 тыс. человек (28,82%) по сравнению с 2012 годом;

Задачами Программы являются:

▶ создание системы пропаганды с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения;

▶ формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах; повышение культуры вождения; развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;

▶ повышение требований к подготовке водителей на получение права на

управление транспортными средствами и требований к автошколам, осуществляющим такую подготовку

Целевые индикаторы и показатели Программы.

- ▶ число лиц, погибших в дорожно – транспортных происшествиях;
- ▶ число детей, погибших в дорожно – транспортных происшествиях;
- ▶ социальный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 тыс. населения);
- ▶ транспортный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 10 тыс. транспортных средств).

Сроки и этапы реализации Программы – 2013 - 2020 годы, в том числе:

I этап – 2013 – 2015 годы;

II этап – 2016 – 2020 годы.

В 2015 году необходимо проанализировать результаты реализации Программы, подготовить предложения по корректировке показателей, индикаторов и перечня мероприятий Программы

Объемы и источники финансирования Программы.

Общий объем финансирования на 2013 – 2020 годы (в ценах соответствующих лет) составляет 32422,872 млн. рублей, в том числе:

1. За счет средств федерального бюджета – 17193,032 млн. рублей, из них:

▶ научно-исследовательские и опытно – конструкторские работы – **933,34 млн. рублей;**

▶ капитальные вложения – **8047,239 млн. рублей;**

▶ прочие нужды – **8212,453 млн. рублей.**

2. За счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации – 14162,38 млн. рублей, из них:

▶ капитальные вложения – **10393,077 млн. рублей;**

▶ прочие нужды – **3769,303 млн. рублей;**

3. За счет средств внебюджетных источников – 1067,46 млн. рублей, из них:

▶ капитальные вложения – **486,226 млн. рублей;**

► прочие нужды – **581,234 млн. рублей**

Ожидаемые конечные результаты реализации Программы и показатели социально – экономической эффективности:

– сокращение случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий, в том числе детей, к 2020 году на 8 тыс. человек (28,82%) по сравнению с 2012 годом;

– сокращение социального риска к 2020 году на 30,5% по сравнению с 2012 годом;

– сокращение транспортного риска к 2020 году на 36,7% по сравнению с 2012 годом

2. Характеристика проблемы, на решение которой направлена Программа

Безопасность дорожного движения является одной из важных социально – экономических и демографических задач Российской Федерации. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно – транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут или становятся инвалидами дети.

Ежегодно в Российской Федерации в результате дорожно – транспортных происшествий погибают или получают ранения свыше 275 тыс. человек. На дорогах за последние 9 лет погибли 9852 ребенка в возрасте до 16 лет, травмированы 209223 ребенка. Демографический ущерб от дорожно – транспортных происшествий и их последствий за 2004 – 2011 годы составил 571407 человек.

Размер социально – экономического ущерба от дорожно – транспортных происшествий и их последствий за 2004 – 2011 годы оценивается в 8188,3 млрд. рублей, что можно сопоставить с доходами консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации за 2012 год (8064,3 млрд. рублей). Несмотря на то что в 2011 году социально – экономический ущерб от дорожно

– транспортных происшествий и их последствий снизился до 862 млрд. рублей, его годовой размер тем не менее все равно существенен и примерно равен расходам консолидированного бюджета субъектов Российской Федерации за 2011 год на жилищно-коммунальное хозяйство (881,25 млрд. рублей).

Обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни и содействия региональному развитию.

В ряде стратегических и программных документов вопросы обеспечения безопасности дорожного движения определены в качестве приоритетов социально – экономического развития Российской Федерации.

Внедрение программ повышения безопасности на дорогах России Президент Российской Федерации В.В.Путин в своем Послании Федеральному Собранию Российской Федерации на 2013 год назвал одной из актуальных задач развития страны.

Целями государственной демографической политики, установленными Концепцией долгосрочного социально – экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 г. № 1662-р, являются снижение темпов естественной убыли населения, стабилизация и создание условий для роста его численности, а также повышение качества жизни и увеличение ее ожидаемой продолжительности.

Одним из главных направлений демографической политики в соответствии с Концепцией демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 9 октября 2007 г. №1351, является снижение смертности населения, прежде всего высокой смертности мужчин в трудоспособном возрасте от внешних причин, в том числе в результате дорожно-транспортных происшествий.

Одним из инструментов достижения целей демографической политики Российской Федерации согласно плану мероприятий по реализации в 2011 –

2015 годах Концепции демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденному распоряжением Правительства Российской Федерации от 10 марта 2011 г. № 367-р, должна стать федеральная целевая программа "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах" (далее – Программа).

Задачи по обеспечению безопасности дорожного движения также решаются в рамках реализации государственной программы Российской Федерации «Доступная среда» на 2011 – 2015 годы, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2012 г. № 2181–р, целью которой является формирование к 2015 году условий для обеспечения равного доступа инвалидов (наравне с другими) к транспорту, информации и связи, а также к объектам и услугам, предоставляемым населению. Мероприятия государственной программы Российской Федерации «Доступная среда» на 2011 – 2015 годы носят адаптационный характер и нацелены на решение инфраструктурных проблем пользования транспортной системой людьми с ограниченными возможностями.

В рамках реализации Программы предусматриваются мероприятия, целью реализации которых станет решение организационных и образовательных проблем безопасного участия людей с ограниченными возможностями в дорожном движении (создание системы обучения людей с ограниченными возможностями пользоваться специальными автотранспортными средствами в качестве водителя и пассажира, а также решение ряда организационных проблем, связанных с допущением их к участию в дорожном движении и обучении).

В федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы)», утвержденную постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. № 848, входит подпрограмма «Автомобильные дороги», целевые индикаторы которой отражают деятельность, направленную на увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям. Ожидаемые результаты реализации подпрограммы

«Автомобильные дороги» предполагаются в виде снижения ограничения пропускной способности автомобильных дорог федерального значения, строительства и реконструкции таких дорог, включая строительство платных автомобильных и скоростных дорог в составе международных транспортных коридоров. На условиях софинансирования из федерального бюджета планируется построить и реконструировать автомобильные дороги регионального и межмуниципального значения.

В Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года одной из заявленных целей государственной политики в сфере развития транспорта является создание условий для повышения конкурентоспособности экономики и качества жизни населения, включая повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

Цели повышения уровня безопасности транспортной системы, снижения тяжести последствий дорожно – транспортных происшествий, числа пострадавших и погибших в них обозначены в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734–р. Задачи указанной Стратегии предлагают стратегические ориентиры в решении проблем безопасности всей транспортной системы России, в то время как Программа направлена на решение на тактическом уровне одной из задач указанной Стратегии - повышение безопасности дорожного движения.

Таким образом, задачи сохранения жизни и здоровья участников дорожного движения (за счет повышения дисциплины на дорогах, качества дорожной инфраструктуры, организации дорожного движения, повышения качества и оперативности медицинской помощи пострадавшим и др.) и, как следствие, сокращения демографического и социально- экономического ущерба от дорожно – транспортных происшествий и их последствий согласуются с приоритетными задачами социально – экономического развития Российской Федерации в долгосрочной и среднесрочной перспективе и направлены на обеспечение снижения темпов убыли населения Российской

Федерации, создания условий для роста его численности.

Результаты реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. №100, свидетельствуют, что использование программно – целевых методов управления в этой сфере позволило значительно улучшить ситуацию с дорожно-транспортной аварийностью в стране. В ходе реализации этой программы основной акцент был сделан на таких важных направлениях, как предупреждение опасного поведения участников дорожного движения, профилактика детского дорожно – транспортного травматизма, развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно – транспортных происшествиях, совершенствование условий движения транспортных средств и повышение безопасности пешеходов. Активизировалась работа по обеспечению безопасности дорожного движения на региональном и муниципальном уровнях. Во всех субъектах Российской Федерации и большинстве муниципальных образований были приняты и реализовывались соответствующие программы. Таким образом, на федеральном, региональном и местном уровнях были сформированы единые подходы к снижению ущерба, наносимого государству и обществу последствиями дорожно – транспортных происшествий.

Итогом реализации программных мероприятий стало сокращение на 18,9 процента числа погибших в дорожно – транспортных происшествиях.

В количественном выражении этот показатель снизился с 34506 человек в 2004 году до 27991 человека в 2012 году. Также отмечается сокращение по таким важным индикаторам, как тяжесть последствий дорожно- транспортных происшествий (на 19%), социальный и транспортный риски (на 17,6% и 41%). В целом за 7 лет действия Программы сохранены жизни более 35 тыс. человек.

Позитивное влияние программно – целевых методов управления на состояние аварийности подтверждается динамикой значений следующих основных показателей аварийности в 1997 – 2012 годах, где:

► 1997 – 2003 годы – период деятельности по обеспечению безопасности

дорожного движения в условиях отсутствия программно- целевого подхода, характеризующийся существенным ухудшением ситуации с аварийностью, в частности, рост числа погибших в дорожно- транспортных происшествиях за 6 лет составил 28,7 процента;

▶ 2004 – 2005 годы – период начала действия программно – целевого подхода, характеризующийся сокращением числа лиц, погибших в дорожно- транспортных происшествиях, на 4,6% в сравнении с уровнем 2003 года;

▶ 2006 – 2007 годы – период начала действия федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах», в котором отмечается первичный рост и последующее незначительное сокращение числа лиц, погибших в дорожно- транспортных происшествиях, на 1,9 процента в сравнении с уровнем 2005 года;

▶ 2008 – 2012 годы – период снижения числа лиц, погибших в дорожно- транспортных происшествиях, по сравнению с 2007 годом. Снижение составило 16%.

В 2009 году после преодоления инерции стартового периода реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах» в России удалось впервые с 2000 года последовательно обеспечивать сокращение количества дорожно – транспортных происшествий с пострадавшими и достичь минимального зарегистрированного 20 лет назад уровня числа погибших в дорожно – транспортных происшествиях за год. В этот период число погибших в дорожно-транспортных происшествиях не только сократилось, но и по темпам своего снижения опережало ожидаемую динамику значений этого показателя (за 2006 – 2010 годы – на 2039 человек).

Оценивая эффективность федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах», следует учитывать, что значительная часть периода ее реализации происходила в условиях недостаточного ресурсного обеспечения из – за последствий мирового финансового кризиса. В первую очередь это коснулось региональных целевых программ.

Принятие и реализация федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах» позволили заложить основы программно – целевого подхода к решению проблем аварийности на дорогах России, в частности:

- ▶ установлены до 2012 года цель, задачи, измеримые целевые ориентиры снижения числа лиц, ежегодно погибающих в дорожно – транспортных происшествиях;

- ▶ разработана система программных мероприятий, ориентированных на достижение цели, и определены объемы и источники финансирования этих мероприятий;

- ▶ во всех субъектах Российской Федерации и более чем в 1500 муниципальных образованиях приняты и реализуются программы по обеспечению безопасности дорожного движения;

- ▶ активно работают региональные комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения.

Существенным результатом реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах» стало начавшееся изменение отношения всех органов государственной власти к безопасности дорожного движения как к одному из национальных приоритетов государственной политики Российской Федерации.

Одним из основных факторов, позволивших достичь таких результатов, является успешная реализация программных мероприятий.

В рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах» реализовано более 4 тысяч основных мероприятий стоимостью около 28 млрд. рублей, на средства федерального бюджета для субъектов Российской Федерации приобретено 13246 единиц материально-технических ресурсов на сумму свыше 7,9 млрд. рублей.

Для обучения детей правилам безопасного поведения на дороге построено и введено в действие 3 федеральных экспериментальных центра «Детский автогород» (в гг. Владивостоке, Ульяновске и Туапсе) и 15 детских автогородков, в 1000 общеобразовательных школ всех субъектов Российской Федерации для

учащихся и учителей осуществлена рассылка комплектов учебно-методической литературы по безопасному участию детей в дорожном движении.

В подмосковном г. Ногинске, пос. Ковалевка Ростовской области и пос. Иноземцово Ставропольского края построены учебно – тренировочные комплексы для подготовки спасателей Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий и отработки действий сотрудников служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий.

В г. Москве введен в эксплуатацию комплекс административных зданий Центра специального назначения в области обеспечения безопасности дорожного движения, являющегося территориальным органом Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Модернизировано 1529 светофорных объектов, включая оснащение светодиодными светофорами, современными управляющими контроллерами, табло обратного отсчета времени разрешающего сигнала, дополнительными звуковыми сопровождающими сигналами и др.

На территории 12 субъектов Российской Федерации оснащены дорожными удерживающими и пешеходными ограждениями свыше 219 км наиболее опасных участков улично – дорожной сети.

Оборудовано искусственным освещением свыше 200 км автомобильных дорог общего пользования.

Созданы системы маршрутного ориентирования участников дорожного движения (разработка маршрутов, установка информационно- указательных дорожных знаков) более чем в 190 городах.

Изготовлены, смонтированы и переданы в субъекты Российской Федерации 100 передвижных лабораторий для контроля за технико- эксплуатационным состоянием улично – дорожной сети городов.

Построено 15 пешеходных переходов в гг. Казани (3 объекта), Кирове (3 объекта), Белгороде, Бердске, Благовещенске, Воронеже, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Оренбурге, Тамбове и станции Новотиторовская Краснодарского края.

Для подразделений Госавтоинспекции закуплено 6203 комплекса видеофиксации нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – Правила дорожного движения), работающих в автоматическом режиме, и 3352 автомобиля, оборудованных средствами контроля и выявления правонарушений.

В 74 субъектах Российской Федерации созданы и функционируют центры автоматизированной фиксации правонарушений, обеспечивающие реализацию процедур обращения административных материалов к исполнению.

Создана и активно используется в работе многопараметрическая информационно – аналитическая система прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Произведена закупка оборудования для учебного центра подготовки преподавателей по обучению водителей, сотрудников служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, приемам оказания первой медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, на базе Института проблем медицины катастроф федерального государственного бюджетного учреждения «Всероссийский центр медицины катастроф «Защита» Министерства здравоохранения Российской Федерации.

Реализован комплекс научно – исследовательских и опытно – конструкторских работ по таким направлениям, как повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения, приняты организационно – планировочные и инженерные меры по совершенствованию организации движения транспортных средств и пешеходов в городах, развитию системы оказания помощи пострадавшим в результате дорожно – транспортных происшествий, а также меры по совершенствованию нормативно – правовых, методических и организационных основ системы управления деятельностью в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Вместе с тем, несмотря на эффективность реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 –

2012 годах», движение на дорогах России остается небезопасным по сравнению с наиболее развитыми странами, в частности на 100 тыс. жителей в дорожно – транспортных происшествиях в России гибнет почти в 5 раз больше человек, чем в Нидерландах, и в 2 раза больше, чем в Чехии, уровень автомобилизации в которой почти в 2 раза выше российского.

В целом состояние дорожно – транспортной аварийности в России характеризуется следующими параметрами:

- ▶ около 70% дорожно – транспортных происшествий происходит на территории городов и населенных пунктов, в них погибают более 40% и получают ранения более 65% общего числа пострадавших;

- ▶ основными видами дорожно-транспортных происшествий продолжают оставаться происшествия с высокой тяжестью последствий, в частности наезд на пешехода (30,7% всех дорожно – транспортных происшествий и 29% погибших);

- ▶ свыше половины (60,5%) погибших в дорожно – транспортных происшествиях в 2012 году составили лица в возрасте 26 – 60 лет, из которых более половины являлись лицами наиболее трудоспособного возраста (26 – 40 лет);

- ▶ в 2012 году зарегистрировано 20879 дорожно – транспортных происшествий с участием детей и подростков в возрасте до 16 лет, в которых погибли 940 детей и получили ранения 22016 детей, 41,2% всех пострадавших в дорожно – транспортных происшествиях детей являлись пешеходами (9462 человека), 45% – пассажирами транспортных средств (10328 человек), 6,7% – велосипедистами, 6,7% – водителями транспортных средств;

- ▶ каждый второй погибший в дорожно – транспортном происшествии ребенок участвовал в дорожном движении в качестве пассажира. В 1991 дорожно – транспортном происшествии с участием детей – пассажиров погибли 515 детей и получили ранения 9813 детей. Нарушение правил перевозки детей фиксируется при оформлении каждого десятого дорожно – транспортного происшествия;

- ▶ в 2012 году зарегистрирован 9021 наезд на несовершеннолетних пешеходов, в которых погибли 309 детей и были ранены 9004 ребенка. Переход

детьми проезжей части в неустановленном месте или неожиданный выход на проезжую часть из-за транспортных средств, деревьев и сооружений - самые распространенные причины наездов на детей (37,4% и 24,7% соответственно всех дорожно – транспортных происшествий по причинам нарушения детьми Правил дорожного движения);

▶ в общей структуре аварийности наибольшее количество дорожно-транспортных происшествий происходит по причине нарушения Правил дорожного движения водителями транспортных средств, в таких дорожно-транспортных происшествиях погибает и получает ранения подавляющее большинство пострадавших (85,9 процента общего числа погибших и 91 процент общего числа раненых);

▶ три четверти всех дорожно – транспортных происшествий по причине нарушения водителями транспортных средств Правил дорожного движения связаны с водителями легковых автомобилей, каждое тринадцатое дорожно-транспортное происшествие этой категории совершается водителями в состоянии опьянения;

▶ в 2012 году основной причиной почти каждого пятого дорожно-транспортного происшествия (21%), гибели каждого четвертого участника дорожного движения (24,8%) и ранения каждого пятого участника дорожного движения (21,1%) являлись недостатки эксплуатационного состояния улично-дорожной сети;

▶ около 60% летальных исходов при совершении дорожно – транспортных происшествий приходится на догоспитальный период.

Расчет прогнозных показателей аварийности показывает, что при отказе от продолжения применения программно-целевого метода управления в области обеспечения безопасности дорожного движения число погибших в дорожно – транспортных происшествиях к 2020 году может достигнуть 32,5 тыс. человек.

Вероятными последствиями отказа от использования программно-целевого метода после 2012 года также могут стать:

▶ разрозненные действия органов государственной власти на всех

уровнях управления, снижение их ответственности и появление бессистемности в решении стоящих перед государством задач в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- ▶ невозможность формирования единых целевых индикаторов и показателей в этой сфере;

- ▶ неэффективное использование бюджетных средств, отсутствие условий для привлечения внебюджетных средств в целях решения проблем обеспечения безопасности дорожного движения;

- ▶ отсутствие эффективных механизмов контроля за реализацией мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

В этом случае государственная политика в области обеспечения безопасности дорожного движения в стране может свестись преимущественно к совершенствованию организационно-правовых основ деятельности в этой области, что обеспечит лишь локальную результативность в части снижения основных показателей аварийности.

С учетом изложенного можно сделать вывод об актуальности и обоснованной необходимости продолжения работы в области обеспечения безопасности дорожного движения в рамках Программы и активизации роли государства в решении задач с использованием программно – целевого метода.

Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно – транспортной аварийностью, и дальнейшего снижения ее показателей до уровня развитых стран мира необходимы продолжение системной реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и их обеспечение финансовыми ресурсами, в связи с чем требует дальнейшего развития институциональное обеспечение реализации комплексных мер по повышению безопасности дорожного движения в целях:

- ▶ соблюдения баланса понимания обществом опасности дорожного движения, возможностей и мер государства по обеспечению безопасного движения на дорогах;

- ▶ расширения использования возможности влияния законодательства Российской Федерации и иных мер воздействия на агрессивное и

противоправное поведение участников движения;

- ▶ урегулирования вопросов реализации организационно-правовых и организационно-технических функций в сфере организации движения транспортных средств и пешеходов;

- ▶ приведения элементов дорожно-транспортной инфраструктуры в соответствие с нормативными требованиями в части безопасности дорожного движения;

- ▶ системной проработки механизмов вовлечения субъектов Российской Федерации и муниципальных образований в софинансирование и реализацию мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения и их экономической заинтересованности в достижении результата;

- ▶ дальнейшей детальной разработки инструментов синхронизации системы программных мероприятий органов управления на федеральном, региональном и местном уровнях;

- ▶ развития системы показателей и индикаторов деятельности по повышению безопасности дорожного движения для органов управления на федеральном, региональном и местном уровнях.

Эффективное продолжение решения существующих проблем возможно только в условиях пролонгации применения в качестве основы государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения программно-целевого метода посредством принятия и последующей реализации Программы, поскольку это позволит:

- ▶ установить единые цели и задачи деятельности по повышению безопасности дорожного движения до 2020 года;

- ▶ сформировать систему приоритетных мероприятий по повышению безопасности дорожного движения, обоснованно и системно воздействующих на причины аварийности;

- ▶ повысить эффективность управления в области обеспечения безопасности дорожного движения на федеральном, региональном и местном уровнях, а также в области межведомственного и межуровневого взаимодействия и координации федеральных органов исполнительной власти,

органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления;

- ▶ концентрировать ресурсы государства на реализации мероприятий, соответствующих приоритетным целям и задачам в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;

- ▶ применять принципы бюджетного планирования, ориентированного на результат.

Продолжение применения программно-целевого метода для решения проблем дорожно-транспортной аварийности в России позволит не только сохранить накопленный потенциал и привести к сокращению числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях в Российской Федерации в 2020 году, гармонизации системы обеспечения безопасности дорожного движения в целях конституционной защиты прав и свобод человека и гражданина России, но и сформировать предпосылки для достижения более амбициозных стратегических целей снижения дорожно- транспортного травматизма на следующее десятилетие.

Вместе с тем реализация мероприятий Программы может сопровождаться возникновением следующих законодательных, информационных, кадровых и иных рисков:

- ▶ пробелы и противоречия в нормативной правовой базе, ограничивающие действия и взаимодействие органов государственной власти и их способность эффективно реагировать на ситуацию с аварийностью;

- ▶ недостаточность, а иногда и отсутствие информации о целях, направлениях и результатах деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;

- ▶ недостаточная пропаганда безопасного дорожного движения и культурного поведения участников дорожного движения.

Минимизация влияния указанных рисков на реализацию Программы потребует формирования и поддержания в актуальном состоянии процессов планирования, исполнения, мониторинга, контроля и ресурсного обеспечения программной деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного

движения, межведомственного и межуровневого взаимодействия, обеспечения публичности, информационной открытости и инвестиционной привлекательности Программы.

3. Цель и задачи Программы, сроки и этапы ее реализации, а также целевые индикаторы и показатели, отражающие ход ее выполнения

Целью Программы является сокращение случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий, в том числе детей, к 2020 году на 8 тыс. человек (28,82%) по сравнению с 2012 годом.

Достижение заявленной цели предполагает использование системного подхода к установлению следующих взаимодополняющих друг друга приоритетных задач по обеспечению безопасности дорожного движения:

- ▶ создание системы пропагандистского воздействия на население с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения;

- ▶ формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах; повышение культуры вождения;

- ▶ развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;

- ▶ повышение требований к подготовке водителей на получение права на управление транспортными средствами и требований к автошколам, осуществляющим такую подготовку.

Задачи Программы позволят создать скоординированную систему направлений деятельности и детализирующих их мероприятий по снижению дорожно – транспортного травматизма в России, а также обеспечить:

- ▶ условия для грамотного, ответственного и безопасного поведения участников дорожного движения;

- ▶ переход от принципа функционального управления ресурсами к проектному финансированию конкретных направлений деятельности;

- ▶ активное вовлечение в реализацию мероприятий Программы субъектов

Российской Федерации, муниципальных образований и негосударственных организаций;

▶ сотрудничество и партнерство с участием всех заинтересованных сторон в государственном, муниципальном и частном секторах с привлечением гражданского общества.

Оценка достижения цели Программы по годам ее реализации осуществляется с использованием следующих целевых индикаторов и показателей Программы:

▶ число лиц, погибших в дорожно – транспортных происшествиях; число детей, погибших в дорожно – транспортных происшествиях;

▶ социальный риск (число лиц, погибших в дорожно – транспортных происшествиях, на 100 тыс. населения);

▶ транспортный риск (число лиц, погибших в дорожно – транспортных происшествиях, на 10 тыс. транспортных средств).

Программа рассчитана на 2013 – 2020 годы и будет осуществляться в 2 этапа.

I – й этап – 2013 – 2015 годы;

II – й этап – 2016 – 2020 годы.

На I – м этапе Программы планируется реализация следующих мероприятий:

▶ сокращение влияния наиболее весомых факторов, вызывающих дорожно-транспортную аварийность и снижающих возможность и качество оказания медицинской помощи пострадавшим в дорожно – транспортных происшествиях;

▶ изменение общественного отношения к проблемам безопасности дорожного движения;

▶ стимулирование ответственности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления за снижение дорожно-транспортной аварийности;

▶ совершенствование механизмов работы с субъектами Российской Федерации.

В 2015 году необходимо проанализировать результаты реализации 1 – го этапа Программы и подготовить предложения по корректировке показателей, индикаторов и перечня мероприятий Программы.

На 2 – этапе Программы предусматривается реализация мероприятий, которые направлены на продолжение поступательного достижения целевого состояния аварийности на российских дорогах и преодоление дисбаланса в ситуации, связанной с аварийностью в регионах, и основаны на дифференцированном подходе к задачам по снижению дорожно-транспортного травматизма для каждого субъекта Российской Федерации и экономически выгодных механизмах софинансирования мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения за счет средств федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации.

4. Мероприятия Программы

Финансирование мероприятий Программы осуществляется за счет средств федерального бюджета, средств бюджетов субъектов Российской Федерации и внебюджетных источников. Комплекс мероприятий Программы формируется и финансируется по статьям расходов на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, капитальные вложения и прочие нужды по направлениям Программы.

Объемы финансирования Программы за счет средств федерального бюджета носят прогнозный характер и подлежат ежегодному уточнению в установленном порядке при формировании проектов федерального бюджета на очередной финансовый год и плановый период исходя из реальных возможностей.

На основе ретроспективного анализа изменения в 1996 - 2010 годах значения показателя числа лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, структурного анализа этого показателя по факторам, вызывающим дорожно-транспортные происшествия, и прогноза динамики аварийности на период до 2020 года определены следующие направления

Программы, способные улучшить ситуацию, связанную с дорожно-транспортной аварийностью в России:

- ▶ развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения;

- ▶ обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении; повышение уровня технического состояния эксплуатируемых транспортных средств, их активной и пассивной безопасности;

- ▶ развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов, повышение безопасности дорожных условий;

- ▶ развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;

- ▶ совершенствование нормативно-правового, организационного и методического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Деятельность в рамках направления по развитию системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения предусматривает формирование знаний и навыков по безопасному дорожному движению, информирование о ситуациях, потенциально приводящих к дорожно-транспортным происшествиям, повышение культуры на дорогах, создание в обществе нетерпимости к фактам пренебрежения социально-правовыми нормами и правового нигилизма на дороге, совершенствование и развитие систем подготовки водителей транспортных средств, обеспечение соблюдения участниками дорожного движения требований Правил дорожного движения, в том числе с применением систем фиксации административных правонарушений в области дорожного движения работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи.

Деятельность в рамках направления по обеспечению безопасного участия детей в дорожном движении предусматривает обучение детей и подростков Правилам дорожного движения, формирование у детей навыков безопасного

поведения на дорогах, укрепление и контроль дисциплины участия детей в дорожном движении и создание условий безопасного участия детей в дорожном движении.

Деятельность в рамках направления по повышению уровня технического состояния эксплуатирующихся транспортных средств, их активной и пассивной безопасности предусматривает стимулирование внедрения и использования новых технологий для минимизации человеческой ошибки при управлении транспортным средством, обеспечение мер поддержания транспортных средств в технически исправном состоянии, а также внедрение современных средств активной и пассивной безопасности транспортных средств.

Деятельность в рамках направления по развитию системы организации движения транспортных средств и пешеходов, повышению безопасности дорожных условий предусматривает обеспечение безопасного участия пешеходов в дорожном движении, устранение и профилактику возникновения опасных участков дорожного движения, пробок и заторов, организацию транспортного планирования с целью обеспечения безопасного и эффективного трафика, развитие интеллектуальных транспортных систем, обеспечение пассивной и послеаварийной безопасности дорог и дорожной инфраструктуры.

Деятельность в рамках направления по развитию системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях предусматривает обеспечение оперативности и качества оказания медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, обеспечение территориальной доступности медицинских учреждений, повышение уровня координации служб, участвующих в оказании помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, внедрение новых технологий в сферу оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

Деятельность в рамках направления по совершенствованию нормативно-правового, организационного и методического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения предусматривает устранение пробелов в законодательстве, разработку и внедрение практических

инструментов реализации государственной политики, продолжение формирования основ институциональных преобразований, повышение имиджа Российской Федерации на мировой арене.

5. Ресурсное обеспечение Программы

При планировании ресурсного обеспечения Программы учитывались реальная ситуация в финансово-бюджетной сфере на федеральном и региональном уровнях, состояние аварийности, высокая экономическая и социально-демографическая значимость проблемы обеспечения безопасности дорожного движения, а также реальная возможность ее решения при федеральной поддержке.

Финансирование мероприятий Программы будет осуществляться за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и внебюджетных источников. Общий объем финансирования Программы в 2013 – 2020 годах составляет 32422,872 млн. рублей, в том числе за счет средств федерального бюджета – 17193,032 млн. рублей.

В случае невозможности освоения средств федерального бюджета, предусмотренных на реализацию Программы в 2013 году, в соответствии с положениями законодательства Российской Федерации освоение средств федерального бюджета в установленном размере переносится на 2014 год.

Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации направляют средства региональных бюджетов на финансирование мероприятий в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в соответствии с утвержденными в субъектах Российской Федерации региональными программами по повышению безопасности дорожного движения (далее региональные программы). Прогнозные объемы средств бюджетов субъектов Российской Федерации, направляемых на реализацию мероприятий Программы, определяются в региональных программах и соглашениях (договорах), заключаемых государственными заказчиками Программы с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

Финансирование мероприятий Программы, реализуемых субъектами Российской Федерации за счет средств федерального бюджета, предполагается осуществлять только при условии выделения средств из бюджетов субъектов Российской Федерации для софинансирования мероприятий Программы. При уменьшении согласованных объемов финансирования субъектами Российской Федерации пропорционально сокращаются средства федерального бюджета.

Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации заинтересованы в реализации мероприятий региональных программ, так как получают возможность сократить затраты своих бюджетов на реализацию части мероприятий региональных программ за счет получения средств из федерального бюджета на их софинансирование и при этом улучшить ситуацию с безопасностью дорожного движения в регионе. Таким образом, у субъектов Российской Федерации повышаются возможности в достижении заявленных целей в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Основную часть привлекаемых средств бюджетов субъектов Российской Федерации предусматривается направить на капитальные вложения, включая строительство подземных и наземных пешеходных переходов, модернизацию светофорных объектов, сооружение ограждений на опасных участках автомобильных дорог, сооружение искусственных неровностей на дорогах вблизи образовательных учреждений и учреждений здравоохранения, установку светофорных объектов вблизи образовательных учреждений и учреждений здравоохранения, установку дорожных знаков на опасных участках дорог, строительство автогородков; сооружение и оснащение площадок и специальных классов для практического обучения безопасному поведению детей на дорогах и др.

Средства бюджетов субъектов Российской Федерации на прочие расходы будут направляться на обеспечение детских образовательных учреждений научно-методическими и информационными материалами, проведение обучающих семинаров по безопасности дорожного движения, создание печатной и видеопродукции, посвященной проблемам безопасности дорожного движения, приобретение световозвращающих элементов и распространение их среди детей и подростков, посещающих образовательные учреждения.

Мобилизация средств внебюджетных источников должна осуществляться на постоянной основе. Для реализации программных мероприятий могут быть привлечены такие внебюджетные источники, как взносы участников реализации Программы и региональных программ, включая предприятия и организации различных форм собственности, целевые отчисления от прибыли предприятий, заинтересованных в осуществлении Программы, кредиты банков, средства фондов и общественных организаций, заинтересованных в реализации Программы (или ее отдельных мероприятий), а также другие поступления.

Мероприятия за счет средств внебюджетных источников реализуются на основании отдельных соглашений (согласований) государственных заказчиков Программы с хозяйствующими субъектами, которые софинансируют реализацию мероприятий или непосредственно их выполняют.

Привлечение средств внебюджетных источников возможно для реализации мероприятий по следующим направлениям Программы:

- ▶ развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения;

- ▶ обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении; развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов, повышение безопасности дорожных условий.

Средства внебюджетных источников будут направляться на финансирование как капитальных вложений, так и прочих расходов.

В рамках Программы возможно привлечение средств организаций, осуществляющих страховую деятельность, медицинское обеспечение, изготовление, техническое обслуживание и ремонт транспортных средств, содержание и ремонт дорог, занимающихся подготовкой и переподготовкой участников дорожного движения, перевозками грузов и пассажиров, а также общественных организаций (союзов, ассоциаций).

Привлечение средств внебюджетных источников основывается на принципе добровольности организаций профинансировать мероприятия Программы. Заинтересованность организаций в финансировании этих мероприятий выражается в том, что они могут получить опосредованный эффект от снижения количества дорожно – транспортных происшествий.

В качестве механизмов привлечения внебюджетных средств может использоваться предоставление различных льгот со стороны органов государственной власти и органов местного самоуправления, в частности инвестиционный налоговый кредит, государственно-частное партнерство и государственная поддержка.

Основаниями для предоставления инвестиционного кредита могут быть проведение организацией научно – исследовательских и опытно – конструкторских работ в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, осуществление организацией внедренческой или инновационной деятельности, в том числе создание новых или совершенствование применяемых технологий, создание новых видов оборудования для целей обеспечения безопасности дорожного движения, выполнение организацией особо важного заказа в сфере обеспечения безопасности дорожного движения или предоставления особо важных услуг населению.

Государственно – частное партнерство может осуществляться путем заключения контрактов с частными компаниями (подрядный договор), договора на управление и договора аренды, заключения концессионных соглашений, создания государственно – частных предприятий, что предполагает участие частного сектора в капитале государственного предприятия путем акционирования или создания совместных предприятий.

Государственно – частное партнерство в сфере обеспечения безопасности дорожного движения может развиваться по таким направлениям деятельности, как:

- ▶ автотранспортное (создание общегородских систем автотранспортных предприятий как государственно – частных бизнес – партнерств);

- ▶ техническое (управление системой уличного освещения, содержание и техническое обслуживание автомобильных дорог);

- ▶ образовательное (организация центров повышения квалификации);
- ▶ производственно-технологическое (разработка и изготовление технических средств для оснащения дорог);

- ▶ информационное (учреждение печатных изданий);
- ▶ информационно-технологическое (создание и ведение информационных баз).

Государственная поддержка негосударственных организаций, реализующих проекты в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, предоставляется путем проведения конкурсов на размещение заказов на выполнение работ и предоставление услуг по обеспечению безопасности дорожного движения за счет бюджетных средств.

6. Механизм реализации Программы, включающий в себя механизм управления реализацией Программы, распределение сфер ответственности и механизм взаимодействия государственных заказчиков Программы

Механизм реализации Программы является инструментом организации эффективного выполнения программных мероприятий и контроля достижения ожидаемых конечных результатов.

Управление реализацией Программы и контроль за ходом ее выполнения осуществляется в соответствии с разделом VII «Управление реализацией целевой программы и контроль за ходом ее выполнения» порядка разработки и реализации федеральных целевых программ и межгосударственных целевых программ, в осуществлении которых участвует Российская Федерация, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 26 июня 1995 г. №594 «О реализации Федерального закона «О поставках продукции для федеральных государственных нужд».

Формы и методы организации управления реализацией Программы определяются государственным заказчиком - координатором Программы в соответствии с законодательством Российской Федерации.

В целях формирования единого подхода к управлению реализацией Программы и, как следствие, достижения планируемых результатов будет сформирована единая система управления реализацией Программы на федеральном, региональном и местном уровнях, основой которой будут сформированная система управления реализацией федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах» и созданные прикладные инструменты управления ее реализацией в

виде методических и регламентирующих документов, касающихся различных сфер управления, а также программные продукты.

В условиях ограниченного финансирования перечень мероприятий Программы сформирован исходя из их непосредственного влияния на состояние аварийности. При этом значительные средства направлены на пропаганду безопасности дорожного движения. Условия реализации Программы отличаются от условий реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах». Соответственно, влияние на состояние аварийности предложенного комплекса мер может отличаться от прогнозного, что, в свою очередь, может привести к недостижению поставленной цели. В связи с этим обязательным элементом эффективного управления реализацией Программы является проведение ежегодного мониторинга выполнения ее мероприятий и анализа их эффективности, подготовка предложений о внесении корректировок для обеспечения достижения установленных значений индикаторов и показателей.

Управление реализацией Программы осуществляют:

▶ на федеральном уровне – государственный заказчик – координатор Программы, государственные заказчики Программы, дирекция Программы;

▶ на региональном уровне – представители государственных заказчиков, исполнительные органы государственной власти субъектов Российской Федерации в лице назначенных ответственных за взаимодействие по выполнению Программы и формирование информационной политики, комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения;

▶ на местном уровне – органы местного самоуправления муниципальных образований в лице назначенных ответственных за взаимодействие по выполнению Программы, комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения в муниципальных районах и городских округах.

Функции по текущему управлению реализацией Программы возлагаются на федеральное казенное учреждение "Дирекция по управлению федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах» (далее – дирекция Программы), которое находится в ведении Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Государственным заказчиком – координатором Программы по согласованию с государственными заказчиками Программы может быть создан совет по координации Программы – коллегиальный совещательный орган управления реализацией Программы, создаваемый для осуществления координации и взаимодействия участников реализации Программы.

Министерство внутренних дел Российской Федерации как государственный заказчик – координатор Программы:

- ▶ несет ответственность за своевременную и качественную реализацию программных мероприятий и достижение конечных результатов Программы;

- ▶ осуществляет непосредственное руководство реализацией Программы, координацию деятельности государственных заказчиков и контроль деятельности дирекции Программы;

- ▶ согласовывает проект организационно – финансового плана реализации мероприятий Программы на очередной финансовый год, объемы финансирования программных мероприятий, предложения о финансировании региональных программ в рамках подготовки проекта федерального бюджета;

- ▶ рассматривает региональные программы и пакеты документов к ним с участием заинтересованных федеральных органов исполнительной власти (в целях отбора региональных программ государственный заказчик – координатор Программы может создать межведомственную рабочую группу либо рабочую группу по отбору региональных программ) с целью выбора субъектов и мероприятий для предоставления софинансирования, осуществляет подготовку экспертного заключения в отношении каждой региональной программы;

- ▶ утверждает адресный перечень объектов финансирования, включенных в Программу, и по объектное распределение средств по ним в рамках направлений, ответственным за исполнение которых является;

- ▶ вправе устанавливать целевые значения показателей и индикаторов реализации программных мероприятий для каждого субъекта Российской Федерации с учетом региональных особенностей;

- ▶ осуществляет представление в установленном порядке сводной бюджетной заявки на финансирование мероприятий Программы за счет средств федерального бюджета на очередной финансовый год и плановый период, а также отчетности о результатах реализации Программы;

▶ заключает соглашения о взаимодействии (сотрудничестве) в реализации Программы на весь срок ее выполнения;

▶ осуществляет анализ отчетности, подведение ежегодных итогов реализации Программы, по согласованию с государственными заказчиками принятие решений о корректировке целевых индикаторов и показателей, программных мероприятий, сроков их реализации, а также в соответствии с законодательством Российской Федерации объемов бюджетных ассигнований на реализацию мероприятий в пределах утвержденных лимитов бюджетных ассигнований на реализацию Программы в целом;

▶ формирует сводные предложения (с обоснованием) по корректировке Программы, приоритетным направлениям, совершенствованию процессов управления Программой с учетом предложений государственных заказчиков;

▶ организует работу по привлечению внебюджетных источников финансирования Программы;

▶ разрабатывает, согласовывает и утверждает в пределах своих полномочий нормативные (индивидуальные) правовые акты, необходимые для выполнения Программы.

Государственные заказчики осуществляют:

▶ разработку, согласование с государственным заказчиком – координатором Программы и утверждение проектов организационно-финансовых планов реализации программных мероприятий и направление их дирекции Программы;

▶ формирование предложений о совершенствовании перечня планируемых к реализации программных мероприятий по направлениям финансирования "капитальные вложения", "научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы", "прочие нужды" и направление их на согласование государственному заказчику - координатору Программы;

▶ подготовку, согласование с государственным заказчиком – координатором Программы и предоставление в установленном порядке предложений по бюджетным ассигнованиям на исполнение расходных обязательств (программных мероприятий, предлагаемых к финансированию за

счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и местных бюджетов, софинансируемых за счет средств федерального бюджета в установленном порядке) на очередной финансовый год и плановый период;

- ▶ проведение торгов (конкурсов) и заключение государственных контрактов на поставку товаров (работ, услуг) для государственных нужд в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, в целях обеспечения реализации программных мероприятий;

- ▶ финансовое обслуживание государственных контрактов на поставки товаров (работ, услуг) для государственных нужд;

- ▶ организацию и приемку продукции (работ, услуг) у поставщиков товаров (работ, услуг) для государственных нужд;

- ▶ согласование с государственным заказчиком - координатором Программы и утверждение порядка и методики проведения отбора региональных программ для предоставления субсидий, адресного перечня объектов финансирования, включенных в Программу, и пообъектное распределение субсидий по ним;

- ▶ анализ и оценку результатов выполнения работ по реализации программных мероприятий, подготовку и своевременное представление отчетных материалов дирекции Программы;

- ▶ работу по привлечению внебюджетных источников финансирования Программы;

- ▶ разработку и утверждение в пределах своих полномочий проектов нормативных (индивидуальных) правовых актов, необходимых для выполнения Программы;

Основные функции дирекции Программы, а также порядок ее деятельности определяются уставом, утверждаемым в установленном порядке.

Дирекция Программы осуществляет следующие основные функции:

- ▶ формирование общего организационно-финансового плана реализации мероприятий Программы, определение потребностей субъектов Российской Федерации в ресурсах из федерального бюджета, адресного перечня объектов финансирования;

▶ получение от субъектов Российской Федерации утвержденных региональных программ и пакета документов для проведения их отбора в целях возможного софинансирования мероприятий программ из федерального бюджета и передача материалов на рассмотрение государственному заказчику - координатору Программы;

▶ в установленном порядке подготовка соглашений о взаимодействии (сотрудничестве) по реализации Программы на весь срок ее реализации;

▶ организация и проведение торгов (конкурсов) и заключение государственных контрактов на поставку товаров (работ, услуг) для государственных нужд в целях обеспечения реализации программных мероприятий, закрепленных за государственным заказчиком - координатором Программы, в порядке, установленном законодательством Российской Федерации;

▶ выполнение комплекса мероприятий по скоординированному взаимодействию с государственными заказчиками, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления и организациями различной организационно- правовой формы;

▶ мониторинг результатов реализации мероприятий Программы, региональных программ, сбор и систематизация статистической и аналитической информации об их реализации, проведение оценки эффективности расходования субсидий субъектами Российской Федерации;

▶ разработку утверждаемых государственным заказчиком – координатором Программы методических рекомендаций по проведению мониторинга Программы, содержащих перечень показателей для проведения мониторинга, формы для предоставления данных, инструкцию по заполнению форм, альбомы типовых форм для систематизации полученных данных в ходе мониторинга Программы, рекомендации по организации мониторинга Программы на уровне государственных заказчиков и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, ответственных за реализацию региональных программ;

▶ формирование аналитической информации о реализации программных

мероприятий, подготовка отчетных материалов о результативности и эффективности реализации Программы, эффективности расходования бюджетных средств, результативности предоставления субсидий и представление их государственному заказчику - координатору Программы;

▶ подготовка ежегодно сводных предложений по уточнению перечня программных мероприятий на очередной финансовый год и затрат по ним, а также механизма реализации Программы с учетом предложений государственных заказчиков и направление их государственному заказчику - координатору Программы;

▶ обеспечение публичности (открытости) информации о ходе и результатах реализации Программы, участия государственных заказчиков, субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, негосударственных организаций и предприятий в реализации Программы, проводимых конкурсах и критериях определения победителей, в том числе на официальном сайте Программы в информационно- телекоммуникационной сети "Интернет" (www.fcp-pbdd.ru);

▶ организация работы по привлечению внебюджетных источников финансирования Программы;

▶ разработка в пределах своих полномочий проектов нормативных (индивидуальных) правовых актов, необходимых для выполнения Программы, согласование их с государственными заказчиками и передача на утверждение государственному заказчику - координатору Программы; иные функции, предусмотренные уставом дирекции Программы. Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации осуществляют:

▶ разработку и утверждение в пределах своих полномочий нормативных правовых актов, необходимых для реализации программных мероприятий в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;

▶ заключение соглашений о взаимодействии (сотрудничестве) в реализации Программы;

▶ разработку, утверждение, реализацию и финансирование региональных программ, синхронизированных с Программой;

▶ подготовку бюджетной заявки на очередной финансовый год, пакета документов для получения финансирования из федерального бюджета на софинансирование региональных программ и предоставление их дирекции Программы;

▶ анализ реализации программных мероприятий и оценку достижения показателей и индикаторов реализации Программы, эффективности расходования бюджетных средств;

▶ ведение отчетности о ходе и результатах выполнения программных мероприятий и предоставление дирекции Программы достоверной информации в соответствии с утвержденными формами и в сроки, установленные государственным заказчиком - координатором Программы;

▶ подготовку предложений по вопросам формирования и реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения;

▶ информационную поддержку деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Органы местного самоуправления муниципальных образований осуществляют:

▶ разработку и утверждение в пределах своих полномочий нормативных правовых актов, необходимых для реализации программных мероприятий в области обеспечения безопасности дорожного движения;

▶ заключение соглашений о взаимодействии (сотрудничестве) по реализации Программы и региональных программ;

▶ разработку, утверждение, реализацию и финансирование муниципальных программ, синхронизированных с региональными программами;

▶ подготовку бюджетной заявки на очередной финансовый год на софинансирование программных мероприятий из бюджета субъекта Российской Федерации;

▶ анализ реализации программных мероприятий и оценку достижения показателей и индикаторов эффективности реализации Программы, эффективности расходования бюджетных средств;

► ведение отчетности о ходе и результатах выполнения программных мероприятий и предоставление ее органу исполнительной власти субъекта Российской Федерации, ответственному за взаимодействие по выполнению Программы;

► информационную поддержку деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Предоставляемые средства федерального бюджета имеют целевое назначение и не могут быть израсходованы на другие цели.

При изменении объемов бюджетного и внебюджетного финансирования Программы в установленном порядке проводится корректировка значений целевых индикаторов и показателей программных мероприятий.

Государственный заказчик – координатор Программы в установленном порядке представляет в Правительство Российской Федерации, Министерство экономического развития Российской Федерации, Министерство финансов Российской Федерации и Министерство образования и науки Российской Федерации (в части научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ гражданского назначения) отчеты о ходе и результатах реализации Программы, эффективности использования финансовых средств, подготовленные на основании отчетных материалов дирекции Программы, государственных заказчиков, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, участвующих в реализации программных мероприятий.

Основные сведения о ходе и результатах реализации Программы, выполнении целевых показателей и индикаторов, объемах, затраченных на выполнение Программы финансовых ресурсов, результатах мониторинга реализации Программы и региональных программ размещаются в открытых источниках, информационно – телекоммуникационной сети "Интернет", на сайтах участников Программы, портале "Безопасность дорожного движения" и др.

Федеральная служба государственной статистики совместно с государственными заказчиками Программы организует ведение статистической отчетности по реализации Программы.

Государственный заказчик – координатор Программы до начала

реализации Программы утверждает положение об управлении реализацией Программы, определяющее порядок формирования организационно-финансового плана реализации Программы, механизмы корректировки мероприятий Программы и их ресурсного обеспечения в ходе реализации Программы, процедуры предоставления государственными заказчиками Программы государственному заказчику – координатору Программы отчетности о ходе и результатах реализации Программы, а также процедуры обеспечения публичности (открытости) информации о значениях индикаторов и показателей Программы, результатах мониторинга реализации Программы, мероприятиях Программы и об условиях участия в них исполнителей.

7. Оценка социально – экономической и экологической эффективности Программы

Эффективность реализации Программы заключается в сохранении жизни участникам дорожного движения и предотвращении социально – экономического и демографического ущерба от дорожно – транспортных происшествий и их последствий. Эффективность Программы определяется путем интегральной оценки эффективности отдельных программных мероприятий, при этом их результативность оценивается исходя из соответствия достигнутых результатов поставленной цели и значениям целевых индикаторов и показателей Программы.

Бюджетная эффективность Программы отражает влияние реализации ее мероприятий на доходы и расходы федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и местных бюджетов. Социально – экономическая эффективность реализации Программы выражается качественными и количественными параметрами, характеризующими улучшение экономических и финансовых показателей, а также показателей, влияющих на улучшение демографической ситуации (уменьшение смертности, в том числе детской смертности), и снижение в результате реализации программных мероприятий социально – экономического ущерба от смертности населения.

Экологическая эффективность Программы обеспечивается выполнением программных мероприятий, результатом реализации которых является снижение количества дорожно – транспортных происшествий, особенно с участием транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов.

Положительные социально – экономические и экологические последствия реализации мероприятий Программы будут связаны с внедрением новых способов организации дорожного движения. За счет использования оптимальных маршрутов и меньшего времени нахождения в пути будут сокращаться выбросы окиси углерода и окислов азота, что окажет благоприятное воздействие на экологию.

Достижение экологической эффективности Программы позволит обеспечить предусмотренные национальными стратегическими документами в сфере социально – экономического развития естественное развитие экосистем, сохранение и восстановление при решении территориальных проблем уникальных природных комплексов, экологически безопасное развитие промышленности, сельского хозяйства, энергетики, транспорта и коммунального хозяйства, а также предупреждение возникновения чрезвычайных ситуаций в дорожном движении.

Программа разработана в продолжение федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах», в которой расчет социально – экономической и бюджетной эффективности реализован на основе данных о численности лиц, погибших в дорожно – транспортных происшествиях, расходовании средств федерального бюджета, индексе инфляции, коэффициенте дисконтирования и иных показателей, указанных в методике оценки социально-экономической и бюджетной эффективности федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах». Для показателей социально – экономической и бюджетной эффективности Программы актуально изменение таких параметров, как индекс инфляции и коэффициент дисконтирования, рассчитываемый как совокупность данных об основных рисках и безрисковой ставки облигаций федерального займа.

Социально-экономический эффект от реализации Программы представляет собой снижение социально-экономического ущерба от дорожно – транспортных происшествий и их последствий в результате реализации программных мероприятий за вычетом расходов на ее реализацию. Приведенный социально – экономический эффект рассчитывается как отношение общего текущего эффекта за год к коэффициенту дисконтирования. При расчете бюджетной эффективности оценивается вклад мероприятий Программы в формирование доходов бюджета с учетом затрат на реализацию мероприятий.

В расчетах эффективности Программы используются цены соответствующих лет, при этом норматив дисконтирования остается неизменным на протяжении всего периода реализации Программы и составляет 1,11, уровень инфляции определяется на основании данных Министерства экономического развития Российской Федерации и индексируется каждый последующий год реализации Программы, а норматив величины ущерба определяется в соответствии с методикой оценки и расчета нормативов социально – экономического ущерба от дорожно – транспортных происшествий.

Ожидаемый социально – экономический эффект от реализации программных мероприятий составляет 210889,58 млн. рублей (с учетом прогноза роста цен) при положительном эффекте для федерального бюджета, составляющем 41458,2 млн. рублей.

2.7 Заседание Президиума Госсовета Российской Федерации по вопросам безопасности дорожного движения, (стенограмма 2016 г)

15 Марта 2016 г в Ярославле под председательством Владимира Путина состоялось заседание президиума Государственного совета, посвящённое вопросам безопасности дорожного движения в Российской Федерации.

В.В. Путин отметил следующее, в нашей повестке – вопросы повышения безопасности дорожного движения. Речь идёт, прежде всего, о сохранении

жизни, здоровья тысяч граждан нашей страны, а это, как мы понимаем, важнейшее направление государственной политики. Добавлю, что уровень безопасности дорожного движения напрямую влияет и на устойчивость социально-экономического развития, на эффективную работу всей транспортной инфраструктуры России (рисунок 3.1).



Рисунок 3.1 – Заседание Президиума Государственного совета посвящённое, вопросам безопасности дорожного движения в Российской Федерации

Эту тему мы уже подробно обсуждали на президиуме Госсовета – правда, давно это было, в 2005 году. И по его результатам тогда были внесены необходимые поправки в законодательство и изменения в Правила дорожного движения, принята и реализована Федеральная целевая программа на 2006 – 2012 годы.

Особое внимание уделялось ремонту и реконструкции дорог и автомагистралей, совершенствованию всей дорожной инфраструктуры. Началось внедрение новейших технологий в области логистики дорожного движения, организации медицинской помощи при дорожно-транспортных происшествиях, а также для отслеживания нарушений и оперативного реагирования на них.

За прошедшие годы количество дорожно-транспортных происшествий сократилось на 11,8%, существенно уменьшились социальный и транспортный риски. При этом уровень автомобилизации в стране возрос более чем в полтора раза: сейчас во многих городах на тысячу жителей приходится в среднем по 300 машин. Ясно, что число машин будет увеличиваться, и это объективный вызов и для участников дорожного движения, и для тех, кто отвечает за его организацию.

Подчеркну, что фактор массовой автомобилизации не может и не должен быть обоснованием неизбежности аварий и их трагических последствий – наоборот, мы должны добиться кардинального снижения числа погибших и пострадавших при ДТП. Напомню, что за прошедшее десятилетие в результате таких происшествий получили ранения более трёх миллионов человек, погибло при этом, обращаю ваше внимание на эту ужасную цифру, за десятилетие 350 тысяч человек. Это население достаточно приличного города. Страшные, бессмысленные жертвы, которых можно было бы избежать. И абсолютное большинство таких трагедий произошло по вине водителей: именно агрессия и неуважение к другим участникам дорожного движения, как правило, приводят к тяжелейшим авариям.

Поэтому считаю ключевой задачей воспитание культуры вождения, а это строгое исполнение Правил дорожного движения (ПДД), следование нормам грамотного, дружелюбного поведения на дорогах, понимание ответственности и за свою жизнь, и за жизнь своих близких, за безопасность других участников движения.

Понятно, что воспитание такой культуры – это процесс длительный, поэтому он должен идти параллельно с ужесточением наказаний за нарушения. Мы видим на практике, что именно эти меры помогли решить проблему с ремнями безопасности, например; заставили устанавливать в салонах машин кресла для детей, или, как говорят специалисты, удерживающие устройства.

В результате этих и других решений вдвое снизилось число погибших в городах и населённых пунктах, но их количество остаётся, тем не менее, неоправданно высоким.

В мае прошлого года мною было дано поручение Правительству принять дополнительные меры, по снижению смертности от ДТП. В августе Правительство утвердило соответствующий план мероприятий, в котором в том числе было намечено внести в Государственную Думу 13 законопроектов. Однако все сроки были нарушены, в Госдуме сейчас всего один законопроект, остальные всё ещё проходят согласование в Правительстве.

Прошу под личную ответственность соответствующих министров, руководителей ведомств, которым была поручена подготовка этих документов, внести их в парламент с тем, чтобы они, как и было запланировано, были приняты в весеннюю сессию этого года.

Повторю, снижение смертности от ДТП – наша главная задача. Так, попрежнему много людей гибнет на пешеходных переходах: в прошлом году – более тысячи человек. Считаю, что нужно повысить ответственность водителей за нарушение правил на пешеходных переходах. В 2015 году отмечен рост ДТП на пешеходных переходах на 2 процента по сравнению с 2014 годом: всего нарушений – 19 779, и 1233 человека погибли.

Самым распространённым происшествием с тяжёлыми последствиями остаётся выезд на встречную полосу. Наказание вплоть до лишения прав не останавливает лихачей, в результате их безответственного вождения гибнут ни в чём неповинные люди. Полагаю, что Правительству необходимо представить план мероприятий по комплексному, системному решению этой проблемы. Нужно более активно использовать профилактические меры, в том числе и сотрудникам дорожно – патрульной службы. Они обязаны не только фиксировать нарушения, но и на деле заниматься организацией безопасного движения.

К процессам профилактики ДТП, к просветительской работе необходимо широко привлекать средства массовой информации, общественность, использовать возможности интернета. Всё это особенно действенно на региональном и муниципальном уровнях и здесь, на президиуме Госсовета, мы можем, конечно, сформулировать дополнительные конкретные рекомендации для регионов по более тесному сотрудничеству и со средствами массовой информации, и со структурами гражданского общества.

Сейчас только на выставке заместитель мэра Москвы изложил просьбу, которая в последнее время звучит и от других руководителей ряда субъектов Федерации, а именно рассмотреть вопрос о передаче им части полномочий по администрированию штрафов за нарушение Правил дорожного движения. Наверное, об этом тоже можно подумать, имея в виду, что основную работу по этому направлению проводят как раз муниципальные или региональные власти. Некоторые регионы готовы реализовать программы по установке устройств фиксации превышения скорости и на федеральных трассах. Цель – пополнение полученными средствами дорожных фондов субъектов Федерации.

Считаю, что реализация этих предложений будет полезна и регионам и федеральному центру. Конечно, критерии передачи указанных полномочий нужно подробно обсудить с Правительством и с главами субъектов Федерации.

Уважаемые коллеги, понятно, что безопасность дорожного движения – задача комплексная. В её решении важна роль и органов власти всех уровней, и профильных ведомств, и хозяйствующих субъектов. Очевидно, что необходима эффективная координация деятельности всех этих структур. К чему приводит её отсутствие, свидетельствуют, в том числе аварии, которые произошли из-за дорожных проблем, их отмечают при оформлении каждого третьего ДТП. Так, в зонах дорожных работ, например, регулярно происходит порядка 4 процентов ДТП. Только в прошлом году здесь погибло 20 человек и 113 получили ранения, и всё потому, что до сих пор нет нормативного акта, который бы обязывал специально обустраивать эти потенциально опасные участки. Местные власти кивают на дорожные службы, ремонтники – на инспекции по безопасности движения, а решение, казалось бы, очевидного вопроса не продвигается.

И подобных проблем, как вы знаете, немало; я уже не говорю, конечно, о качестве дорог, это само собой разумеется, это отдельная огромная задача, связанная с финансированием. Но эти-то вопросы, вопросы, связанные с организацией работы на дорогах, можно решить.

В связи с этим рабочая группа Госсовета предлагает Правительству определить федеральные органы, ответственные за организацию дорожного

движения и за его безопасность. Нам предстоит сегодня подробно обсудить эти предложения.

Назрела необходимость в законодательном регулировании вопросов транспортного развития территорий с учётом организации безопасного дорожного движения и оперативного управления. Каждый региональный или муниципальный проект в этой сфере, конечно, должен быть частью общей взаимосвязанной системы, единого транспортного каркаса страны, при этом стандарты строительства новых и реконструкции существующих дорог, дорожных объектов должны в полной мере учитывать все аспекты безопасности.

Остановлюсь ещё на ряде важных задач. Первая – более широкое использование механизмов страхования. Эти вопросы нужно включать в программу подготовки водителей, чтобы страховая культура становилась частью их водительских навыков, воспитывала личную ответственность. Она нужна и для защиты их интересов, и для обеспечения безопасности дорожного движения.

Далее. Чтобы убрать лишние неудобства и формальности, необходимо реализовать комплекс мер, направленных на массовое оформление ДТП без участия сотрудников полиции (собственно говоря, в этом один из смыслов предложения, которое делает московская мэрия) – конечно, при условии причинения только материального ущерба. Сегодня далеко не все участники дорожного движения готовы к таким самостоятельным действиям, но за ними, конечно, будущее. И эти принципы скоро станут такими же привычными, как страхование машин.

При этом прошу Банк России и страховые компании принять действенные меры, чтобы предотвратить распространение фальшивых страховок. Эта проблема в последнее время приобрела массовый характер и наносит ущерб не только гражданам, но и репутации самого страхового дела.

Ещё одна важная задача – обучение детей правилам поведения на дороге. Сейчас мне показывали, как организована эта работа в Ярославской области. Хочу поблагодарить за это губернатора и всех коллег, кто занимается этим, в том числе и руководителей школ, которые предоставляют свои помещения и выделяют время для работы с учащимися школ и с малышами из детских садов. Но нужны

специальные программы по созданию автогородков в школах и центрах по профилактике детского дорожно- транспортного травматизма. Это общая забота и для федеральной, и региональной власти, а также для бизнеса – разумеется, прежде всего страхового, который может внести солидный материальный вклад в организацию программ по обеспечению безопасности на дорогах.

Следующее направление – это оказание своевременной медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях. Здесь, повторю, уже многое сделано, включая развитие системы специализированных медицинских учреждений.

В прошлом году была введена в эксплуатацию «ЭРА – ГЛОНАСС», Государственная информационная система экстренного реагирования при авариях, она обеспечивает получение сигнала о ДТП соответствующими службами. Начат выпуск автомобилей, оснащённых её терминалами, что позволяет спасти жизни пострадавших.

Пока, к сожалению, установка «ЭРА – ГЛОНАСС» в машинах не стала массовой. Полагаю, что все хорошо понимают значимость этого вопроса – и прежде всего автопроизводители, от которых мы ждём самого активного подключения к этой работе. В целом нужно сделать всё необходимое, чтобы на сигнал о ДТП безотказно реагировали все службы о помощи.

Уважаемые коллеги, мною были обозначены далеко не все вопросы, требующие нашего обсуждения. Полагаю, что на сегодняшней встрече и в ваших выступлениях вы уделите всему этому комплексу вопросов должное внимание.

Давайте начнём работать. Слово для доклада – **Светлане Юрьевне Орловой**, которая возглавляла рабочую группу Госсовета. Пожалуйста.

С. Орлова: Уважаемый Владимир Владимирович! Уважаемые коллеги!

Безопасность на дорогах является одним из важнейших вопросов для нашего общества. Практически все жители нашей страны являются участниками дорожного движения, и от принимаемых мер на государственном уровне, решений в этой области, по сути, зависят человеческие жизни.

Конечно, Владимир Владимирович, решения Госсовета в 2005 году были

очень важными и нужными, они определили ключевые направления обеспечения безопасности дорожного движения. Все мы знаем, насколько была в то время тяжелая ситуация на дорогах. Что изменилось с тех пор? Какие выводы были сделаны?

Все мы знаем, что первое и очень важное – увеличилось количество транспорта, и Вы сейчас сказали, что многие машины обладают высокими скоростными возможностями. Эти обстоятельства добавляют очень серьезные риски.

Полностью с Вами согласна (и члены рабочей группы, и губернаторы, которые, кстати, очень активно принимали участие в подготовке этого доклада), что массовая автомобилизация должна стимулировать и федеральные органы, и нас, руководителей регионов, к еще большей ответственности за обеспечение безопасности дорожного движения, и надо говорить об этом.

Построены и автодороги, и мосты, улучшается качество дорожных работ. Конечно, свой вклад вносят и общественные организации, и активисты Народного фронта, и внезапные проверки заставляют подрядные организации работать на совесть и более эффективно, самое главное, расходовать бюджетные средства.

Модернизирована система подготовки водителей, повысились требования к работе автошкол. Но вместе с тем, мы считаем, и мы детально обсуждали эту ситуацию, многие автошколы готовят некачественных водителей, и здесь нам всем вместе нужно еще серьезно поработать.

Для эвакуации пострадавших используются возможности санитарной авиации. Вдоль автомобильных дорог созданы травмоцентры, в частности у нас в области их 17, в том числе семь – в зоне федеральной трассы М – 7. Сократилось время прибытия бригад экстренной медицинской помощи до 20 минут, что позволило сократить смертность среди пострадавших на 10%.

Административное законодательство стало более жестким в отношении водителей, нарушающих Правила дорожного движения.

Самое страшное, Вы абсолютно правы, когда калечатся и погибают дети. Очень часто к серьезным травмам приводит применение некачественных

удерживающих устройств. По экспертным оценкам, только 20% устройств соответствуют международным стандартам. Все это позволяет, Владимир Владимирович, использовать «иные устройства». А «иные» – это, как всегда, появляется контрафакт, а за контрафактом – гибель детей и населения.

Мы обсуждали на заседании рабочей группы, что сегодня Правилами дорожного движения допускается использование «иных устройств». Поэтому предлагаем рассмотреть возможность внесения изменений в Правила дорожного движения в части Вы абсолютно объективно сказали, что сформированы правовые основы для фото– и видеофиксации, заработала система тахографического контроля, получил распространение программно – целевой подход, и программа, которая реализуется сегодня в России по безопасности дорожного движения, дала результат. Можно, конечно, говорить, что это небольшой результат, но 11 тысяч спасенных жизней – это результат.

Весь накопленный опыт за эти годы, а также реалии и вызовы сегодняшнего дня свидетельствуют о необходимости совершенствования организации дорожного движения и безопасности. Для дальнейшей системной работы в этом направлении, на наш взгляд, необходимо разработать единый стратегический документ, в котором были бы прописаны приоритеты, цели, задачи по обеспечению безопасности дорожного движения.

Материалы, представленные к заседанию, подробно и открыто обсуждались на выездном заседании правительственной комиссии во Владимире. Вы абсолютно правы, очень важно предупреждение. Мы пригласили представителей интернет – сообщества, тех, кто работает на «Авторadio», «синие ведерки», «Пробок нет», представителей гражданского общества, общественных организаций, очень детально обсуждали, и, кстати, они готовы помогать, и необязательно там многие хотят участвовать в каких-то программах. К примеру, те, кто занимается анимационным кино, в год кино предложили сделать великолепный фильм, который бы сегодня действительно помогал. И социальная реклама, и многое другое. Думаю, в этом ключе мы должны усилить работу. Почему? Потому что гражданское общество, представители общественных организаций, интернет-сообщество очень в этом заинтересованы.

Хотелось бы сказать несколько слов и о международном форуме, который проводит Совет Федерации, «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни», где участвуют практически все регионы России. Учитывая большую значимость рассматриваемого вопроса, активно включились в работу, я уже говорила, губернаторы.

Мы пришли к выводу, что в четкой координации деятельности всех структур, которые занимаются организацией дорожного движения и его безопасностью, сегодня законодательно не урегулированы два важнейших вопроса.

Первое: не разделена ответственность в сферах проведения государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения и организации дорожного движения. Рабочая группа предлагает закрепить сферу проведения государственной политики и обеспечения безопасности дорожного движения за МВД и дать поручение Правительству определить федеральный орган, ответственный за сферу организации дорожного движения.

Скажу прямо, очень много трудностей возникает именно на стыке функций федерального центра, региона, муниципалитета, Вы как в воду смотрели, Владимир Владимирович. Простой пример: федеральная трасса М – 7 «Волга» проходит через ряд достаточно крупных городских, муниципальных образований нашей области. Чтобы там навести порядок, нам потребовалось активно заниматься этими вопросами. Конечно, мы скоординировали действия всех структур: федеральных, региональных, органов местного самоуправления. За три года аварийность на дороге М – 7 снизилась на 30%, повысилось качество сферы услуг, придорожного сервиса – малый и средний бизнес, поехали туристы в том числе. Я вам скажу, благодаря совместным действиям, мы навели порядок и с качеством бензина, который продается на автозаправках. И если такая ситуация будет у нас по всей стране и по полномочиям, о чем Вы сейчас говорили, я думаю, что мы вместе сделаем многое, не получая больших федеральных денег.

Что касается дорожных фондов. Вспомните, как мы подходили к этому,

очень осторожно. Сейчас жизнь показала: правильно мы с вами сделали все, что касается дорожных фондов. На наш взгляд, абсолютно было бы правильно, если бы средства от штрафов за нарушение Правил дорожного движения направлялись бы в дорожные фонды регионов, и использовать их целевым образом на мероприятия по повышению безопасности на дорогах.

Также предлагаем, поручить Правительству рассмотреть возможность передачи субъектам, в случае их готовности, отдельных полномочий в области обеспечения безопасности дорожного движения. Это, в частности, составление протоколов за нарушение правил парковки, стоянки транспортных средств.

Еще одна проблема, о которой обязательно нужно говорить и заострить внимание, – это перевозка пассажиров автобусами. Законодательство, регулирующее оказание услуг в этой сфере, несовершенно, имеет огромные пробелы, позволяет пренебрегать требованиями безопасности, осуществлять регулярные международные перевозки под видом заказных, а результат – гибель людей.

При общем снижении уровня аварийности в стране, количество происшествий с участием автобусов выросло на 25,3%. И одной из причин происходящего являются перевозки пассажиров под видом заказных. Водителей можно наказывать, но есть те, кто им дает эти задания, – это руководители предприятий. Они вообще выведены из-под всякого контроля. Думаю, что обязательно нужно соблюдать режим труда и отдыха водителей. Поставленные тахографы, о которых мы много раз говорили, уже заработали, но не дают результат, потому что эти руководители предприятий вообще ни за что не отвечают. Думаю, в этом вопросе мы обязательно должны навести порядок.

Теперь то, что касается страховщиков. Конечно, это очень важная сфера деятельности, было много споров, дискуссий. Честно скажу, Владимир Владимирович, все сразу стали считать, какие деньги у страховщиков, куда они уходят, какой результат от этого. Но здесь нужно подходить очень системно и грамотно.

Вы абсолютно правильно сказали, что касается обучения детей. Любой ребенок порой может обучить взрослого гораздо интереснее и эффективнее.

Потому что когда сидит водитель за рулем и ребенок ему говорит, что правила движения такие-то, то это очень хорошо работает. Поэтому про автогородки Вы абсолютно правы.

У нас 10 автогородков в области, два стационарных. Если делать при школах, естественно, будет удорожание, но можно сделать передвижные автогородки, они будут очень интересны. Дети с ограниченными возможностями принимают участие. Мы считаем, что обучение – важный фактор.

Мы обсуждали с нашим Союзом автостраховщиков выделение финансирования для отдельных проектов. Можно взять несколько регионов – пять – шесть регионов или по каждому округу по одному региону, и я думаю, что мы могли бы большую работу здесь провести. И если Вы это поддерживаете, а мы знаем, как Вы тепло относитесь в целом к детям, к этому вопросу, то я думаю, что это было бы большое обучающее решение, и мы смогли бы получить уже следующее поколение дисциплинированных, культурных водителей на дорогах нашей страны.

Конечно, техосмотр. Владимир Владимирович, невозможно не сказать: это стало некой дополнительной услугой к страховому полису. В каких условиях проводится процедура, кто ее проводит? Имеется масса случаев, когда документ о прохождении техосмотра выписывается, не выходя из кабинета. Владимир Александрович Колокольцев приводил пример по автобусу, что он прошел техосмотр в Москве, люди погибли в Краснодарском крае, а он вообще никакого техосмотра не проходил.

Необходимо модернизировать систему проведения технического осмотра путем формирования государственной политики в отношении процедур его проведения и принятия мер, обеспечивающих контроль и государственный надзор за организацией его проведения, исключая фальсификацию результата, потому что за каждым водителем – люди, их жизни.

Владимир Владимирович, мы немало сделали и на международной арене. Вы помните, когда в Москве прошла международная конференция под эгидой ООН по безопасности дорожного движения, именно на ней еще в 2009 году было предложено провести Десятилетие действий по обеспечению

безопасности дорожного движения. Впоследствии эта инициатива была закреплена соответствующей резолюцией Генассамблеи ООН, потому что в теме безопасности дорожного движения нет границ, она касается всех стран и всех континентов.

Мы должны сделать все возможное, чтобы достичь кардинального снижения смертности на дорогах, это самая главная, самая важная задача. Уверена, что реализация мер, которые будут определены по итогам заседания президиума Госсовета, будет способствовать ее решению, потому что не было ни одного человека, когда мы готовились, чтобы кто-то был безразличен – эта тема волновала и волнует всех.

Спасибо вам большое за поддержку и за понимание. И благодарю всех, кто принимал участие в подготовке этого доклада.

Миронов Дмитрий Юрьевич – замминистра внутренних дел.

Д. Миронов: Глубокоуважаемый Владимир Владимирович! Уважаемые коллеги!

Высказанные в выступлении Светланы Юрьевны предложения МВД, безусловно, поддерживает.

Необходимо отметить, что Министерство внутренних дел на постоянной основе осуществляет комплекс последовательных мер, нацеленных на сохранение жизни и здоровья участников дорожного движения.

Наработанный за это время опыт свидетельствует, что совместная работа федеральных и региональных органов власти, органов местного самоуправления, общественности, представителей бизнеса позволяет добиваться решения проблем, которые несколько лет назад считались неразрешимыми.

В основе этой работы – федеральная целевая программа по повышению безопасности дорожного движения, рассчитанная до 2020 года, а также принятые на ее основе региональные и муниципальные программы. В прошлом году на их реализацию направлено 12,8 миллиарда рублей, в результате чего число погибших в дорожно-транспортных происшествиях по сравнению с базовым 2012 годом удалось сократить на 17,4%. Одновременно на 13,2%

уменьшилось количество погибших пешеходов и на 12,6% – детей. Такой формат взаимодействия должен сохраняться и совершенствоваться.

Кроме того, необходимо продолжить работу по формированию законопослушного поведения водителей и пешеходов. Модель поведения на дороге должна закладываться в детстве, расширяться и совершенствоваться в школах и дошкольных образовательных организациях, а затем и в автошколах. Тогда участники дорожного движения получают не только навыки управления автомобилем, но и твердое убеждение о правилах поведения на дороге.

Совместно с Министерством образования и субъектами Российской Федерации ситуацию с обучением детей удастся менять в лучшую сторону. Строятся детские автогородки и автоплощадки, увеличивается количество часов, отводимых на изучение правил безопасного поведения на улицах и дорогах. Однако происходит это за счет внеурочной деятельности. В этой связи рабочей группой рекомендовано расширить сложившуюся практику, но уже в рамках обязательных образовательных программ, одновременно включив в соответствующие программы подготовки педагогов курс по преподаванию вопросов безопасности дорожного движения.

Также в поддержке со стороны региональных властей нуждаются и положительно зарекомендовавшие себя формы работы с детьми. Одна из них – это отряды юных инспекторов движения. Сейчас эта деятельность зачастую основана только на энтузиазме учителей и сотрудников Государственной автоинспекции. Полагаю, что она должна найти свое место в системе дополнительного образования. А в целом работа по формированию законопослушного поведения должна стать обязательным разделом программы по повышению безопасности дорожного движения.

Помимо этого, большое значение имеет использование возможностей общественных организаций и граждан. Они все активнее включаются в процесс обеспечения безопасности дорожного движения, не просто критикуют, но и предлагают пути решения проблем, сообщают о фактах несоблюдения Правил дорожного движения. В первую очередь это представители профессиональных сообществ водителей общественного транспорта, грузоперевозчики, такси,

сотрудники охранных организаций, объектов придорожного сервиса. В прошлом году по их сообщениям выявлено почти 7 тысяч нарушений правил, в каждом десятом случае – водитель в состоянии опьянения.

Сегодня все чаще высказываются предложения о привлечении к административной ответственности на основании видеозаписи, сделанной другими участниками дорожного движения. Для осуществления этой инициативы необходим ряд технических и законодательных решений.

На заседании рабочей группы и Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения указанный вопрос был предметно рассмотрен. МВД России поддерживает эту инициативу и считает, что такой механизм должен быть создан. Над этим сегодня работаем с Министерством связи и массовых коммуникаций.

Безусловно, дисциплинирует водителей действующая система автоматической фиксации нарушений. В настоящее время она включает более 10 тысяч зон контроля, с их применением в прошлом году вынесено свыше 50 миллионов постановлений об административных правонарушениях, что составляет 67% от общего количества выявленных административных правонарушений.

В перспективе представляется целесообразным распространить систему на дороги регионального и межмуниципального значения, внедрить измерение так называемой средней скорости, расширить спектр выявляемых правонарушений, задействовать для их обнаружения возможности других технических средств.

В развитии системы и повышении эффективности ее функционирования в первую очередь должны быть заинтересованы субъекты Российской Федерации. Поэтому рабочей группой предложено направлять получаемые от штрафов денежные средства не просто в бюджет субъекта, а непосредственно в дорожные фонды для реализации мероприятий по ликвидации очагов аварийности, а также на развитие средств автоматической фиксации.

Отдельно необходимо остановиться на вопросах, связанных с процессом оформления ДТП, а также в целом с деятельностью страхового сообщества, его местом и ролью в деле обеспечения безопасности дорожного движения.

Отмечу, что сотрудниками Госавтоинспекции до сих пор оформляется почти 90% дорожно-транспортных происшествий, в которых вред причинен только лишь автомобилям. Такая ситуация снижает и без того недостаточную пропускную способность уличной дорожной сети, минимизирует возможности нашего реагирования на изменения дорожно-транспортной ситуации, факты других, более тяжелых дорожно – транспортных происшествий.

Сегодня уже предусмотрено, что оформление происшествий, в которых транспортные средства получили только механические повреждения на сумму, определенную законодательством, может проводиться без присутствия полиции самими гражданами. Необходим полный переход на оформление таких происшествий без участия сотрудников Госавтоинспекции. В связи с этим представляется необходимым уже с 1 января 2017 года полностью перейти на европротокол в соответствии с ранее достигнутыми договоренностями на заседаниях наших рабочих групп.

Еще один резерв – это повышающий или понижающий страховые коэффициенты. Водители, неоднократно привлеченные к административной ответственности, должны платить больше, дисциплинированные и ответственные – меньше. Подобную практику необходимо также рассмотреть.

В дополнение к сказанному Светланой Юрьевной о проблемах перевозочной деятельности остановлюсь на подготовке водителей, их надежности с точки зрения навыков управления.

Важно сформировать систему, которая обеспечила бы допуск к перевозкам пассажиров и грузов только водителей, обладающих соответствующей квалификацией. Фактически речь идет о создании нормативной основы и учебных центров, обеспечивающих подготовку, переподготовку и подтверждение профессиональной пригодности этой категории водителей.

Кроме этого, в настоящее время прорабатывается вопрос о запрете регистрации автобусов и грузовых автомобилей за физическими лицами. В этом случае владельцы данных транспортных средств будут обязаны соблюдать требования по безопасной организации перевозочного процесса.

В заключение хотел бы остановиться на необходимости совершенствования учета сведений о состоянии безопасности дорожного движения. Прежде всего должны быть установлены единые критерии подсчета показателей смертности в результате дорожно – транспортных происшествий с учетом международного опыта.

Все озвученные мною инициативы обсуждались в ходе подготовки к заседанию и отражены в докладе. Считаю, что их реализация будет способствовать развитию взаимодействия и повышению эффективности работы по обеспечению безопасности дорожного движения. Прошу их поддержать.

Благодарю за внимание.

Соколов Максим Юрьевич – Министр транспорта.

М. Соколов: Уважаемый Владимир Владимирович! Уважаемые члены президиума, коллеги!

Автотранспортный комплекс Российской Федерации сегодня – это более 55 миллионов автотранспортных средств, более 6 миллионов грузовых автомобилей, почти 900 тысяч автобусов, которыми перевозятся около 60 процентов всего объема перевозки пассажиров и грузов в стране.

Несмотря на существенное количество и законов, и нормативных актов, которые регламентируют взаимоотношения в области автоперевозок, мы считаем, что вопрос совершенствования законодательства стоит по-прежнему остро.

В соответствии с утвержденным Председателем Правительства планом совершенствования нормативных документов по снижению смертности населения от дорожно – транспортных происшествий Минтрансом были подготовлены пять проектов федеральных законов, в установленном порядке они внесены в Правительство, подписаны три предусмотренных планом проекта. В установленные сроки до конца этого месяца будет утверждена концепция организации перевозок детей, включая рекомендации по обеспечению безопасной эксплуатации школьных автобусов.

В прошлом году Ространснадзором и его территориальными органами было проведено более 90 тысяч проверок хозяйствующих субъектов, в ходе которых выявлено свыше 167 тысяч нарушений транспортного

законодательства. Эти проверки показали, что недостатки в сфере обеспечения безопасности дорожного движения связаны, прежде всего, со снижением уровня общей дисциплины перевозчиков, а также с уровнем квалификации водительского состава.

Светлана Юрьевна уже говорила об этом, в Российской Федерации до 2005 года основным механизмом регулирования отношений в сфере перевозок и пассажиров, и грузов было лицензирование. Однако в рамках мероприятий по снижению административных барьеров в 2005 году из перечня видов деятельности, подлежащих лицензированию, были сначала исключены грузовые перевозки автомобильным транспортом, а в 2011 году перевозки пассажиров по заказу перешли на уведомительный порядок.

Вследствие этого на рынок постоянно приходят новые перевозчики, которые порой не имеют ни надлежащей профессиональной подготовки, ни финансовых возможностей нести бремя обязательных расходов, которые связаны и с обеспечением содержания парка, и с безопасностью дорожного движения.

В связи с этим нам представляется целесообразным вернуться к лицензированию перевозок пассажиров, именно пассажиров, по заказу и для собственных нужд, в том числе перевозок школьными автобусами, как это было несколько лет назад.

Одним из базовых документов в сфере перевозок и пассажиров, и грузов являются Правила обеспечения безопасности перевозок. У нас не было ответственности, в том числе ответственности руководителей за нарушение этих Правил. Для определения меры и степени ответственности за несоблюдение Правил в Госдуму внесен и принят в первом чтении в декабре прошлого года проект федерального закона по внесению изменений.

2.8 Заседание Государственного совета по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги», 2019 год

Президент РФ Владимир Путин собрал 26.06.2019 г заседание Государственного совета, чтобы обсудить извечную российскую проблему – дороги. Тема заседания отражена в национальном проекте "Безопасные и

качественные автомобильные дороги" (БКАД). Глава государства поставил задачи перед властями всех уровней. И обещал, что предложения участников совещания будут внимательно изучены.

Нынешнее заседание Госсовета проходило по уже опробованной схеме, когда до обсуждения в Кремле руководители регионов рассмотрели ключевые вопросы на двухдневном семинаре. Участники заседания в среду отмечали, что такой формат весьма полезен и эффективен, поскольку позволяет детально рассмотреть многие вопросы, проанализировать наиболее важные проблемы. "Это была серьезная дискуссия, в ходе которой обсуждались все вопросы, которые позволят достичь целевых показателей (предусмотренных майским указом президента РФ) и по нормативному состоянию дорог, и по безопасности дорожного движения", - говорил глава Бурятии, руководитель рабочей группы Госсовета по направлению "Транспорт" Алексей Цыденов.

Итоги подготовительного обсуждения были представлены на заседании в Кремле.

Завершая заседание Госсовета, Путин поблагодарил рабочую группу. Он пообещал, что ее доклад будет изучен "с точки зрения практического использования наработанных материалов". Президент рассчитывает, что "все органы исполнительной власти - и на местах, и в центре - будут активно работать над реализацией сделанных предложений".

«Всем понятно, что дорога - это хорошо, а бездорожье - это плохо, но не всем понятно, к сожалению, что наличие дорог для нашей страны, хорошего качества дорог, имеет чрезвычайно важное и особое значение с учетом огромности нашей территории. Связанность территорий субъектов, муниципалитетов между собой чрезвычайно важна для экономики и для социального самочувствия граждан», - указал глава государства.

Путин дал оценку нынешнему состоянию дорог в стране: Дорог высокого качества у нас, к сожалению, по - прежнему мало. По его данным, общая протяженность дорог высшей - первой - категории увеличилась за последние четыре года на 2423 км, но рост произошел за счет федеральных трасс. Такие дороги, полностью соответствующие нормативным требованиям, составляют

83%, а в 2010 году их было намного меньше – 38,6%. А вот доля таких дорог регионального значения по-прежнему не дотягивает даже до половины, – признал президент.

В.В. Путин раскритиковал губернаторов за недостаточное внимание к проблеме дорог: "Многие вещи... не требуют больших усилий. Внимание нужно только и правильное, своевременное планирование и своевременное реагирование на эти вопросы". Президент сослался на множество обращений россиян, которые просматривал перед недавней прямой линией: "Знаете, смотрел видеоматериалы, фотоматериалы и возникает вопрос, а губернатор там бывал хоть когда-нибудь, видел хоть когда-нибудь эти объекты?"

Именно региональные дороги стали главной темой доклада министра транспорта Евгения Дитриха. Он пообещал, что более 45 тыс. км региональных дорог планируется отремонтировать до 2024 года по нацпроекту БКАД. "Сегодня в фокусе нашего внимания регионы. В рамках БКАД ремонтируем региональные трассы и уличную сеть крупнейших агломераций. К 2024 году субъекты отремонтируют почти 45 тыс. км региональных трасс, вместе с городами совместно сделают еще 30 тыс. км улиц. Сегодня утверждены проектные программы работ по всем 83 регионам, участвующем в проекте. Суммарно по проекту в 2019 году выполняются ремонты более 10 тыс. км дорог и улиц", – сказал министр.

Дитрих также сообщил, что в 2019 году по дорожному нацпроекту осуществляется поддержка строительства 17 крупных региональных объектов: четырех обходов населенных пунктов, пяти центральных проспектов и развязок, восьми мостов и путепроводов. На эти цели выделено 5 млрд рублей. В этом году будут введены в эксплуатацию автодороги в обход Саранска, в обход Рузаевки (Мордовия), Первомайский мост (Брянская область), Красный мост (Орел). Всего по комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года планируется построить 12 обходов крупных городов, 32 больших моста, реконструировать 70 путепроводов. К 2024 году обеспечим движение от Выборга до Севастополя, по скоростным дорогам не менее четырех полос движения с разделенными

встречными потоками. Это принципиально новое качество жизни россиян, – заверил Дитрих.

Цыденов привел данные, по которым более 290 млрд рублей требуется на ремонт аварийных мостов и искусственных сооружений на дорогах регионального и местного значений, поскольку "на региональных и местных дорогах выявлено 3505 мостов и искусственных сооружений, находящихся в аварийном или предаварийном состоянии". Он предложил утвердить отдельную программу по ремонту таких объектов дорожной инфраструктуры. "Само наличие программы позволит регионам приступить к разработке предварительной проектно-сметной документации и планировать работу в долгосрочном периоде", - добавил руководитель рабочей группы Госсовета.

Глава государства обозначил основные болевые точки. Безопасность дорожного движения во многом зависит от качества и обустроенности дорог, в том числе, от их освещенности. С этим у нас, скажем прямо, беда. За пределами агломераций практически на всех дорогах крошечная темень, – заявил глава государства. По его словам, такая проблема связана не только с неразвитой инфраструктурой. Дело в объективном дефиците средств: тариф на электроэнергию достаточно дорогой, это вынужденная экономия и она, к сожалению, приводит к авариям и трагедиям, – подчеркнул В.В. Путин. Он уверен, что "за такую ситуацию отвечают и энергетики, и главы регионов, и правительство в целом". "Я прошу всех согласованно и незамедлительно приступить к решению вопроса тарифов для освещения дорог и, конечно, нужно определиться с поэтапным решением этих задач - что, где, когда нужно в первую очередь начать освещать", – указал президент.

Еще одной проблемой при строительстве дорог В.В. Путин назвал административные барьеры, которые "по – прежнему остаются препятствием для внедрения инновационных решений, современных материалов и конструкций, для объективного выбора наиболее эффективного подрядчика в ходе конкурса". "При этом много, очень много контролеров, много суеты, бумажной волокиты, претензий надзорных органов, которые нередко противоречат друг другу, а объекты либо не сдаются в срок, либо их качество остается сомнительным", - отметил глава государства.

Президент во время заседания раздал несколько поручений. Так, он потребовал от региональных властей в ближайшее время принять программы развития автодорог не менее чем до 2024 года. Путин пояснил, что это даст возможность дорожным строителям планировать работу на длительные сроки, загодя приобретать дорогостоящую технику, резервировать строительные материалы, вкладываться в специалистов и новые технологии. При этом в программах создания новых дорог надо предусмотреть реализацию проектов на основе государственно – частного партнерства, поддержать внедрение контрактов жизненного цикла.

Тему заключения шестилетних контрактов на строительство объектов затронул и Дитрих. "Хочу адресовать регионам пожелание... большинством субъектов программы работ утверждены на шестилетний срок, но контракты по старинке утверждаются только на год, из всех объектов только 400 законтрактовано на срок более трех лет. Просил бы регионы активнее и смелее пользоваться преимуществом шестилетних программ работ и заключать под них шестилетние контракты", - сказал глава Минтранса.

Не устраивает главу государства и достоверность цен на строительство дорог. "Остается проблемой порядок определения цен, что напрямую влияет на достоверность стоимости дорожных работ", - констатировал он. По данным Путина, "подрядчики зачастую выходят на конкурс, где заведомо занижены цены на битум, асфальт, асфальтобетон, щебень, другие материалы, поэтому компании либо вовсе отказываются от таких подрядов, либо, как им заблагорассудится и как удастся, выкручиваются". Путин подчеркнул, что такая ситуация "негативно сказывается на качестве дорог и на сроках выполнения дорожного строительства", и потребовал от заинтересованных ведомств "разобраться, наконец, в этой ситуации".

А премьер-министр Дмитрий Медведев с кремлевской трибуны высказался за введение административной ответственности за неуплату проезда по платным дорогам. "Что касается административной ответственности за неуплату платежей по использованию платных дорог, то, видимо, это мера назрела и должна быть поддержана при подготовке нового административного законодательства", – сказал он.

Особое внимание Путин обратил на обеспечение безопасности дорожного движения. Причем, президент однозначно высказался по весьма резонансной теме – об установке камер фиксации нарушений ПДД. "Цель их установки – снижение аварийности и травматизма на дорогах, сохранение жизни людей", – указал глава государства. При этом он подчеркнул, что хочет быть услышанным не только в Кремле, но "и за периметром Кремля, чтобы те, кто этим занимается, знали, слышали".

Путин убежден, что камеры, особенно на опасных участках, не нужно специально скрывать и прятать. "В этом случае происходит прямая подмена смысла всех этих мероприятий. Вместо того, чтобы дисциплинировать водителей, их просто подводят под штраф, а это не самоцель, это только средство для достижения нужного нам результата", - пояснил он. И потребовал: "Прошу навести здесь порядок!"

Первые шаги в этом направлении уже предприняты. Депутаты фракции "Единая Россия" во вторник внесли на рассмотрение палаты законопроект, который разрешает установку камер фото- и видеофиксации нарушений на дорогах только государственным и муниципальным органам. Предупреждение ДТП остается ключевой задачей государства, уверен Путин. "Надо постоянно вести просветительскую работу, в том числе для подрастающего поколения", - заметил он. По мнению главы государства, во всех субъектах РФ, должны появиться центры профилактики детского травматизма, созданные при участии страховых компаний.

Также президент поручил обеспечить контроль за соблюдением правил проезда грузовиков по автотрассам. "Известно, какой урон они наносят дорогам, особенно дорогам, которые не предусмотрены для этих машин. Когда нарушают нормы перевозки грузов, ДТП на разбитых трассах неизбежны. Необходим контроль за соблюдением правил проезда грузовиков", - указал он.

В то же время, по словам президента, причиной аварий, в том числе с тяжелыми последствиями является не только состояние дорог. Абсолютное большинство ДТП происходят по вине водителей, которые грубо нарушают правила дорожного движения. Озабоченность главы государства вызывают

нелегальные перевозки пассажиров, которые также часто приводят к авариям. "Ради наживы такие перевозчики игнорируют закон, подвергают риску жизни граждан. Мы должны делать все для предупреждения опасного, безответственного поведения на дорогах", - подчеркнул Путин.

Как заявил министр внутренних дел Владимир Колокольцев, МВД будет добиваться нулевой смертности на российских автомобильных дорогах к 2030 году. "Мы продолжаем активную работу, чтобы к 2024 году выйти на снижение смертности в 3,5 раза, а к 2030 году – на нулевой уровень, – сказал он. Такие показатели даже в европейских странах с их качественными дорогами, развитой инфраструктурой и уровнем законопослушности граждан отсутствуют". Колокольцев сообщил, что сейчас рассматривается соответствующая программа до 2030 года. За период реализации двух федеральных целевых программ с 2006 года число погибших в ДТП сократилось почти в два раза, но ситуация на дорогах пока остается достаточно сложной.

Министр внутренних дел выступил еще с несколькими предложениями. Например, глава МВД считает необходимым повысить квалификационные требования к преподавателям и инструкторам в автошколах. Кроме того, глава МВД считает, что страховой полис для законопослушных водителей должен стоить дешевле, а для злостных нарушителей - дороже. Он уточнил, что соответствующий законопроект министерством поддержан. Согласен с такой постановкой вопроса и губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко, который предложил доработать законопроект о применении повышающих или понижающих коэффициентов к цене страхового полиса автогражданской ответственности (ОСАГО) для автовладельцев, нарушающих ПДД.

Колокольцев сообщил, что работа по совершенствованию подходов к обеспечению принципа неотвратимости наказания будет продолжена. МВД предлагает отказывать «злостным нарушителям» в предоставлении государственных услуг, например, по регистрации транспортного средства, допуску к сдаче экзаменов и выдаче водительского удостоверения. Это предложения, указал глава МВД, нашли поддержку на заседаниях рабочей группы Госсовета.

Министр сообщил, что МВД вместе с Федеральной таможенной службой создадут информационную базу данных, с помощью которой смогут контролировать уплату штрафов за нарушения ПДД иностранными водителями на территории России.

"Предлагаем конфискацию транспортных средств у водителей, задержанных за управление в пьяном виде. Автомобиль – это источник повышенной опасности, передавать его гражданину, который потом совершит [действия, которые повлекут] трагические последствия, недопустимо. Возникают возражения, что не совсем будет правильно: один гражданин нарушает правила дорожного движения, а у другого, у собственника, этот автомобиль конфискуется. Законодательство предусматривает возможность подачи регрессного иска собственника к этому гражданину", - сказал он. Также Колокольцев отметил, что конфискация автомобилей у нетрезвых водителей повысит безопасность дорожного движения и сохранит тысячи жизней людей. Ранее в пресс-центре МВД РФ сообщали, что ведомство направило в правительство РФ предложения по законодательному закреплению возможности конфискации транспортных средств, которыми управляли водители, находившиеся в состоянии опьянения.

Председатель правительства на это заметил, что стоит проработать идею о "конфискации автомобиля с применением возможности регрессного требования к непосредственно совершившему нарушение лицу, то есть к тому, кто это нарушение в состоянии опьянения совершил". "Эту модель можно было бы проработать при разработке нового Административного кодекса", - считает Медведев. Кроме того, глава кабинета министров считает необходимым ввести административную ответственность за неуплату проезда по платным дорогам. "Что касается административной ответственности за неуплату платежей по использованию платных дорог, то, видимо, это мера назрела и должна быть поддержана при подготовке нового административного законодательства", - сказал он.

С еще одной инициативой выступил глава Бурятии Цыденов, который предложил ужесточить антидемпинговые меры при проведении торгов по дорожным работам. "Мы предлагаем дополнительно проработать вопрос

порога антидемпинговых мер при проведении конкурсов и аукционов по строительству, реконструкции и капремонту дорог. На сегодня порог антидемпинга – это 25%. Но анализ качества дорог при таком падении вынуждает пересмотреть его в сторону ужесточения", – сказал Цыденов. По его словам, предлагается проработать возможность при снижении цены более чем на 10% "требовать от заказчика дополнительные обоснования или финансовое обеспечение".

По итогам заседания Государственного совета РФ по вопросам развития сети автомобильных дорог и обеспечения безопасности дорожного движения, 17 июля 2019 года Президент утвердил перечень поручений по итогам заседания Государственного совета, состоявшегося 26 июня 2019 года,

1. Правительству Российской Федерации:

а) разработать и утвердить государственную программу Российской Федерации по обеспечению безопасности дорожного движения на период до 2030 года, направленную на снижение смертности и травматизма населения в результате дорожно – транспортных происшествий на автомобильных дорогах, а также на повышение эффективности системы управления в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Срок – 1 декабря 2020 г.

б) принять меры, направленные:

– на усиление административной ответственности за нарушение правил дорожного движения при оказании услуг по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, в том числе по организованным перевозкам групп детей;

– на обеспечение неотвратимости наказания иностранных граждан и иностранных перевозчиков за нарушение законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения, в том числе в части, касающейся необходимости уплаты административных штрафов до выезда правонарушителей с территории Российской Федерации;

– на совершенствование программ обучения детей навыкам безопасного участия в дорожном движении;

– на разработку информационного ресурса (на основании формируемых органами внутренних дел Российской Федерации банков данных о гражданах), содержащего информацию о водителях транспортных средств, в целях осуществления проверки наличия у них водительского удостоверения, подтверждающего право на управление транспортными средствами соответствующей категории, и отсутствия действующих санкций в виде лишения права на управление транспортными средствами, а также на обеспечение доступа к этому информационному ресурсу юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, оказывающих услуги по аренде автомобильного транспорта, перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом, в том числе легковым такси, для осуществления этими юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями в обязательном порядке необходимых проверок;

– на установление требований об обязательном информировании участников дорожного движения посредством общедоступных информационных ресурсов о местах размещения работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения, требований об обязательном обозначении таких специальных средств техническими средствами организации дорожного движения, а также на решение вопроса о неприменении штрафных санкций за нарушения, зафиксированные такими специальными средствами, размещенными с нарушением данных требований.

Срок – 1 февраля 2020 г.

в) в целях дальнейшего совершенствования контрактной системы в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд:

– расширить перечень случаев заключения контрактов жизненного цикла на выполнение работ по проектированию, строительству, реконструкции автомобильных дорог (участков автомобильных дорог), включая дорожные сооружения, являющиеся их технологической частью, последующее

содержание (обслуживание), ремонт и при необходимости эксплуатацию указанных дорог (их участков) и дорожных сооружений, а также разработать методику определения начальной (максимальной) цены таких контрактов;

- обеспечить возможность заключения государственных и муниципальных контрактов, предусматривающих выполнение работ одновременно по содержанию (обслуживанию), ремонту и эксплуатации автомобильных дорог (участков автомобильных дорог), а также разработать методику определения начальной (максимальной) цены таких контрактов;

- рассмотреть вопрос об установлении возможности предоставления отдельного обеспечения исполнения контрактов жизненного цикла в сфере дорожной деятельности в отношении каждого из их этапов;

- обеспечить утверждение типовых условий государственных и муниципальных контрактов, предметом которых являются выполнение проектных и изыскательских работ или строительство, реконструкция объектов капитального строительства, взамен соответствующих типовых контрактов.

Срок – 1 декабря 2019 г.

г) в целях устранения административных барьеров при архитектурно – строительном проектировании, строительстве и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры обеспечить:

- возможность осуществления при строительстве, реконструкции линейного объекта транспортной инфраструктуры необходимой для этих целей реконструкции других линейных объектов, в том числе переноса или переустройства инженерных коммуникаций, на основании единого проекта планировки территории линейного объекта транспортной инфраструктуры;

- возможность подготовки проектной документации линейного объекта одновременно с разработкой документации по планировке территории, необходимой для его размещения, при условии соблюдения требований законодательства в области охраны окружающей среды, законодательства об особо охраняемых природных территориях и законодательства об охране объектов культурного наследия;

- возможность подготовки проектной документации объектов

капитального строительства, не являющихся линейными объектами и входящих в состав линейных объектов, и строительства таких объектов капитального строительства на основании утвержденной документации по планировке территории линейных объектов без получения градостроительного плана земельного участка при условии соблюдения требований законодательства в области охраны окружающей среды, законодательства об особо охраняемых природных территориях и законодательства об охране объектов культурного наследия;

– внесение в Федеральный закон от 29 декабря 2017 г. №44Э – ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» изменений, предусматривающих исключение из него требования о разработке проектов организации дорожного движения в составе проектной документации;

– установление дифференцированного состава и содержания проекта планировки территории линейного объекта, предусмотрев сокращение состава утверждаемой части такого проекта планировки территории до границ зон планируемого размещения линейного объекта и его основных параметров, а также установление перечня случаев, при которых подготовка материалов по обоснованию проекта планировки территории линейного объекта не требуется;

– установление до 1 января 2022 г. переходного периода, предусматривающего приостановку действия новых обязательных требований к установлению зон с особыми условиями использования территорий, при условии соблюдения требований законодательства в области охраны окружающей среды, законодательства об особо охраняемых природных территориях и законодательства об охране объектов культурного наследия;

– предоставление заказчику права выделять отдельные этапы строительства объектов капитального строительства (в том числе в целях переноса или переустройства инженерных коммуникаций) без проведения повторной экспертизы проектной документации, предусмотрев возможность самостоятельного поэтапного ввода в эксплуатацию объектов капитального строительства;

– внесение в законодательство Российской Федерации изменений, направленных на установление детального механизма осуществления реконструкции, переноса или переустройства линейных объектов при их пересечении строящимся или реконструируемым линейным объектом, включая порядок выдачи технических условий на перенос или переустройство линейных объектов, мораторий на изменение выданных технических условий и порядок переноса или переустройства инженерных коммуникаций, предусматривающий заключение договоров компенсации собственникам инженерных коммуникаций в натуральной (имущественной) форме;

– определение правового статуса рабочей документации на объект капитального строительства, установление требований к ее содержанию, а также к порядку ее подготовки и внесения в нее изменений;

– установление упрощенного порядка внесения изменений в проект планировки территории (в пределах 10% площади территории, в отношении которой утвержден проект планировки) при необходимости уточнения границ зон планируемого размещения линейного объекта транспортной инфраструктуры на этапах его проектирования и строительства при условии, что такое уточнение не повлияет на предусмотренные этим проектом планировочные решения и будут соблюдены требования законодательства в области охраны окружающей среды, законодательства об особо охраняемых природных территориях и законодательства об охране объектов культурного наследия.

Срок – 1 апреля 2020 г.

д) в целях совершенствования правового регулирования отношений, связанных с подготовкой проектной документации объектов капитального строительства и проведением ее государственной экспертизы, обеспечить:

– актуализацию классификатора строительных ресурсов и федерального сборника сметных цен на строительные материалы, изделия и конструкции в целях расширения их номенклатуры, уточнения сметных норм в части, касающейся учета новых технологий строительства и расходов на перевозку строительных материалов, изделий и конструкций;

– выпуск обновленной федеральной сметно-нормативной базы (ФСНБ-2020), включающей в себя сметные нормативы, учитывающие использование новых технологий строительства, технологических и конструктивных решений, а также современных строительных материалов, изделий, конструкций и оборудования;

– установление при проведении экспертизы проектной документации в целях реализации проектов в сфере дорожной деятельности обязательного учета информации, содержащейся в реестре новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения, предусмотрев при необходимости его синхронизацию с реестром экономически эффективной проектной документации повторного использования;

– периодическое утверждение индексов изменения сметной стоимости по видам затрат при строительстве, реконструкции автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений для субъектов Российской Федерации с учетом данных, предоставляемых региональными центрами мониторинга;

в– возможность включения в стоимость строительства, реконструкции автомобильных дорог стоимости отдельных сопутствующих работ, выполняемых одновременно с разработкой проектной документации.

Доклад – до 1 января 2020 г, далее – ежеквартально;

е) завершить создание единой информационной базы, содержащей сведения о гражданах, имеющих медицинские противопоказания или медицинские ограничения к управлению транспортными средствами, обеспечив возможность обмена этими сведениями с органами внутренних дел Российской Федерации;

ж) установить особенности выплаты аванса при исполнении контрактов, которые предусматривают выполнение работ, связанных с осуществлением дорожной деятельности, в отношении исполнения которых предоставлено необходимое обеспечение, в отношении которых осуществляется банковское сопровождение и (или) в отношении обязательств по которым осуществляется казначейское сопровождение, предусмотрев выплату такого аванса на расчетный счет подрядчика.

Срок – 1 декабря 2019 г.

з) обеспечить создание единой федеральной системы мониторинга и контроля перевозок пассажиров автобусами в междугородном сообщении в целях снижения доли нелегальных перевозчиков на рынке перевозок пассажиров автомобильным транспортом.

Срок – 1 декабря 2020 г.

и) разработать и утвердить комплекс мер по предотвращению необоснованного роста и колебания цен на битум на внутреннем рынке, а также по обеспечению равномерной закупки битума и организации его межсезонного хранения;

к) представить предложения:

– об установлении критериев, при соблюдении которых застройщик или технический заказчик вправе направить проектную документацию и (или) результаты инженерных изысканий, подготовленные в целях строительства, реконструкции линейных объектов на территориях двух и более субъектов Российской Федерации (за исключением строительства, реконструкции линейных объектов федерального значения, линейных объектов, относящихся к особо опасным, технически сложным и уникальным объектам), на государственную экспертизу в уполномоченный орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации или подведомственное ему государственное учреждение;

– о мерах поддержки отечественного производства дорожной и строительной техники, предусматривающих стимулирование ее приобретения с использованием субсидий и лизинговых механизмов.

Срок – 1 декабря 2019 г.;

л) проработать вопрос об освобождении собственников инженерных сетей от обязанности по уплате налога на прибыль организаций в отношении доходов, полученных этими собственниками в результате обеспечения заказчиком (подрядчиком) дорожных работ переноса или переустройства за свой счет инженерных сетей при строительстве, реконструкции или капитальном ремонте линейных объектов, и при необходимости обеспечить

внесение соответствующих изменений в законодательство Российской Федерации о налогах и сборах;

м) разработать план мероприятий по оснащению четырехполосных автомобильных дорог системами разделения встречных направлений движения и при необходимости обеспечить внесение изменений в нормативные правовые акты Российской Федерации.

Срок – 1 июля 2020 г.;

н) рассмотреть вопросы, касающиеся:

– сохранения государственного строительного надзора, осуществляемого при строительстве, реконструкции исключительно тех линейных объектов транспортной инфраструктуры, которые относятся к особо опасным, технически сложным и уникальным объектам, включая мосты, путепроводы, эстакады и тоннели;

– необходимости учета развития транспортной инфраструктуры при разработке градостроительных решений, предусмотрев включение в своды правил и иные документы по стандартизации дифференцированных требований к проектированию и строительству объектов транспортной инфраструктуры в условиях застройки с высокой плотностью или сложных инженерно-геологических условиях;

– перехода к отбору подрядных организаций с учетом дифференцированных требований к ним, в том числе в зависимости от сложности выполнения работ, наличия материально-технической базы, профессиональных кадров и опыта выполнения работ («лестница квалификаций»).

Доклад – до 1 октября 2019 г.

Ответственный: Медведев Д.А.

2. Правительству Российской Федерации совместно с Центральным банком Российской Федерации:

а) разработать механизм получения банковских гарантий для обеспечения исполнения контрактов жизненного цикла и долгосрочных контрактов.

Срок – 1 ноября 2019 г.;

б) при участии Российского Союза Автостраховщиков обеспечить реализацию информационно-просветительских программ, направленных на профилактику правонарушений в сфере безопасности дорожного движения, а также решить вопрос о создании центров профилактики детского дорожно-транспортного травматизма в каждом субъекте Российской Федерации.

Срок – 1 сентября 2020 г.

Ответственные: Медведев Д.А., Набиуллина Э.С.

3. Правительству Российской Федерации:

а) совместно с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации обеспечить:

– разработку программы реконструкции, капитального ремонта и ремонта находящихся в аварийном и предаварийном состоянии мостов и других искусственных дорожных сооружений, размещенных на автомобильных дорогах регионального и местного значения, определив источники финансирования указанной программы;

– снижение стоимости электрической энергии для освещения автомобильных дорог и пешеходных переходов в ночное время в целях повышения безопасности дорожного движения.

Доклад – до 1 декабря 2019 г.;

– создание региональных центров мониторинга цен строительных ресурсов, в том числе цен на материалы, изделия, конструкции, оборудование и на эксплуатацию машин и механизмов, а также мониторинга среднемесячного размера оплаты труда рабочих, занятых в строительной отрасли, в целях направления результатов мониторингов в федеральное автономное учреждение «Главное управление государственной экспертизы».

Срок – 1 октября 2019 г.

Ответственные: Медведев Д.А., высшие должностные лица (руководители высших исполнительных органов государственной власти) субъектов Российской Федерации;

б) утвердить программу, предусмотренную абзацем вторым подпункта «а» настоящего пункта;

в) представить предложения о наделении органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации полномочиями по осуществлению производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения, включая нарушения правил движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств, а также по осуществлению контроля за соблюдением норм и правил эксплуатации автомобильных дорог регионального и местного значения.

Срок – 31 декабря 2019 г.

Ответственный: Медведев Д.А.

4. Рекомендовать органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации обеспечить разработку и утверждение региональных программ в сфере дорожного хозяйства на период до 2024 года.

Срок – 1 декабря 2020 г.

Ответственные: высшие должностные лица (руководители высших исполнительных органов государственной власти) субъектов Российской Федерации.

5. Администрации Президента Российской Федерации направить на проработку в Правительство Российской Федерации предложения по развитию сети автомобильных дорог общего пользования и обеспечению безопасности дорожного движения, подготовленные высшими должностными лицами (руководителями высших исполнительных органов государственной власти) субъектов Российской Федерации.

Срок – 1 сентября 2019 г.

РАЗДЕЛ III. Сравнительный анализ состояния безопасности дорожного движения в России и за рубежом

3.1 Сравнение ситуаций с безопасностью дорожного движения в России с другими странами

По данным ВОЗ, ежегодно в результате ДТП в мире погибают около 1,2 млн. человек и свыше 50 млн. человек получают ранения. Ежегодный мировой ущерб от ДТП составляет свыше 500 млрд. долл. США. Экономические издержки, связанные с ДТТ, оцениваются в среднем в 1% ВВП в странах с низким уровнем доходов населения, примерно в 1,5% – в странах со средним и 2% – в государствах с высоким уровнем доходов населения.

В странах Евросоюза в течение года в ДТП погибают более 40 тысяч человек.

Наиболее часто смертельные травмы получают молодые люди в возрасте от 15 до 24 лет. Например, в Австрии в 2006 г. в среднем смертельные травмы в ДТП получили 9 человек на 100 тыс. человек населения, то в данной возрастной группе – 16, в Бельгии – 10 и 17 соответственно, в Финляндии – 6 и 13, в Германии – 6 и 12, во Франции – 8 и 16, в Испании – 9 и 14.

Наиболее объективной характеристикой состояния БДД является число погибших в ДТП людей. В связи с этим, в большинстве стран одним из важнейших показателей, определяющим уровень БДД и позволяющим проводить сравнительную оценку, признается число погибших в ДТП в расчете на 100 тыс. человек населения, характеризующее социальный риск.

В течение последних 15 лет в большинстве развитых стран уменьшается число людей, погибших в ДТП. Такая же тенденция имеется в ряде государств – бывших республиках СССР.

За период с 1990 г. более чем в два раза снизилось число погибших в Австрии, Германии, Испании, Португалии, Франции. Более чем на 30% снизилось количество погибших в остальных европейских странах, кроме Польши. Наиболее незначительное снижение отмечено на территории Российской Федерации.

Риск погибнуть в ДТП был меньше всего на территории Великобритании, Дании, Норвегии, Нидерландов, Швеции, Японии. Такое положение в этих странах сохраняется уже несколько лет. Риск гибели высок в Венгрии, Республике Корея, Исландии, Польше, Португалии, США. Практически во всех развитых странах степень социального риска последовательно снижается, исключение составила Исландия. В ряде стран с 1990 г. показатель социального риска снизился в два и более раз.

За последние годы в экономически развитых странах общее количество ДТП возрастает, при этом число погибших в них людей уменьшается. Ожидается и дальнейшее сохранение данной тенденции.

Для оценки уровня и динамики аварийности в России был проведен сравнительный анализ абсолютных и относительных показателей аварийности (число погибших в результате ДТП, число погибших по отношению к численности населения страны и число погибших по отношению к количеству ТС) в России и зарубежных странах (развитые страны, страны БРИК, СНГ) в 2005 – 2007 гг.

3.1.1 Сравнительный анализ данных о смертности на дорогах в России и развитых странах

К 2008 г. число погибших в ДТП по сравнению с 2005 г. выросло только в двух развитых странах – Норвегии и Польше (на 4% и 3% соответственно). Для Бельгии и Австралии этот показатель остался примерно на уровне 2005 г. В таких странах как Италия, Германия, Великобритания, США, Венгрия число погибших уменьшилось незначительно по сравнению с 2005 г. В России в 2008 г. относительно 2005 г. число погибших в результате ДТП сократилось на 12%. В последние годы более ощутимые позитивные изменения на дорогах произошли только в Японии, Испании и Франции (снижение на 16%, 14%, 13% соответственно).

Вместе с тем, несмотря на наметившуюся положительную тенденцию к

снижению числа погибших в ДТП, значения относительных показателей аварийности на российских дорогах и на дорогах экономических развитых стран мира отличаются в разы.

В 2007 г. в России погибло 234 чел. на 1 млн. жителей. По данным за 2007 г.5 по зарубежным странам минимальное значение показателя у Нидерландов и Исландии – 48 чел. на 1 млн. жителей. Далее следует Норвегия – 49 чел. на 1 млн. жителей.

В диапазон от 50 до 60 чел., погибших в ДТП на 1 млн. жителей, попадают Великобритания (50), Швеция (51), Швейцария (51), Япония (52), Германия (60). От 70 до 100 погибших в ДТП данный показатель составляет в Финляндии (72), Дании (74), Франции (75), Австралии (77), Ирландии (77), Португалии (81), Канада (83), Австрии (83), Испании (85), Италии (86), Люксембурге (90), Новой Зеландии (100). От 110 до 200 погибших в ДТП – в США (136), Южной Кореи (137), Греции (141), а также в странах Центральной Европы - Чешская республика (118), Венгрия (123) и Польша (147).

В 2007 г. на 1 млн. ТС в России приходился 861 погибший в результате ДТП. Лучшие показатели по данному срезу в Исландии (60), Швейцарии (74), Норвегии (77) и Японии (80). Ниже 100 погибших на 1 млн. ТС - в Швеции (89), Германии (89), Нидерландах (89), Великобритании (89). Незначительно отличается статистика в Австралии (109), Финляндии (123), Италии (127), Испании (134), Канаде (138), Дании (147), Ирландии (147) и Португалии (160). В США данный показатель составляет 163 погибших, Бельгии – 168, Греции – 226, Польше – 310, Южной Корее – 317, Венгрии – 347.

Таким образом, в России на 1 млн. жителей за год в ДТП погибло в среднем в 4 раза больше человек по сравнению с ведущими странами Западной Европы и приблизительно в 2 раза больше по сравнению со странами Центральной Европы и США. По числу погибших в результате ДТП относительно количества ТС Россия в 10 с лишним раз превосходит наиболее безопасные европейские страны и Японию, в 5 раз – США, примерно в 3 раза – страны Центральной Европы.

3.1.2 Сравнительный анализ данных о смертности на дорогах России, стран БРИКС и СНГ

Среди стран БРИК (Китай, Индия, Бразилия) по основному показателю аварийности - число погибших в результате ДТП - Россия имеет наименьшее значение показателя, что объясняется меньшей численностью ее населения по сравнению с рассматриваемыми странами.

По числу погибших в результате ДТП на 1 млн. жителей Россия превосходит Китай почти в 4 раза, Индию – в 2 раза, Бразилию – приблизительно в 1,2 раза. По числу погибших на 1 млн. ТС Индия превосходит Россию в 1,6 раза, в Китае данный показатель лучше российского в 1,7 раза, в Бразилии – в 1,4 раза. На дорогах Украины и Белоруссии в расчете на 1 млн. жителей погибает в 1,5 раза меньше людей, чем в России, в том время как в Казахстане - в 1,2 раза больше.

В 2007 г. в России на 1 млн. жителей в ДТП погибло в среднем в 2,4 раза больше человек по сравнению со странами БРИК и в 1,5 раза больше по сравнению со странами СНГ (Белоруссия, Украина), а по сравнению с Казахстаном - в 1,2 раза меньше. По числу погибших в результате ДТП относительно количества ТС Россия в среднем в 1,6 раза превосходит страны БРИК (Китай, Бразилия) и в 1,6 раза уступает Индии.

Проведенный анализ динамики основных абсолютных и относительных показателей аварийности свидетельствует об улучшении в последние годы ситуации с БДД в России.

По относительным показателям аварийности (число погибших в результате ДТП по отношению к численности населения страны и число погибших по отношению к количеству транспортных средств) Россия продолжает существенно отставать от стран с развитой автомобилизацией.

Зарубежный опыт показывает, что кардинальные изменения в динамике дорожного травматизма могут быть только при системной, целенаправленной, долгосрочной работе, поэтому деятельность в области обеспечения безопасности дорожного движения должна оставаться в числе ключевых приоритетов государственной политики на ближайшее десятилетие.

Нарушения водителями ПДД по-прежнему являются основным фактором аварийности, способствующим возникновению более 80% ДТП. Наибольшее влияние на рост аварийности по вине водителей оказывает несоответствие выбранного скоростного режима конкретным условиям дорожного движения.

Пешеходы относятся к самой многочисленной и уязвимой категории участников дорожного движения. Наиболее значимым, с точки зрения влияния на тяжесть последствий ДТП, нарушением ПДД пешеходами является переход проезжей части неустановленном месте или вне пешеходного перехода.

В зависимости от места совершения ДТП наиболее высокий уровень аварийности отмечается в республиканских, краевых и областных центрах, которые характеризуются высокой плотностью населения и транспортных потоков. Территориальные автомобильные дороги являются наиболее проблемными участками дорожной сети вне населенных пунктов.

Основными факторами дорожно-транспортной аварийности по причине технической неисправности ТС, характеризующейся наименьшим удельным весом и тенденцией к сокращению основных показателей, является неисправность внешних световых приборов и рабочей тормозной системы.

Результаты проведенного анализа наглядно свидетельствуют о кардинальных изменениях, произошедших в области обеспечения БДД с 2005 г., который характеризовался вынесением проблемы с аварийностью на автотранспорте на государственный уровень. Динамика показателей аварийности в рассматриваемом периоде указывает:

► на существенное улучшение ситуации с БДД (сократились основные абсолютные и относительные показатели аварийности, уровень аварийности с особо тяжкими последствиями, детский ДТГ и т.д.);

► на необходимость активизации работы по повышению БДД для сохранения полученных результатов и достижения уровня БДД развитых зарубежных стран с высокой автомобилизацией.

Значительное изменение величины социально-экономического и демографического ущерба коррелирует со снижением уровня ДТГ и отражает позитивную тенденцию в состоянии БДД, выраженную в стоимостном отношении.

3.2 Анализ деятельности региональных и местных комиссий по безопасности дорожного движения

Комиссия по безопасности дорожного движения на всех уровнях управления, как орган по координации деятельности в области ОБДД были образованы в 60-х годах прошлого столетия⁹.

В 2004 г. ходе административной реформы Правительственная Комиссия была упразднена. Однако, в 2006 г. в связи с осложнением обстановки с ОБДД, по поручению Президента Российской Федерации Правительственная Комиссия восстановлена. Одновременно органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации рекомендовано образовать аналогичные Комиссии по обеспечению дорожного движения.

Одними из основных задач Правительственной Комиссии являются:

▶ обеспечение согласованных действий федеральных органов исполнительной власти по разработке и реализации основных направлений государственной политики в области ОБДД;

▶ совершенствование механизмов координации деятельности федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации по вопросам ОБДД.

В целях реализации возложенных на нее задач Правительственная Комиссия рассматривает предложения органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации по вопросам формирования и реализации государственной политики в области ОБДД; вопросы совершенствования государственной системы ОБДД, правового регулирования в области ОБДД.

Правительственная Комиссия контролирует ход реализации ФЦП ПБДД, обобщает и распространяет положительный опыт работы региональных комиссий по обеспечению безопасности дорожного движения субъектов Российской Федерации, оказывает методическую помощь в организации их деятельности.

Комиссии по безопасности дорожного движения образованы и функционируют в субъектах Российской Федерации, в муниципальных районах и городских округах. Их работа построена аналогично.

Деятельность комиссий по обеспечению безопасности дорожного движения на всех уровнях явилась важным рычагом в улучшении ситуации с ДТП в стране. Создание региональных и местных программ по повышению БДД с их непосредственным участием и последующий контроль за ходом реализации программных мероприятий, объединяло и активизировало усилия органов исполнительной власти в целом в этой области.

Работу региональных комиссий, как правило, возглавляют заместители руководителей высших органов исполнительной власти.

В её состав входят представители органов управления здравоохранением, образованием, дорожным хозяйством, транспортным комплексом, Госавтоинспекции, Управления государственного автодорожного надзора, регионального подразделения ГО и ЧС, предприятий дорожно-транспортного комплекса, общественных организаций и т.д.

В зависимости от поставленных перед региональной комиссией задач, представительство органов исполнительной власти может различаться.

Планы работы региональных комиссий, как правило, разрабатываются на календарный год и формируются исходя из анализа:

- ▶ тенденций и прогнозов состояния аварийности;
- ▶ итогов проведенных мероприятий по снижению дорожно-транспортного травматизма, количества ДТП с особо тяжкими последствиями (результаты обследования улично-дорожной сети, проведения операции «Автобус» и т.д.).
- ▶ текущих проблем, влияющих на состояние аварийности и тяжесть последствий ДТП (сезонное содержание УДС, подготовка школ к новому учебному сезону, готовность снегоуборочной техники и т.п.);

Заседания региональных комиссий проводятся ежеквартально (при необходимости – организуются внеочередные заседания).

В ходе их проведения заслушиваются:

- ▶ представители органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, по вопросам, относящимся к их компетенции (наиболее часто –

Госавтоинспекции и жилищно-коммунального хозяйства, редко – здравоохранения и образования);

▶ представители органов местного самоуправления (о мерах, принимаемых по обеспечению безопасности дорожного движения, результаты выполнения муниципальных программ);

▶ руководители муниципальных комиссий по обеспечению безопасности дорожного движения (о результатах работы комиссий по обеспечению безопасности дорожного движения);

▶ руководители транспортных, учебных и дорожных организаций (вопросы транспортного обслуживания населения, обучения кандидатов в водители, содержания УДС).

Анализ деятельности региональных и муниципальных комиссий, позволил выявить ряд проблем.

В ряде случаев в статусных документах региональных комиссий не определен должностной ранг её председателя, не закреплена его ответственность за ОБДД в регионе. Не на все региональные комиссии возложена координация деятельности в области ОБДД.

В их работе не всегда верно расставляются приоритеты. С одной стороны, принимаются важные решения, для исполнения которых не выделяются необходимые объемы финансирования, что в дальнейшем влечет их неисполнение. С другой – наблюдается уход от решения основных проблем ОБДД, требующих значительных человеческих и финансовых ресурсов, от долгосрочных и перспективных направлений с глубокой проработкой вопросов. В результате все сводится к «латанию дыр» и решению сиюминутных проблем.

Принятые на заседаниях решения не всегда находят своего отражения в нормативных правовых актах органов исполнительной власти.

Во многих регионах отсутствуют планы по реализации решений комиссии, нет отчетности об исполнении поручений.

3.3 Анализ нормативно – правового регулирования в области обеспечения безопасности дорожного движения

В настоящее время систему правовых актов в области ОБДД оставляют несколько тысяч актов различной юридической силы, включая международные договоры, федеральные законы, акты Президента РФ, Правительства РФ, ведомственные и межведомственные нормативные правовые акты, акты субъектов РФ и муниципальных образований. Только на федеральном уровне их действует более тысячи.

Центральным звеном системы выступает ФЗ «О безопасности дорожного движения». Он формулирует основные принципы ОБДД, частично решает проблему разграничения компетенции между Федерацией и ее субъектами, в общем виде определяет основные требования, которые предъявляются к соответствующим субъектам управления. Иные аспекты общественных отношений в области ОБДД более детально регламентируются в ряде специальных законодательных и подзаконных актах.

К числу первых следует отнести: КоАП, Уголовный кодекс РФ (глава «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта»), Федеральные законы «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения», «О лицензировании отдельных видов деятельности», «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», «О техническом регулировании» и иные.

Комплексный характер отношений по ОБДД, а также многочисленность субъектов управления, участвующих в данном процессе на всех уровнях организации власти, объективно способствует проявлению определенных системных недостатков правового регулирования:

- ▶ отсутствие единого органа власти, ответственного за выработку и реализацию единой государственной политики в области ОБДД, организацию дорожного движения в целом;

- ▶ отсутствие четкого закрепления предметов ведения, полномочий и

ответственности субъектов управления на всех уровнях;

▶ недостаточность правового регулирования процессов координации деятельности органов исполнительной власти, как на федеральном, так и на региональном уровнях;

▶ несовершенство механизма реализации отдельных контрольно-надзорных полномочий;

▶ слабая реализация основной задачи законодательства об административных правонарушениях в области ОБДД – предупреждение правонарушений;

▶ отсутствие норм, стимулирующих участие институтов гражданского общества и средств массовой информации в деятельности по предупреждению аварийности.

Решение указанных, а также иных, вытекающих из них задач, возможно исключительно в рамках интеграции усилий всех органов власти, участвующих в процессе ОБДД. Необходимость консолидации усилий органов власти в целях ОБДД стала одной из причин принятия и реализации ФЦП ПБДД, предусматривающей существенный объем мероприятий, направленных на совершенствование действующей системы нормативно-правового регулирования отношений в области ОБДД.

Решение задачи по системному совершенствованию правового регулирования в области ОБДД, в том числе в рамках реализации ФЦП ПБДД, уже сегодня позволило добиться определенных результатов.

Только на федеральном уровне, начиная с 2006 г. по настоящее время, принято более 160 нормативных правовых актов различной юридической силы. В их числе 20 федеральных законов, 8 указов Президента РФ, 50 актов Правительства РФ, более 90 ведомственных (межведомственных) нормативных правовых актов, принятых федеральными органами исполнительной власти в пределах их компетенции.

В 2008 году Российская Федерация ратифицировала Конвенцию о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения, в соответствии с которой определен

порядок административного делопроизводства в отношении иностранных граждан Белоруссии, Армении, Казахстана и Таджикистана.

Приняты новые федеральные законы «О рекламе» (2006 г.), «О противодействии терроризму» (2006 г.), «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в РФ» (2007 г.), «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (2007 г.), «О транспортной безопасности» (2007 г.), «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» (2008 г.), реализация которых влияет на решение социально – экономической проблемы БДД.

За период 2006-2009 гг. внесен комплекс существенных изменений в КоАП, направленных на совершенствование системы контроля за соблюдением ПДД, механизма исполнения административных наказаний, усиление административной ответственности за совершение наиболее грубых нарушений, устранение противоречий, пробелов и дублирования норм.

Особое место в поправках к главе 12 КоАП заняло повышение ответственности за управление ТС водителя, находящегося в состоянии опьянения, передачу управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения. Введены две новые части статьи 12.8 с большим наказанием за их нарушение – от ареста до задержания до 15 суток, от лишения права вождения до 3 лет до задержания ТС, изъятия водительского удостоверения, а для лиц, в отношении которых не может применяться арест, – штрафа в размере 5 000 рублей.

Вступили в силу положения, направленные на обеспечение соблюдения принципа неотвратимости наказания, среди которых наиболее эффективными являются использование средств автоматической фиксации нарушений ПДД, а также совершенствование законодательства в части применения мер обеспечительного характера.

Фактически с использованием средств автоматической фиксации нарушений ПДД в законодательство введен принципиально новый метод повышения дисциплины водителей. Опыт более чем 30 стран, где подобные

приборы применяются достаточно давно, показывает их заметный вклад в предупреждение ДТП.

С целью совершенствования процедуры доказывания регламентированы отдельные процедуры, связанные с применением мер обеспечительного характера, такие как правила проведения свидетельствования на состояние алкогольного и наркотического опьянения должностными лицами Госавтоинспекции и медицинскими учреждениями. Введены дополнительные основания для запрета эксплуатации ТС.

По – новому определено понятие «задержание транспортного средства» – это перемещение ТС при помощи другого ТС и помещение в специально отведенное охраняемое место (на специализированную стоянку), а также хранение на ней до устранения причины задержания. При невозможности перемещения по техническим характеристикам ТС задержание осуществляется путем прекращения движения при помощи блокирующих устройств.

Внесены изменения и в статью 27.13 КоАП «Задержание транспортного средства, запрещение его эксплуатации». Теперь основаниями для задержания являются:

▶ часть 3 статьи 12.8 «Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения и не имеющим права управления либо лишенным право управления»;

▶ части 1 и 2 статьи 12.211 «Перевозка крупногабаритных и тяжеловесных грузов без специального разрешения и специального пропуска, а равно с отклонением от указанного в специальном разрешении» и «Перевозка крупногабаритных грузов с превышением габаритов, указанных в специальном разрешении»;

▶ часть 1 статьи 12.212 «Нарушение правил перевозки опасных грузов».

Теперь основанием для запрещения эксплуатации ТС является совершение правонарушения, ответственность за которое предусмотрена статьей 8.23 «Эксплуатация механических транспортных средств с превышением нормативов содержания загрязняющих веществ в выбросах либо нормативов уровня шума». При этом государственные регистрационные знаки

снимаются до устранения причины запрещения эксплуатации ТС. Законом такому ТС разрешено движение к месту устранения причины запрещения эксплуатации, но не более чем в течение суток с момента задержания. Запрещается эксплуатация ТС и без обязательного страхования гражданской ответственности его владельца.

Расширены полномочия ГИБДД в части применения мер обеспечительного характера. Сотрудникам ГИБДД предоставлено право проводить освидетельствование на состояние алкогольного опьянения на месте выявления подозрения в опьянении водителя ТС.

Внесены изменения в статью 264 Уголовного кодекса РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»: федеральным законодателем ужесточены меры уголовной ответственности в отношении водителей, которые в состоянии опьянения при управлении механическим ТС, нарушили ПДД или эксплуатации ТС, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека или смерть одного и более лиц

Отдельные изменения внесены в Градостроительный и Земельный кодексы РФ (2006 г.), статью 10 Закона РФ «О милиции» (2006 г.), Федеральные законы «О безопасности дорожного движения» (2006 г., 2007 г.), «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (2006 г.) и ряд других законодательных актов по вопросам ОБДД.

С учетом внесенных изменений в ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» предусматривает возможность оформления документов о ДТП без участия милиции, если:

- ▶ в результате ДТП вред нанесен только имуществу;
- ▶ ДТП произошло с участием двух ТС, гражданская ответственность владельцев которых застрахована в установленном порядке;
- ▶ отсутствие разногласий между участниками ДТП, которое зафиксировано в извещениях о ДТП, заполненных водителями в соответствии с

правилами обязательного страхования.

При этом, размер страховой выплаты при оформлении страхового случая без участия сотрудников ГИБДД сегодня не может превышать 25 тыс. рублей.

С 1 марта и с 1 июля 2008 г. в ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» также вступили в силу поправки, согласно которым:

- ▶ не подлежат страхованию прицепы к легковым автомобилям, принадлежащие физическим лицам;

- ▶ уменьшен минимальный срок страхования до 5 дней для ТС, зарегистрированных в иностранных государствах;

- ▶ отменен специальный знак государственного образца (стикер), размещаемый на переднем стекле ТС;

- ▶ изменен порядок применения коэффициента территории преимущественного использования для юридических лиц – по месту регистрации ТС;

- ▶ отменен порядок продления ОСАГО с 30-дневным льготным периодом;

- ▶ установлен лимит в части возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью каждого потерпевшего, 160 тыс. рублей без ограничения суммы выплат всем пострадавшим;

- ▶ установлены фиксированные выплаты за причинение вреда жизни: 135 тыс. рублей – лицам, имеющим право в соответствии с гражданским законодательством на возмещение вреда в случае смерти потерпевшего (кормильца), и не более 25 тыс. рублей на возмещение расходов на погребение – лицам, понесшим эти расходы;

- ▶ ДТП на внутренней территории организации признается страховым случаем;

- ▶ срок рассмотрения заявления о выплате или отказе продлен до 30 календарных дней, а за каждый день просрочки рассмотрения заявления введена неустойка (пени) в размере 1/75 ставки рефинансирования, установленной Центральным Банком РФ, от страховой суммы по виду вреда;

- ▶ не требуется проведения независимой экспертизы после проведения

страховщиком осмотра ТС и договоренности сторон о размере страховой выплаты.

В рамках совершенствования ПДД установлены дополнительные требования к безопасности перевозок детей и предусмотрена возможность оформления ДТП без участия сотрудников Госавтоинспекции.

В числе принятых в этот период актов Президента РФ следует выделить, прежде всего, Указы от 22.09.2006 г. №1042 «О первоочередных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения», от 06.09.2008 г. №1316 «О некоторых вопросах Министерства внутренних дел РФ», от 03.07.2008 г. №1041 «О внесении изменений в некоторые акты Президента РФ по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения».

Среди актов Правительства РФ особо можно выделить постановления:

▶ от 20.02.2006 г. №100 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 г.г.» (с изменениями от 18.08.2007 и от 15.07.2008);

▶ от 25.04.2006 г. №237 «О Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения»;

▶ от 14.07.2006 г. №43 – Порядок проведения государственных технических осмотров транспортных средств, зарегистрированных ВАИ;

▶ от 30.10.2006 г. №637 – Положение о лицензировании пассажирских автоперевозок;

▶ от 17.01.2007 г. №20 – Положение о сопровождении транспортных средств автомобилями ГИБДД;

▶ от 30.08.2007 г. №548 – Требования к транспортным средствам оперативных служб, используемым для осуществления неотложных действий по защите жизни и здоровья граждан;

▶ от 15.12.2007 г. №876 – Порядок подготовки и допуска водителей к управлению транспортными средствами, оборудованными спецсигналами;

▶ от 19.04.2008 г. №475 – Правила освидетельствования водителей на состояние алкогольного опьянения, направления на медицинское освидетельствование и медицинского освидетельствования на состояние

опьянения водителей;

▶ от 20.03.2008 г. №186 – «О передаче в собственность субъектов РФ материально-технических ресурсов, приобретаемых за счет средств федерального бюджета в рамках реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах»;

▶ от 22.11.2008 г. №859 – «О внесении изменений в правила учета дорожно-транспортных происшествий»;

▶ распоряжение Правительства РФ от 10.09.2008 г. №1299-р «Об образовании оргкомитета по подготовке и проведению международной конференции по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения».

За отчетный период утвержден специальный технический регламент «О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории РФ, вредных (загрязняющих) веществ», предусматривающий запрещение ввода в эксплуатацию транспортных средств, уровень выбросов которых ниже требований ЕВРО-2.

Из числа наиболее значимых совместных документов следует отметить приказ МВД России и ФНС России об утверждении Положения о взаимодействии подразделений Госавтоинспекции и налоговых органов при представлении сведений о транспортных средствах и лицах, на которых они зарегистрированы, реализация которого позволит избавить владельцев ТС в определенных случаях (в том числе и в случае хищения, угона) от излишней уплаты транспортного налога.

27 января 2009 г. вступил в силу Административный регламент МВД России по исполнению функции по регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним и новые Правила их регистрации.

С 1 сентября этого года вступает в силу Административный регламент МВД России исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области ОБДД. Административным регламентом урегулирован порядок исполнения следующих административных процедур: остановка ТС и пешехода; регулирование дорожного движения; проверка идентификационного номера,

номера кузова, шасси, двигателя ТС, документов, государственных регистрационных знаков, технического состояния ТС; осмотр и досмотр ТС; изъятие водительского удостоверения; задержание ТС и запрещение его эксплуатации; выезд на место ДТП; направление на медицинское освидетельствование на состояние опьянения; административное задержание; доставление и др.

За период с 2006 г. по настоящее время в соответствии с изменениями в законодательстве, а также по восполнению существующих пробелов приняты также многочисленные ведомственные (межведомственные) акты посвящены регламентации различных направлений деятельности по ОБДД.

В области подготовки и обучения водителей с 1 января 2009 г. действуют новые примерные программы подготовки водителей ТС различных категорий. Программы предусматривают внедрение современных технологий обучения, предусматривают обучение вождению в типичных аварийных ситуациях, и значительное увеличение времени на приобретение практических навыков управления ТС. Одновременно повышены требования к образовательному цензу преподавателей и мастеров производственного обучения. Порядок подготовки водителей автопоездов различных категорий ТС приведен в соответствие с положениями Венской конвенции. Определены также Требования к образовательным учреждениям и организациям, осуществляющим подготовку и переподготовку водителей ТС.

С 1 июля 2009 г. вступило в силу новое Положение о лицензировании образовательной деятельности, в котором предельно четко нормативно определены лицензионные условия и требования к процессу обучения, а также основания для приостановления действия специального разрешения.

Несмотря на проделанную работу, достаточно большой массив вопросов в области БДД требует развития и совершенствования правового регулирования.

Во – первых, это определение федерального органа власти, ответственного за выработку и реализацию единой государственной политики к области ОБДД, а также федерального органа власти, ответственного за

организацию дорожного движения в целом.

Одним из основных вопросов, так и не получившим юридического разрешения, является определение федерального органа исполнительной власти, ответственного за выработку и реализацию единой государственной политики в области ОБДД.

Аналогично не решен и вопрос относительно органа, ответственного за организацию дорожного движения в целом. Как известно, «организация дорожного движения» включает в себя три составляющие: организационно-правовые, организационно-технические и распорядительные действия. К компетенции Госавтоинспекции относится совершение только распорядительных действий по управлению движением. В Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» обязанность по организации движения возложена на органы исполнительной власти, в ведении которых находятся автомобильные дороги. Однако в большинстве администраций городов лица с необходимым образованием и знаниями по организации дорожного движения отсутствуют. Сегодня такие структуры созданы и работают в Москве, Санкт-Петербурге, Ростове-на-Дону, Екатеринбурге и Самаре. Решением вопроса организации дорожного движения на межмуниципальных и муниципальных дорогах фактически никто не занимается. Госавтоинспекция сегодня вправе только вносить предложения по изменению организации дорожного движения, изменять схему организации движения она может лишь временно – при проведении массовых мероприятий, возникновении стихийных бедствий, ДТП и т.д. В Росавтодоре также не существует органа управления по вопросам организации дорожного движения (есть отдел безопасности дорожного движения и автомобильного транспорта). А функции мониторинга, совершенствования схем движения и выдача заключений по проектам организации дорожного движения, – не исполняются даже на федеральных трассах. Соответственно, ситуация зеркально отображается на региональных, межмуниципальных, муниципальных и частных автомобильных дорогах.

В соответствии с поручением Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения (протокол от 12 ноября 2008 г.

№5) о подготовке и представлении в Правительство РФ проекта нормативного документа, предусматривающего определение федерального органа исполнительной власти, наделенного полномочиями по организации дорожного движения в РФ, в Минтранс России направлены предложения по конкретным функциям по реализации государственной политики в вышеуказанной области, подготовленные, в том числе, с учетом международного опыта.

В декабре 2008 года МВД России рассмотрен проект постановления Правительства РФ «О внесении изменения в Положение о Министерстве транспорта РФ» и поддержана инициатива о закреплении за Министерством транспорта РФ функции по организации движения в РФ, который в настоящее время Минтрансом России направлен в Правительство РФ. В связи с этим, а также в соответствии с возложенными на Минтранс России полномочиями в сфере ОДД необходимо ускорить работу по созданию в структуре данного Министерства соответствующего Департамента по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере организации дорожного движения в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на УДС городов, населенных пунктов, автомобильных дорогах и транспортного планирования.

Во – вторых, это необходимость разработки и принятия единого нормативного акта, регулирующего все вопросы, связанные с дорожным движением. Сегодня фактически единственным базовым документом, регламентирующим деятельность в области ОБДД, остается Федеральный закон «О безопасности дорожного движения». Вследствие большого количества нормативных правовых актов, регламентирующих различные аспекты процесса ОБДД, динамичного развития общественных отношений в рассматриваемой области, стремительного роста темпов автомобилизации, ФЗ «О безопасности дорожного движения» теряет свою актуальность в части решения вопроса о непосредственной организации дорожного движения. В связи с этим, представляется возможным, используя положительные примеры Болгарии, Дании, Испании, Финляндии и др. зарубежных государств, разработать единый документ, регулирующий вопросы в сфере организации и

обеспечения БДД. В этой области представляет интерес опыт Франции, где главенствующим документом являются ПДД, состоящие из 5 томов и регулирующие все вопросы, связанные с дорожным движением. С целью недопущения множественности дублирующих актов и создания единых правовых условий для эффективного и безопасного функционирования дорожной инфраструктуры на территории России, в 2007 г. был рассмотрен проект ФЗ «О дорожном движении». Вместе с тем, учитывая, что ФЗ «О безопасности дорожного движения» является «рабочим инструментом» правового регулирования, необходимость и целесообразность принятия закона о дорожном движении в ближайшее время требует дополнительной проработки.

В – третьих, это касается вопросов фиксации нарушений ПДД с использованием специальных технических средств. Речь идет о закреплении юридической возможности фиксирования такими средствами более широкого круга нарушений ПДД, а также о необходимости дальнейшей проработки правовых мер обеспечения взаимодействия органов ГИБДД с Федеральным казначейством, Федеральной службой судебных приставов, Почтой России, Сбербанком России и придания юридической значимости процессам взаимодействия при взыскании штрафов за совершение нарушений ПДД, зафиксированных с помощью названных средств.

В – четвертых, это вопросы медицинского обеспечения БДД. В целях устранения имеющихся пробелов в данной предметной области разработаны предложения по внесению изменений в ряд законодательных и иных нормативных правовых актов по вопросам оказания скорой медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате ДТП, осуществляется процедура их согласования с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти.

Подготовлены проекты нормативных правовых актов, направленных на совершенствование деятельности по ликвидации последствий ДТП и оказанию пострадавшим гражданам первой помощи.

Разработан проект ФЗ «О внесении изменений в статью 39 Основ

законодательства РФ об охране здоровья граждан и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ», предусматривающий устранение неопределенностей применения понятий «первая помощь», «первая медицинская помощь» и «доврачебная помощь» при оказании помощи лицами, не имеющими медицинского образования.

Вместе с тем, вне поля зрения законодателя остаются такие важные вопросы, как определение периодичности обязательных медицинских освидетельствований и порядка их проведения, перечня медицинских противопоказаний, при которых запрещается управлять ТС, а также процедуры прекращения действия права на управление ТС при ухудшении здоровья водителя, препятствующим безопасному управлению ТС.

В – пятых, это вопросы организации пассажирских перевозок. Одной из причин высокой аварийности на пассажирском автотранспорте является несовершенство нормативной правовой базы, регламентирующей порядок и условия организации транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом. Так, действующий Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта регулирует гражданско-правовые отношения, возникающие между исполнителем и потребителем транспортной услуги при оказании услуг автомобильным транспортом, т.е. не распространяется на случаи перевозок, выполняемых для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя.

Кроме того, регулярные перевозки пассажиров и багажа разделены Уставом на перевозки с посадкой и высадкой пассажиров только в установленных остановочных пунктах по маршруту регулярных перевозок и перевозки в режиме маршрутных такси. Однако принятые во исполнение требований Устава Правила перевозок пассажиров и багажа, разработанные Минтрансом России, не предусматривают возможности осуществления последних. Несмотря на предложения МВД России, в указанных Правилах отсутствуют пусть даже минимальные требования, направленные на обеспечение безопасности пассажирских перевозок, что не соответствует потребностям сегодняшнего дня.

Внесенный в апреле 2007 г. в Государственную Думу Федерального Собрания РФ и принятый в первом чтении в июле того же года проект ФЗ «Об основах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярных перевозок в РФ» до настоящего времени не рассмотрен во втором чтении. В тексте законопроекта, подготовленного ко второму чтению, отсутствуют положения, устанавливающие механизм привлечения перевозчиков на маршруты регулярного сообщения, которые не финансируются в рамках государственного заказа, требования к составу конкурсных комиссий, систему требований к регулярным пассажирским перевозкам, критерии приостановления и прекращения права на осуществление пассажирских перевозок при наличии серьезных нарушений, а также предусматривающие в качестве существенных условий договоров соблюдение перевозчиком требований статей 20 и 23 ФЗ «О безопасности дорожного движения».

В действующем законодательстве отсутствуют нормы об обязательности оборудования транспортных средств, в том числе пассажирских, контрольными устройствами регистрации режима труда и отдыха водителей (тахографами), а также ограничения по допуску к управлению транспортными средствами на профессиональной основе водителей, не имеющих российских национальных водительских удостоверений.

Кодексом РФ об административных правонарушениях не установлена ответственность должностных лиц органов исполнительной власти субъектов РФ за нарушение требований, предъявляемых к организации транспортного обслуживания населения.

Говоря о лицензировании перевозочной деятельности как о механизме, препятствующем выходу на рынок транспортных услуг недобросовестных перевозчиков, необходимо отметить, что санкции, предусмотренные КоАП РФ за нарушение лицензионных требований и условий не всегда соответствуют степени общественной опасности совершенных нарушений, а перечень грубых нарушений, за которые предусмотрена возможность административного приостановления деятельности хозяйствующего субъекта, не отвечает сложившимся реалиям. В то же время вступившим в силу в отношении данной

нормы с 1 июля 2009 г. ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» заказные перевозки пассажиров автомобильным транспортом выводятся из видов деятельности, подлежащих обязательному лицензированию, т.е. с указанной даты лицензионные требования и условия будут обязательны только для перевозчиков, допущенных к осуществлению регулярных перевозок пассажиров.

Кроме того, в Государственную Думу Федерального Собрания РФ внесен проект ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты по вопросу замены лицензирования обязательным страхованием гражданской ответственности», который разработан с целью устранения административных барьеров при осуществлении некоторых видов экономической деятельности, что соответствует концепции административной реформы. Вместе с тем в отношении перевозок пассажиров автомобильным транспортом вместимостью менее 20 человек законопроект предусматривает просто отмену лицензирования без введения какого-либо дополнительного обязательного страхования гражданской ответственности владельцев таких транспортных средств. Однако такой подход представляется не отвечающим общей концепции законопроекта и задачам обеспечения безопасности пассажирских перевозок.

В этой связи предлагается пересмотреть перечень видов деятельности, на которые предполагается распространить действие законопроекта, а также ввести коэффициент страховых тарифов, который бы стимулировал перевозчиков выполнять все требования нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности пассажирских перевозок и был бы обратно пропорционален уровню организации работы по обеспечению безопасности перевозок.

В соответствии с поручением, данным в пункте 2 раздела III протокола №5 заседания Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения от 12 декабря 2008 г., МВД России были подготовлены и направлены в Минтранс России письмом от 1 декабря 2008 г. №1/9025 предложения по совершенствованию требований к осуществлению пассажирских перевозок. Данные предложения касались как совершенствования

действующего законодательства, так и разработки принципиально новых нормативных правовых актов, однако не были учтены в полном объеме при подготовке доклада о выполнении указанного поручения, направленного Минтрансом России Первому заместителю Председателя Правительства РФ И.И. Шувалову письмом от 9 декабря 2008 г. №ЕМ-10/10436.

Повторно вопрос о совершенствовании требований к осуществлению пассажирских перевозок был рассмотрен МВД России во исполнение поручения Аппарата Правительства РФ от 17 января 2009 г. №П9-1092 и решения, принятого на заседании Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения 22 января 2009 г. (пункт 4 протокола №1).

В целом поддерживая указанные выше предложения Минтранса России, МВД России письмом от 31 января 2009 г. №1/704 сообщило, что исключение Минтрансом России конкретных мероприятий по совершенствованию перевозочного процесса недостаточно обосновано.

Такие мероприятия, в первую очередь касающиеся пересмотра перечня грубых нарушений лицензионных требований и условий, переработки порядка обеспечения безопасности пассажирских перевозок, ужесточения требований к пассажирским ТС, их водителям и должностным лицам, ответственным за безопасность таких перевозок, могут быть реализованы путем подготовки соответствующих решений Правительства РФ. Этот путь представляется более оперативным независимо от последующего принятия решений на законодательном уровне.

Кроме того, представляется, что в подготовке обсуждения вопроса о целесообразности введения обязательного страхования жизни и здоровья пассажиров автобусов в качестве головного исполнителя должно выступать не МВД России, а Минфин России, в ведении которого находятся вопросы организации страхового дела, а также Российский Союз Автостраховщиков.

Одновременно с направлением предложений по совершенствованию требований к осуществлению пассажирских перевозок МВД России сообщило о готовности принять участие в разработке проектов соответствующих нормативных правовых актов, направленных на реализацию решений

Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения, при поступлении проектов соответствующих актов из Минтранса России. Однако Минтранс России к реализации собственных предложений фактически не приступил.

В этой связи представляется целесообразным в решении Государственного совета РФ поручить Минтрансу России активизировать работу по ранее принятым решениям Комиссии, а также внести соответствующие изменения в пункт 3 Предложений Минтранса.

Поддержка Государственным советом РФ предложений о необходимости устранения изложенных выше недостатков в нормативно-правовом регулировании и организации деятельности упомянутых министерств и ведомств позволит повысить безопасность пассажирских перевозок, что соответствует национальным интересам нашей страны.

В – шестых, это вопросы государственного технического осмотра. 22 января 2009 г. Правительственной комиссией по обеспечению безопасности дорожного движения были рассмотрены вопросы, связанные с совершенствованием механизмов проведения ГТО ТС, основной целью которых является создание наиболее благоприятных условий для владельцев ТС, сокращение временных затрат на его проведение, а также расширение сети мест его проведения.

Данные предложения, подготовленные в рамках проводимой административной реформы, предусматривают самостоятельное осуществление субъектами предпринимательской деятельности (юридическими лицами и предпринимателями) проведения технического осмотра с оформлением его результатов и выдачей итоговых документов – талона ГТО. Одновременно с этим предусматривается серьезное повышение ответственности соответствующих организаций за качество осуществления данного вида деятельности и достоверность результатов ГТО.

При этом на МВД России возлагается нормативно-правовое регулирование, организация и координация данного вида деятельности, а также осуществление соответствующих надзорных функций.

Реализация данных мероприятий потребует серьезной переработки нормативной правовой базы, прежде всего, соответствующего законопроекта, а также разработки более тридцати нормативных и нормативно-технических документов.

В – седьмых, это вопросы технического регулирования элементов автотранспортного комплекса. Базовые документы в этой части разрабатывались в совершенно другой обстановке и требования сегодняшнего дня учтены не в полной мере. Поэтому в них много недосказанного, недоработанного, не связанного со всей системой обеспечения дорожного движения. В целях реализации ФЗ «О техническом регулировании» постановлением Правительства РФ от 6 ноября 2004 г. №1421 утверждена Программа разработки технических регламентов. Работа по согласованию основного технического регламента для автомобильной отрасли «О безопасности колесных транспортных средств» находится на завершающей стадии. Данный технический регламент будет являться фундаментальным документом, на основании которого должно осуществляться техническое регулирование в автомобильной промышленности.

Ведется разработка проектов федеральных законов специальных технических регламентов, призванных законодательно урегулировать требования к конструктивной и эксплуатационной безопасности ТС, процессам их технического обслуживания и ремонта.

В – восьмых, требуется совершенствование законодательства РФ по вопросам привлечения и организации взаимодействия подразделений МЧС, включая противопожарную службу, с органами ГИБДД в процессе оперативной ликвидации последствий ДТП, а также расширения прав и обязанностей участников ликвидации последствий ДТП по оказанию медицинской помощи пострадавшим в них лицам.

Учитывая вышеизложенное, представляется необходимым внесение следующих изменений в действующее законодательство в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Первое. Это совершенствование ФЗ «О безопасности дорожного

движения» в части:

- ▶ уточнения компетенции и ответственности в области БДД на различных уровнях системы государственного управления;

- ▶ признания иностранного гражданина, работающего по найму на территории РФ, не участвующим в международном движении и, соответственно, обязанного иметь российское национальное водительское удостоверение;

- ▶ установления правовых основ оборудования ТС контрольными устройствами регистрации режима труда и отдыха водителей (тахографами).

Второе. Кодекс РФ об административных правонарушениях требует внесения изменений в части:

- ▶ совершенствования механизма исполнения наказания в виде административного штрафа;

- ▶ установления ответственности за систематическое нарушение ПДД;

- ▶ совершенствование механизма выдачи органами, должностными лицами, осуществляющими государственный надзор (контроль), законных предписаний об устранении нарушений законодательства;

- ▶ установления административной ответственности должностных лиц органов исполнительной власти субъектов РФ за нарушение требований, предъявляемых к организации транспортного обслуживания населения;

- ▶ установления ответственности пассажироперевозчика за допуск к осуществлению перевозок пассажиров водителя, не имеющего соответствующего подтверждения профессиональной пригодности;

- ▶ ужесточения мер административной ответственности за нарушение лицензионных требований и условий юридическими лицами и предпринимателями, осуществляющими пассажирские перевозки;

- ▶ усиление ответственности водителей за перевозку несовершеннолетних пассажиров. В качестве квалифицирующего (отягчающего ответственность) признака ввести перевозку детей в возрасте до 12 лет. Так, например, предлагается статью 12.5 «Управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств

запрещена» – дополнить частью 21, предусматривающей существенное усиление наказания по частям 110 и 211 этой статьи в случае перевозки пассажиров, в том числе детей в возрасте до 12 лет (например, крупный штраф, лишение права управления автомобилем на определенный срок). Статью 12.6. «Нарушение правил применения ремней безопасности или мотошлемов»¹² – дополнить частью 2, усиливающей ответственность водителя, если в числе перевозимых пассажиров имеются несовершеннолетние в возрасте до 14 лет.

Аналогичные меры предлагаются в отношении статей 12.7. Управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством; 12.8. Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения; 12.9. Превышение установленной скорости движения; 12.10. Нарушение правил движения через железнодорожные пути; 12.11. Нарушение правил движения по автомагистрали; 12.12. Проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика; 12.13. Нарушение правил проезда перекрестков; 12.14. Нарушение правил маневрирования; 12.15. Нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги, встречного разъезда или обгона; Статья 12.18. Непредоставление преимущества в движении пешеходам или иным участникам дорожного движения; 12.23. Нарушение правил перевозки людей; 12.28. Нарушение правил, установленных для движения транспортных средств в жилых зонах; Статья 12.36.1. Нарушение правил пользования телефоном водителем транспортного средства.

Во всех этих статьях возможно введение в качестве квалифицирующего (отягчающего ответственность) признака перевозку пассажиров, включая детей в возрасте до 12 лет.

Градостроительный кодекс РФ необходимо дополнить требованием об обязательном включении в генпланы развития городов и других населенных пунктов вопросов организации дорожного движения. Кроме того, целесообразно предусмотреть возможность участия в процессе приемки законченных строительством, капитальным ремонтом, реконструкцией

автомобильных дорог Госавтоинспекции.

Земельный кодекс РФ требует уточнения правового статуса земель, входящих в понятие «полоса отвода», а также установления процедуры обязательного выделения земель для организации стоянок и парковок транспортных средств и др.

Требования ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» необходимо распространить на юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов для собственных нужд.

Закон РФ «Об образовании» требует совершенствования правового регулирования системы подготовки кандидатов в водители, регламентации организационных и методических аспектов указанной деятельности, введение в школьные программы курса знаний правил дорожного движения и др.

ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» следует дополнить механизмами экономического стимулирования безаварийной эксплуатации транспортных средств и др.

В Основы законодательства о нотариате необходимо ввести обязанность органов нотариата по предоставлению информации органам внутренних дел о совершении нотариальных действий с автотранспортом.

В ФЗ «О железнодорожном транспорте в РФ» необходимо предусмотреть дополнительное регулирование вопросов обеспечения безопасности дорожного движения при организации движения на железнодорожных переездах.

ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в РФ» обуславливает необходимость внесения изменений в части расширения вопросов местного значения – организации и проведения в границах поселения (муниципального района, городского округа) мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий, координации деятельности в области ОБДД, а также организация дорожного движения на дорогах местного значения.

ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» требует

уточнения порядка лицензирования деятельности по перевозке пассажиров и грузов автомобильным транспортом с учетом современных требований.

Необходима также разработка проектов федеральных законов:

▶ «О медицинском обеспечении безопасности дорожного движения», определяющего общие начала и принципы участия граждан РФ и их объединений в обеспечении правопорядка и общественной безопасности, в том числе по вопросам ОБДД;

▶ о порядке проведения ГТО.

В ПДД необходимо распространить действие пункта 22.6 (применение опознавательного знака «перевозка детей») на все случаи перевозки детей в возрасте до 12 лет, в том числе и в легковых автомобилях.

Кроме того, необходима подготовка проектов постановлений Правительства РФ, регламентирующих:

▶ требования к водителям, допускаемым к осуществлению перевозок пассажиров при приеме их на работу, в том числе, обязательную стажировку водителей, ее продолжительность в зависимости от непрерывности стажа управления транспортными средствами, типа подвижного состава, сложности и напряженности маршрута, а также к специалистам, осуществляющим такую стажировку;

▶ обязательную периодическую проверку водительского состава на профпригодность, в том числе, проведение занятий по повышению профессионального мастерства на базе учебных организаций, осуществляющих подготовку водителей;

▶ процедуры формирования и предъявления технических требований к подвижному составу пассажирского автомобильного транспорта в зависимости от видов перевозки, в том числе по вместимости подвижного состава в зависимости от пассажиронапряженности на маршруте;

▶ порядок оборудования и использования на транспортных средствах, осуществляющих маршрутные перевозки пассажиров, контрольных устройств регистрации режима труда и отдыха водителей (тахографов) и спутниковых навигационных систем (ГЛОНАСС/GPS);

- порядок обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом, в том числе, по маршрутам, не являющимся регулярными (взамен приказов Минтранса России №27-1995 г. и №2-1997 г.).

3.4 Анализ контрольно – надзорной деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения

В соответствии со статьей 5 ФЗ «О безопасности дорожного движения» проведение государственного надзора и контроля за выполнением законодательства РФ, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов в области ОБДД является одним из основных направлений обеспечения безопасности движения автотранспорта на дорогах.

Основным участником осуществления контрольно-надзорной деятельности в области ОБДД является ГИБДД. При этом Госавтоинспекция осуществляет взаимодействие с иными органами государственной власти как федерального, так и регионального уровня, а также органами местного самоуправления. Среди них Ространснадзор, Росавтодор, ВАИ, МЧС России, Росздравнадзор и другие.

Госавтоинспекция осуществляет государственный контроль и надзор за:

- ▶ конструкцией и техническим состоянием автотранспортных средств, прицепов к ним и предметов их дополнительного оборудования;
- ▶ соблюдением участниками дорожного движения ПДД;
- ▶ соблюдением требований к проектированию, строительству, реконструкции, эксплуатационному состоянию и ремонту автомобильных дорог (за исключением государственного надзора при строительстве, реконструкции и капитальном ремонте автомобильных дорог);
- ▶ соблюдением правил перевозок тяжеловесных, опасных и крупногабаритных грузов;
- ▶ соблюдением требований в области медицинского обеспечения БДД;
- ▶ подготовкой кандидатов в водители ТС;
- ▶ обучением граждан правилам безопасного поведения на дорогах и др.

Реализуя предоставленные контрольно – надзорные полномочия,

Госавтоинспекция осуществляет мероприятия, направленные на обеспечение безопасности автотранспортного сектора, сокращение погибших и пострадавших в ДТП, снижение количества и тяжести ДТП, предупреждение и пресечение административных правонарушений в области дорожного движения.

Так, например, в 2008 г. сотрудники Госавтоинспекции осуществили 120 тыс. плановых и внеплановых проверок автопредприятий, в рамках которых осуществлялся контроль за техническим состоянием транспортных средств. Такой контроль проводился и в отношении 163,1 тыс. других транспортных организаций.

По результатам указанных проверок выдано 163,3 тыс. предписаний на устранение недостатков в обеспечении безопасности дорожного движения. По ранее выданным предписаниям осуществлено 126,5 тыс. контрольных проверок.

Оштрафовано 123 тыс. должностных и юридических лиц, в том числе за выпуск на линию ТС: не зарегистрированных в установленном порядке, не прошедших ГТО, с заведомо подложными государственными регистрационными знаками или имеющих неисправности, с которыми запрещена эксплуатация – 109,5 тыс.; с превышением нормативов содержания загрязняющих веществ в выбросах и нормативов уровня шума – 3,9 тыс.; за допуск к управлению ТС водителя в состоянии опьянения, либо не имеющего права управления ТС – 3,1 тыс.

Сотрудниками Госавтоинспекции в прошедшем году возбуждено 53,5 млн. дел об административных правонарушениях в области дорожного движения, в том числе 47 млн. – в отношении водителей транспортных средств.

К административной ответственности привлечено:

▶ 468,3 тыс. водителей за управление транспортным средством в состоянии опьянения, что на 24,8% меньше по сравнению с данными 2007 г.;

▶ 114,8 тыс. – за превышение установленной скорости движения более чем на 60 км/ч, что на 0,5% меньше по сравнению с 2007 г.;

▶ 614,3 тыс. – за выезд на полосу встречного движения, что на 40,6%

больше по сравнению с 2007 г.

В рамках осуществления контрольных и надзорных полномочий в 2008 г. Госавтоинспекцией запрещалось дорожное движение на 2127 участках автомобильных дорог общей протяженностью 17696 километров. Рассмотрено 15386 проектов строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог, дорожных сооружений и железнодорожных переездов.

В целях устранения недостатков в состоянии УДС и технических средств организации дорожного движения в 2008 г. сотрудниками Госавтоинспекции выдано должностным и юридическим лицам 270,6 тыс. предписаний (на 3,7% больше по сравнению с данными 2007 г.), из них 265,3 тыс. - должностным лицам (на 3,2% больше по сравнению с 2007 г.). Более половины предписаний выданы за нарушение требований к дорожным условиям, при этом каждое третье – по фактам нарушений правил применения технических средств организации дорожного движения.

За повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений привлечено к административной ответственности 22,6 тыс. граждан (меньше на 31,4% по сравнению с 2007 г.); должностных и юридических лиц, за нарушение правил проведения ремонта и содержания дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений – 36,8 тыс. должностных лиц (на 4,3% больше по сравнению с 2007 г.).

За невыполнение предписаний составлено 1,1 тыс. протоколов об административных правонарушениях в отношении юридических и 30,1 тыс. – в отношении должностных лиц.

По выявленным фактам нарушения законодательства в области дорожного движения в органы прокуратуры направлено более 6,6 тыс. информации, из них по объектам, расположенным в городах – 4 719, на федеральных автодорогах - 304, территориальных – 1 365 и иных дорогах - 278.

Помимо непосредственной деятельности Госавтоинспекции большой вклад в решение задач ОБДД и совершенствование механизмов осуществления в данной области контрольно-надзорных мероприятий внесен благодаря реализации мероприятий ФЦП ПБДД.

Проведена значительная работа по оптимизации деятельности Госавтоинспекции и иных органов исполнительной власти при реализации контрольно-надзорных полномочий в области ОБДД.

Приняты нормативные правовые акты по вопросу проведения освидетельствования водителей ТС на состояние алкогольного опьянения, направления указанного лица на медицинское освидетельствование; утверждены правила регистрации автотранспортных средств, вместе с Административным регламентом исполнения данной государственной функции; принят приказ Министра обороны РФ по вопросу проведения государственного технического осмотра транспортных средств, зарегистрированных военными автомобильными инспекциями; внесены изменения в КоАП, позволяющие осуществлять фото- и видеofиксацию административных нарушений в области ОБДД с последующим использованием полученных материалов в качестве доказательной базы при рассмотрении дела об административном правонарушении и пр.

Принятые нормативно-правовые акты позволили оптимизировать проведение контрольно-надзорных мероприятий, сформировать новые механизмы контроля за соблюдением требований в области ОБДД, снизить коррупционные риски, создать дополнительные гарантии соблюдения прав граждан и, в конечном итоге, повысить уровень БДД.

Так, например, предоставление права сотрудникам Госавтоинспекции проводить освидетельствования водителей ТС на состояние алкогольного опьянения позволило сократить трудоресурсные затраты на проведение медицинского освидетельствования. В тоже время созданы механизмы защиты прав граждан: при несогласии с результатами освидетельствования водитель ТС имеет право пройти данную процедуру в медицинском учреждении у квалифицированного специалиста.

Внедрение средств автоматической фото- и видеofиксации позволяет повысить число выявляемых совершенных правонарушений, формирует у водителей ТС высокий уровень правосознания, что непосредственно направлено на практическую реализацию принципа неотвратимости наказания.

Применение средств автоматической фиксации правонарушения позволяет привлечь нарушителя к ответственности на основании объективных данных при сохранении презумпции невиновности владельцев ТС. Так, в случаях, если владелец не управлял принадлежащим ему ТС, он вправе заявить об этом при рассмотрении дела об административном нарушении, указав на лицо, которое управляло ТС в момент совершения административного правонарушения.

С введением средств автоматической видеофиксации нарушений заметно возросло число выявленных административных правонарушений в области дорожного движения. В то же время несовершенство технологии работы со сведениями о лицах, не уплативших штрафы, не позволяют в полном объеме обеспечить их взыскиваемость. Так, в 2008 г. взыскано менее 60% сумм наложенных административных штрафов. В результате бюджеты различных уровней недополучили около 4 млрд. рублей. Решение данной задачи требует проработки, в том числе и на законодательном уровне, вопросов взаимодействия органов ГИБДД с Федеральным казначейством, Федеральной службой судебных приставов, Почтой России, Сбербанком России и придания юридической значимости процессам взаимодействия при взыскании штрафов за совершение нарушений ПДД, зафиксированных с помощью названных средств.

В рамках ФЦП ПДД сформировано значительное количество предложений, направленных на совершенствование существующих практических механизмов осуществления контрольно-надзорных функций. Речь идет, например, о проектах административных регламентах по исполнению государственных функций по проверке и открытию маршрутов регулярного сообщения общественного транспорта, оценке соответствия этих маршрутов установленным требованиям БДД в процессе их эксплуатации, приемке в эксплуатацию автомобильных дорог, лицензированию деятельности по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек, а также о регламентах взаимодействия государственных органов при исполнении соответствующих государственных функций. Значительное число предложений направлено на совершенствование правовой основы исполнения контрольно-надзорных полномочий.

При реализации мероприятий ФЦП ПБДД в рамках разработки методических рекомендации по применению технических средств организации движения ТС и пешеходов в городах и на автомобильных дорогах проведены исследования зарубежного опыта применения различных ТСОДД и их использования в комплексе с другими техническими средствами с целью повышения БДД. Проанализированы действующие технические требования к средствам организации движения ТС и пешеходов (дорожные знаки, светофоры, дорожная разметка, ограждения).

Выработаны требования к техническим средствам и методам их контроля, которые отсутствуют или недостаточно полно отражены в действующих нормативных документах, определена периодичность контроля за состоянием технических средств в зависимости от категории дорог.

Разработаны технические требования к средствам организации движения ТС и пешеходов (дорожные знаки, светофоры, дорожная разметка, ограждения) и методам их контроля.

Вместе с тем, в силу специфики федеральной целевой программы, направленной на скорейшее оперативное решение отдельных задач ОБДД, остаются актуальными вопросы перспективного развития и дальнейшего совершенствования механизмов контрольно-надзорной деятельности. Для решения таких вопросов требуется определение стратегических целей и задач государственной политики в области ОБДД на долгосрочный период.

Дальнейшее повышение уровня ОБДД и совершенствование системы государственного контроля должно осуществляться по следующим основным направлениям:

- ▶ выявление основных причин и условий, способствующих совершению ДТП, и пресечение нарушений в области дорожного движения, влекущих угрозу его безопасности;

- ▶ использование новых форм и методов контроля, позволяющих повысить его эффективность и объективность;

- ▶ реализация мер по укреплению организационно – функционального единства Госавтоинспекции и повышению уровня доверия участников

дорожного движения к ее деятельности;

- ▶ укрепление кадрового потенциала и социальной защищенности должностных лиц, осуществляющих государственный контроль в области ОБДД;

- ▶ улучшение материально-технической оснащенности подразделений Госавтоинспекции, применение в процессе контрольно-надзорной деятельности современных технических средств;

- ▶ создание условий для выполнения функций, возложенных на органы, уполномоченные осуществлять государственный контроль в области ОБДД;

- ▶ развитие механизма информационного взаимодействия при осуществлении государственного контроля в области ОБДД.

Кроме того, требуют решения отдельные вопросы организационно-правового управленческого характера. Так, в соответствии с Указом Президента РФ от 9 марта 2004 г. №314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти» функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию возложены на федеральные министерства, функции контроля и надзора – на федеральные службы, функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом – на федеральные агентства. В свою очередь, согласно Указу Президента РФ от 15 июня 1998 г. №711 специальные контрольные, надзорные и разрешительные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения осуществляет Госавтоинспекция, являющаяся структурным подразделением МВД России.

Анализ указанных и иных документов позволяет говорить о несоответствии распределения задач и полномочий в области ОБДД между рассматриваемыми структурами органов государственной власти. В частности, возложение контрольно-надзорной функции в области ОБДД на МВД России не в полной мере согласуется с упомянутым Указом Президента РФ от 9 марта 2004 г. №314 и концептуальными положениям административной реформы. В этой связи возможно актуализировать вопрос о целесообразности преобразования существующей структуры МВД России с целью

предоставления Госавтоинспекции статуса отдельного ведомства. Однако данная работа предполагает решение целого комплекса организационно-правовых, материально-технических, финансовых и иных задач.

При преобразовании ГИБДД в отдельное ведомство могут быть разрешены и существующие вопросы, связанные с исключением избыточных и дублирующих функций органов исполнительной власти, организационным разделением правоустанавливающих функций, функций надзора и контроля и функций предоставлению государственных услуг.

В настоящее время зачастую в осуществлении контрольно-надзорных функций в области ОБДД в отношении отдельных направлений задействуется несколько органов исполнительной власти. При этом происходит дублирование контрольно-надзорных полномочий и осуществляется избыточная деятельность. Зачастую в отношении одного объекта одновременно осуществляется проведение контрольно-надзорных мероприятий органами государственного контроля и надзора разных уровней власти. Так, например, отсутствует четкое разграничение предметов ведения в процессе осуществления контрольных мероприятий за соблюдением режима труда и отдыха водителями ТС, в вопросах медицинского освидетельствования водителей и кандидатов в водители ТС, проверки путевой документации и соблюдения правил перевозки пассажиров и грузов и другим аспектам.

В данных процессах задействован ряд государственных органов: Госавтоинспекция, Ространснадзор, Трудовая инспекция, ВАИ и другие, в результате чего фактически применяется система двойного контроля. Так, например, полномочия по осуществлению контроля за соблюдением режима труда и отдыха закреплены как за ГИБДД, так и за органами транспортного контроля и надзора (Ространнадзор). И те и другие уполномочены составлять протоколы об административном правонарушении, а также привлекать к ответственности виновных лиц.

Уточнение компетенции органов власти, осуществляющих контрольно-надзорные полномочия, будет способствовать практической реализации целей административной реформы по четкому разграничению предметов ведения и

полномочий в сфере контроля и надзора между органами исполнительной власти. Так, за Госавтоинспекцией предлагается закрепить осуществление контрольно – надзорных полномочий, а функция по выработке государственной политики в области ОБДД оставить за МВД России.

Кроме того, возможное создание самостоятельного ведомства по вопросам осуществления контроля и надзора в области ОБДД будет способствовать построению четкой вертикали исполнительной власти на основе принципов федерализма, а также достижению стратегических ориентиров, обозначенных Президентом РФ в Послании Федеральному Собранию. Таким образом удастся устранить существующую двойственную подчиненность территориальных органов и подразделений ГИБДД. В настоящее время указанные органы находятся в ведомственной подчиненности главному государственному инспектору безопасности дорожного движения РФ, одновременно они входят в состав управлений внутренних дел по субъекту РФ и управление их деятельностью осуществляется начальниками данных управлений. Кроме того, необходимо учитывать существующую зависимость органов ГИБДД с позиции федерального и регионального подчинения: с одной стороны имеет место ведомственное подчинение Министру внутренних дел, с другой – деятельность территориальных органов и подразделений ГИБДД координируется высшим должностным лицом субъекта РФ.

Особое внимание следует уделить вопросам совершенствования административно-процессуального законодательства. Речь идет о взаимодействии Госавтоинспекции с лицами, оказывающими отдельные услуги экспертного характера, направленные на обеспечение исполнения предоставленных ГИБДД полномочий в рамках административного процесса. Так, например, на сегодняшний день не имеет достаточной правовой проработки вопрос финансирования проведения медицинского освидетельствования лица, управляющего транспортным средством, на состояние опьянения. Правила проведения освидетельствования, утвержденные постановлением Правительства РФ от 26 июня 2008 г. №475, не содержат ответа на данный вопрос.

Принимая во внимание, что согласно действующему КоАП обязанность по доказыванию и проведению соответствующих процессуальных действий возложена на государственные органы, осуществляющие производство по делу об административном правонарушении, целесообразно закрепить вопрос финансирования медицинского освидетельствования за Госавтоинспекцией.

Указанное позволит оптимизировать процесс проведения медицинского освидетельствования за счет привлечения медицинских учреждений, предоставляющих данный вид услуг на договорной основе, а также снизить количество случаев произвольного необоснованного направления водителей транспортных средств на прохождение освидетельствования, что в конечном итоге повысит общественный статус Госавтоинспекции, снизит социальную напряженность, благоприятно отразится на формировании правосознания граждан и снизит аварийность на дорогах.

При рассмотрении вопросов проведения контроля и надзора за соблюдением законодательства о безопасности дорожного движения необходимо сказать о внедрении новых форм и механизмов такой деятельности. Речь идет о привлечении к осуществлению контрольных мероприятий в области ОБДД институтов гражданского общества, включая общественные организации.

В настоящее время существенным недостатком правового регулирования отношений в части организации общественного контроля за ОБДД является отсутствие федерального закона, определяющего общие начала и принципы участия граждан РФ и их объединений в данной деятельности. В нем должны получить отражение правовые основы и принципы участия граждан и их объединений в обеспечении правопорядка; формы и содержание этой деятельности; права и обязанности членов объединений граждан; их социальные и правовые гарантии; основы контроля и надзора за этой деятельностью. При определении основных сфер деятельности органов обеспечения правопорядка, в которых принимают участие граждане, наряду с защитой прав и свобод человека и гражданина и охраной общественного порядка важно указать, что одним из приоритетных направлений является ОБДД.

В Концепции административной реформы отмечается, что оптимизация контрольных и надзорных функций должна обеспечить решение задач по созданию единого правового поля реализации государством контрольных и надзорных функций, упрощению разрешительных процедур, передаче части функций по контролю и надзору субъектам РФ и органам местного самоуправления, а также создаваемым СРО.

Вопрос привлечения СРО к осуществлению контрольных функций по отдельным направлениям ОБДД, таким как проведение государственного технического осмотра, подготовка водителей ТС, в настоящее время продолжает оставаться актуальным.

В развитие международного законодательства вместо «государственного» технического осмотра целесообразно создать систему «обязательного» технического осмотра транспортных средств, проводимого негосударственными СРО, составляющими единую систему центров обязательного технического осмотра. Именно названные центры должны будут проводить техосмотр и выдавать талоны обязательного технического осмотра. В качестве таких центров могут выступать юридические лица и индивидуальные предприниматели, независимо от формы собственности, получившие в установленном порядке соответствующую государственную аккредитацию.

Только в 2008 г. при осуществлении ГТО с применением средств технического диагностирования проверено 25,5 млн. (на 8,8% больше по сравнению с 2007 г.) легковых и грузовых автомобилей, автобусов, что составляет 90,8% их общего количества.

В 47 субъектах РФ все ТС осматриваются с применением средств технического диагностирования. Однако в Чеченской Республике указанные технические средства не применяются, а в Республике Дагестан, Республике Ингушетия, Пермском крае и Нижегородской области они использовались при проверке только 9,6 – 22,8% ТС. С использованием средств технического диагностирования 100% автобусов проверяются в 49 субъектах РФ. В целом по стране этот показатель составляет 91,1%.

Таким образом, имеются недостатки в технической оснащённости существующих диагностических центров, в которых проводится ГТО автотранспорта.

Создание сети специализированных негосударственных центров по проведению обязательного технического осмотра ТС позволит решить проблему технической оснащённости диагностических центров современным оборудованием.

Проведение проверки технического состояния ТС, которое прошло данную процедуру в специализированном сервисном центре, со стороны государственных органов представляется излишним и допускается, прежде всего, с целью выборочного контроля качества работы центров технического осмотра и выявления поддельных или необоснованно выданных документов о прохождении проверки технического состояния.

Целесообразно разделение функций проведения обязательного техосмотра и контроля за его осуществлением. В настоящее время два этих направления фактически соединены в системе МВД РФ. Вместе с тем, возможно осуществление контроля за соблюдением требований в части проведения обязательного технического осмотра ТС не только со стороны государства, но также и со стороны СРО, основы деятельности которых определены ФЗ «О саморегулируемых организациях».

Указанные изменения оптимизируют процедуры проведения контроля и надзора за техническим состоянием ТС, а также носят антикоррупционную направленность, поскольку расширяют возможности граждан по прохождению проверки технического состояния ТС, приводят к упрощению и ускорению процедуры прохождения ими обязательного технического осмотра ТС.

Другим направлением внедрения новых форм контроля за соблюдением требований ОБДД является привлечение СРО к осуществлению контрольных функций в части подготовки водителей ТС.

Анализ законодательства показывает, что некоторые вопросы в области организации образовательного процесса по подготовке и переподготовке водителей ТС и обеспечения контроля за качеством подготовки могут быть

возложены на СРО как один из основных инструментариев регулирования указанного рынка образовательных услуг в условиях развития добросовестной конкуренции.

К задачам СРО, которые в перспективе могут осуществлять обучение кандидатов в водители ТС, следует отнести выполнение среди прочих таких функций как:

- ▶ разработка и установление дополнительных к федеральным государственным образовательным стандартам требований и правил осуществления деятельности по оказанию образовательных услуг;
- ▶ контроль за деятельностью образовательных учреждений – членов СРО;
- ▶ обеспечение информационной прозрачности деятельности членов СРО;
- ▶ рассмотрение жалоб и применение мер воздействия на членов СРО и т.д.

В связи с появлением в России необходимой законодательной основы для внедрения принципов саморегулирования и наличием определенных минусов в области государственного управления системой образования целесообразно изучить данный метод регулирования экономической деятельности и определить его основные преимущества и недостатки в части применения по отношению к системе предоставления образовательных услуг при подготовке кандидатов в водители ТС.

Утвержденные СРО стандарты и правила зачастую содержат более высокие требования к качеству товаров (работ, услуг) по сравнению с нормативными правовыми актами государственных органов. Неисполнение этих правил либо их ненадлежащее исполнение обеспечивается возможностью применения со стороны СРО дифференцированных санкций в отношении своих членов вплоть до исключения из СРО.

Можно отметить, что одним из главных преимуществ метода саморегулирования является обеспечение надлежащего контроля за качеством образования в образовательных учреждениях со стороны профессиональных объединений при подготовке кандидатов в водители ТС.

Комплексный подход к ОБДД требует также совершенствования процедур проведения контроля за соблюдением экологических требований в

процессе использования автотранспорта, дорожного строительства и эксплуатации дорог, иных аспектов, оказывающих влияние на экологическую составляющую БДД.

В настоящее время в России сохраняется интенсивный процесс автомобилизации общества, что подразумевает под собой рост числа ТС, увеличение нагрузки на УДС и, как следствие, увеличения вредного воздействия на окружающую природную среду.

Среди основных видов негативного воздействия на окружающую среду автомобильного транспорта можно отметить загрязнение атмосферного воздуха вредными выхлопами; загрязнение водных объектов поверхностными стоками с автомобильных дорог, продуктами износа дорожной одежды и агрегатов ТС, размещение в полосе отвода дорог бытовых отходов и отходов жизнедеятельности участников дорожного движения, захламление и химическое загрязнение земель, почв отходами автомобильного транспортного комплекса и другие.

При этом на федеральном уровне отсутствуют методики, позволяющие определять указанные виды вреда при определении экологического и демографического ущерба от функционирования автомобильного транспортного комплекса, что не позволяет оценить наносимый ущерб в полной мере.

По итогам проведенных МАДИ по заданию Министерства экологии и природных ресурсов Московской области, Министерства транспорта Московской области, Департамента природопользования и охраны окружающей среды г. Москвы в 2006-2008 гг. исследованиях установлено, что автомобильный транспортный комплекс только Московского региона наносит окружающей среде экологический ущерб, оцениваемый не менее чем в 61 млрд. рублей ежегодно (в ценовых ориентирах 2007 г.), составляя около 17% численности парка РФ, суммарный экологический ущерб правильным будет оценить величиной не менее чем 400 млрд. рублей в год. Как отмечают эксперты МАДИ, данные российских ученых в этой области коррелируют с результатами исследований зарубежных специалистов, а многие из

разработанных методик и подходов к решению обозначенных выше проблем одинаково эффективны как для снижения экологического ущерба, так и для повышения безопасности движения.

Отрицательное влияние автотранспортного комплекса на состояние окружающей среды требует проведения комплексных долгосрочных исследований, направленных на повышения экологической БДД и разработку ориентиров государственной политики в данном направлении, а также совершенствование правовых основ и механизмов государственного контроля и надзора в части обеспечения экологической безопасности на дорогах, защиты конституционных прав граждан на жизнь, здоровье и благоприятную окружающую среду.

В целом можно отметить, что в рамках развития принципа приоритета ответственности государства за ОБДД над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении, при проведении контрольно-надзорной деятельности в области ОБДД целесообразно расширение применения подхода, согласно которому акценты контрольно-надзорной деятельности будут смещаться на выявление и предупреждение причин и условий совершения правонарушений законодательства о БДД.

Выводы

Результаты первых 3 лет (2006-2008 гг.) реализации Программы свидетельствуют об эффективности выбранного программно-целевого подхода в целом, выбранных направлений повышения БДД и комплекса мероприятий в рамках этих направлений:

Снижение целевого показателя наблюдалось с первого года реализации Программы. А в 2008 г. в сравнении с 2004 г. количество лиц, погибших в результате ДТП, сократилось на 4 570 чел. (ожидаемое значение показателя – 1 000 чел.). Всего за три года реализации Программы по сравнению с инерционным сценарием развития ситуации в области ОБДД были сохранены жизни более 13,5 тысячам человек.

Как показывает прогнозное моделирование ситуации в области ОБДД, достижение целей Программы (сокращение количества лиц, погибших в результате ДТП, в 1,5 раза в 2012 г. по сравнению с 2004 г.) может быть обеспечено уже в 2011 г.

Суммарная социально-экономическая эффективность более чем в 3 раза превысила прогнозное значение, а суммарная бюджетная эффективность уже в 2008 г. достигла положительного значения (1 478,2 млн. руб.) в отличие от прогнозного периода (2010 г.).

Выстроена эффективная система взаимодействия (сотрудничества) органов власти федерального и регионального уровней для достижения общих целей.

Субъекты РФ упорядочили свою деятельность в области ОБДД в соответствии с федеральными приоритетами (привели региональные целевые программы в соответствие с федеральной).

Результатом заинтересованности субъектов РФ в реализации Программы на их территории стало увеличение к началу 2009 г. финансирования всех региональных целевых программ по ОБДД за счет средств консолидированных бюджетов субъектов РФ в 7 раз в сравнении с 2006 г.

В настоящее время фактически создана необходимая база для перехода на новую парадигму деятельности по ОБДД:

Стимулирование федеральным центром с помощью соответствующих финансовых рычагов скоординированной деятельности субъектов РФ и муниципалитетов в сфере ОБДД в рамках ежегодно утверждаемых приоритетных направлений и ключевых мероприятий.

Работа комиссий по обеспечению безопасности дорожного движения на всех уровнях стала важным рычагом для активизации деятельности в данной сфере.

На заседаниях комиссий рассматриваются наиболее актуальные вопросы, в частности:

- ▶ ход реализации ФЦП ПБДД;
- ▶ разработка мер, направленных на снижение тяжести последствий ДТП;

► вопросы нормативного правового регулирования в области БДД.

Деятельность комиссий позволяет выработать комплексные решения, направленные на устранения причин и факторов ДТТ.

Вместе с тем, в работе региональных комиссий отмечается ряд недостатков, снижающих эффективность их деятельности.

Так, недостаточно уделяется внимания организации комплексного обучения детей и подростков ПДД, поддержанию надлежащего эксплуатационного состояния УДС и дорожных сооружений, вопросам безопасного транспортного обслуживания населения, процессу подготовки кандидатов в водители ТС, проведению мероприятий в местах концентрации ДТП.

Решение задачи по системному совершенствованию правового регулирования в области ОБДД, в том числе в рамках реализации ФЦП ПБДД, позволило добиться определенных результатов. Только на федеральном уровне, начиная с 2006 г. по настоящее время, принято более 160 нормативных правовых актов различной юридической силы. В их числе 20 федеральных законов, 8 указов Президента РФ, 50 актов Правительства РФ, более 90 ведомственных (межведомственных) нормативных правовых актов, принятых федеральными органами исполнительной власти в пределах их компетенции.

Несмотря на проделанную работу, достаточно большой массив вопросов в области безопасности дорожного движения требует развития и совершенствования правового регулирования:

► определение федерального органа власти, ответственного за выработку и реализацию единой государственной политики к области ОБДД;

► определение Минтранса России в качестве федерального органа власти, ответственного за организацию дорожного движения в РФ;

► обеспечение реализации принципов, предусмотренных ФЗ «О безопасности дорожного движения»;

► дальнейшее ужесточение ответственности за правонарушения в области ОБДД, включая уголовную и административно-правовую ответственность при одновременном повышении ответственности органов государственной власти за решение вопросов ОБДД;

► расширение перечня составов правонарушений, привлечение к ответственности за которые возможно с использованием средств автоматической фиксации, а также дальнейшая проработка правовых мер обеспечения взаимодействия органов ГИБДД с Федеральным казначейством, Федеральной службой судебных приставов, Почтой России, Сбербанком России и придание юридической значимости процессам взаимодействия при взыскании штрафов за совершение нарушений ПДД, зафиксированных с помощью средств автоматической фиксации;

► разработка и принятие ФЗ «О медицинском обеспечении безопасности дорожного движения», а также нормативное определение периодичности обязательных медицинских освидетельствований и порядка их проведения; перечня медицинских противопоказаний, при которых запрещается управлять ТС; процедур прекращения действия права на управление ТС при ухудшении здоровья водителя, препятствующим безопасному управлению ТС;

► доработка и принятие проекта ФЗ «Об основах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярных перевозок в РФ»;

► нормативное закрепление обязательности оборудования ТС, в т.ч. пассажирских, контрольными устройствами регистрации режима труда и отдыха водителей (тахографами), а также ограничений по допуску к управлению ТС на профессиональной основе водителей, не имеющих российских национальных водительских удостоверений;

► установление административной ответственности должностных лиц органов исполнительной власти субъектов РФ за нарушение требований, предъявляемых к организации транспортного обслуживания населения и ответственность пассажироперевозчика за допуск к осуществлению перевозок пассажиров водителя, не имеющего соответствующего подтверждения профессиональной пригодности;

► ужесточение санкций, предусмотренных КоАП за нарушение лицензионных требований и условий при выполнении регулярных пассажирских перевозок;

► подготовка и принятие решений Правительства РФ в части пересмотра

перечня грубых нарушений лицензионных требований и условий в процессе пассажирских перевозок, переработки порядка обеспечения безопасности пассажирских перевозок, ужесточения требований к пассажирским ТС, их водителям и должностным лицам, ответственным за безопасность таких перевозок;

► разработка нормативно-правовой базы в части совершенствования механизмов проведения ГТО ТС (проведение ГТО субъектами предпринимательской деятельности (юридическими лицами и предпринимателями) с оформлением его результатов и выдачей итоговых документов – талона ГТО; повышение ответственности соответствующих организаций за качество осуществления данного вида деятельности и достоверность результатов ГТО; привлечении СРО к осуществлению контроля за качеством проведения технического осмотра ТС и соблюдением установленных нормативов в данной части; возложение на МВД России функций по нормативно-правовому регулированию, организации и координации данного вида деятельности, а также осуществления соответствующих надзорных функций);

► принятие технического регламента «О безопасности колесных транспортных средств», а также разработка и принятие иных технических документов, предусмотренных Программой разработки технических регламентов, утвержденной постановлением Правительства РФ от 6 ноября 2004 г. №1421;

► совершенствование законодательства РФ по вопросам привлечения и организации взаимодействия подразделений МЧС России, включая противопожарную службу, с органами ГИБДД в процессе оперативной ликвидации последствий ДТП, а также расширения прав и обязанностей участников ликвидации последствий ДТП по оказанию медицинской помощи пострадавшим в них лицам.

В целях обеспечения качественной подготовки водителей-профессионалов необходима комплексная модернизация системы подготовки кандидатов в водители ТС с обучением таковых по программам начального профессионального образования.

Для повышения качества переподготовки водителей требуется создание правовой основы с последующей разработкой требований и условий к процессам «обучение водителей» и «прием квалификационных экзаменов в ГИБДД при переподготовке водителей».

ФЗ «Об образовании» не предусматривает разработку и утверждение федеральных государственных образовательных стандартов для программ дошкольного образования, что, в свою очередь, не предоставляет государственной гарантии наличия в соответствующих образовательных программах тематических занятий по обучению детей правилам безопасного поведения на автомобильных дорогах.

Для повышения эффективности государственного контроля за соблюдением ПДД, установленного режима труда и отдыха водителей требуется применение специальных технических средств (средства автоматической фиксации, система «ГЛОНАСС»). Для обеспечения эксплуатации таковых необходимо разграничить расходные полномочия между уровнями публичной власти и владельцами ТС.

В целях формирования и реализации единой государственной политики по пропаганде БДД на утвержденных Президентом России общедоступных российских теле- и радиоканалах требуется дополнительная регламентация уполномоченным федеральным органом исполнительной власти в области массовых коммуникаций вопроса о порядке взаимодействия органов государственной власти, органов местного самоуправления с государственными (муниципальными) СМИ.

В целях обеспечения надлежащего качества автомобильных дорог при их строительстве, реконструкции, ремонте и содержании требуется разработать и утвердить их транспортно-эксплуатационные характеристики.

В целях обеспечения безопасной эксплуатации УДС необходимо:

► усовершенствовать принятый Минтранс России Порядок открытия и закрытия железнодорожных переездов, предусмотрев в случае установления органами ГИБДД факта несоответствия железнодорожных переездов установленным техническим требованиям возможность их закрытия в судебном порядке.

► разработать и утвердить технические требования к строительству и эксплуатации железнодорожных переездов.

В целях обеспечения конструктивной безопасности ТС необходимо ускорить принятие Технического регламента, устанавливающего единые технические требования к колесным ТС, после проведения его публичного обсуждения и экспертизы Общественной палатой.

В целях повышения технической безопасности ТС, эксплуатируемых на территории РФ, необходимо сформировать комплекс мер государственной поддержки и механизм стимулирования физических и юридических лиц, побуждающий владельцев ТС своевременно обновлять автомобильный парк.

В целях стимулирования физических и юридических лиц на выполнение обязанности по поддержанию ТС в исправном техническом состоянии необходимо разработать методику определения причинно-следственной связи между фактом события ДТП и техническим состоянием ТС, участвующих в дорожно-транспортном происшествии.

В целях повышения безопасности пассажирских перевозок автомобильным транспортом необходимо:

► внести изменения и ускорить принятие ФЗ «Об основах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярных перевозок в РФ»;

► усилить оказание регионам и муниципалитетам организационно-методической помощи для проведения работы по расчету пассажиропотоков, пропускной способности автодорог, интенсивности дорожного движения.

В целях устранения административных барьеров и повышения качества предоставления государственной услуги по выдаче разрешений на перевозку крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов разработать порядок выдачи разрешительной документации на перевозку автомобильным транспортом данных грузов, предусматривающий согласование дорожных условий и формирование безопасного маршрута перевозки грузов с использованием информационно-коммуникативных технологий.

В целях обеспечения безопасности перевозок крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов создать едино-интегрированную систему

контроля на автомобильных дорогах любого значения независимо от формы собственности, исключающей дублирование полномочий и гарантирующей возмещение затрат собственникам дорожной инфраструктуры.

В целях создания эффективной системы управления дорожным движением требуется сформировать соответствующую правовую основу, включая доработку и принятие ФЗ «О дорожном движении».

В целях надлежащей организации дорожного движения и предупреждения дорожных заторов необходима актуализация требований к содержанию схем организации дорожного движения при разработке проектов планировки территорий.

В целях получения участниками дорожного движения объективной информации об условиях движения и недопущения злоупотреблений со стороны недобросовестных сотрудников ГИБДД необходимо регламентировать общие требования к порядку инвентаризации схем размещения дорожных знаков и дорожной разметки.

В целях организации дорожного движения с использованием современных и эффективных средств по управлению транспортными потоками необходимо разработать и утвердить единые технические требования к автоматизированным средствам дорожного движения.

В целях надлежащей организации дорожного движения и исключения дорожных заторов в крупных и крупнейших городах России органам государственной власти совместно с органами местного самоуправления необходимо повысить привлекательность услуг общественного и коммерческого автомобильного транспорта.

Для решения вопроса о повышении качества государственной услуги, предоставляемой в рамках ликвидации последствий ДТП и оказание пострадавшим гражданам медицинской помощи требуется создание комплекса следующих организационно-правовых и материально-технических условий:

Утвердить стандарт медицинской помощи пострадавшим в ДТП.

Установить единые требования к порядку взаимодействия органов ГИБДД, центров медицины катастроф, служб скорой медицинской помощи и

постоянно действующих органов управления единой государственной системой предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций по вопросам ликвидации последствий ДТП.

Разработать и внедрить программно-технические комплексы для решения задач по диспетчеризации, навигации и автоматизированному управлению процессом ликвидации последствий ДТП.

Законодательно решить вопрос о привлечении пожарных подразделений к ликвидации последствий ДТП.

Устранить противоречие федерального законодательства в части правомерности оказания доврачебной помощи пострадавшим в ДТП лицами, которые не являются работниками здравоохранения.

Развивать разработку и внедрение авиационно-спасательных технологий по обеспечению комплексной безопасности на федеральных автомобильных трассах в рамках федеральной целевой программы «Снижение рисков и смягчение последствий чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера в РФ до 2015 года».

Результаты работ ФЦП ПБДД показывают, что практическая реализация мероприятий по каждому из рассмотренных направлений БДД требует:

- ▶ выработки государственной политики в области БДД, обеспечивающей единые «правила игры» для органов публичной власти, коммерческих организаций и общественности, единое информационное пространство и эффективную систему управления;

- ▶ перехода на новые принципы управления, предусмотренные Административной реформой (разграничение полномочий, стандартизация и регламентация функций и услуг, организация эффективной системы взаимодействия), с использованием инновационных технологий и механизмов стимулирования для вовлечения коммерческих организаций и общественных объединений в решение проблем повышения БДД.

В рамках реализации ФЦП ПБДД проведена значительная работа по совершенствованию механизмов и процедур осуществления контрольно-надзорной деятельности, оптимизации исполнения полномочий и

осуществления взаимодействия Госавтоинспекции и иных органов исполнительной власти при реализации одноименных полномочий в области ОБДД.

Вместе с тем, в силу специфики ФЦП ПБДД, направленной на скорейшее оперативное решение отдельных задач ОБДД, остаются актуальными вопросы перспективного развития и дальнейшего совершенствования механизмов контрольно-надзорной деятельности. Для решения таких вопросов требуется определение стратегических целей и задач государственной политики в области ОБДД на долгосрочный период.

В рамках оптимизации деятельности органов власти целесообразно актуализировать вопрос о возможности преобразования существующей структуры МВД России с целью предоставления Госавтоинспекции статуса отдельного ведомства, осуществляющего контрольно-надзорную функцию в области ОБДД.

Целесообразно продолжить работу по разграничению (уточнению) предметов ведения и полномочий между Госавтоинспекцией, Ространснадзором, ВАИ и другими органами власти в целях устранения дублирования в рамках реализации контрольно-надзорных функций.

Необходимо создание организационно-правовой основы для привлечения к осуществлению контрольных мероприятий в области ОБДД институтов гражданского общества, включая общественные организации. Целесообразно обеспечить привлечение СРО к осуществлению контрольных функций по отдельным направлениям обеспечения безопасности дорожного движения: проведение ГТО, подготовка водителей транспортных средств.

Комплексный подход к ОБДД требует совершенствования процедур проведения контроля за соблюдением экологических требований в процессе использования автотранспорта, дорожного строительства и эксплуатации дорог, иных аспектов, оказывающих влияние на экологическую составляющую БДД.

Отрицательное влияние автотранспортного комплекса на состояние окружающей среды требует проведения комплексных долгосрочных исследований, направленных на повышения экологической безопасности

дорожного движения и разработку ориентиров государственной политики в данной части, а также совершенствование правовых основ и механизмов государственного контроля и надзора в части обеспечения экологической безопасности на дорогах, защиты конституционных прав граждан на жизнь, здоровье и благоприятную окружающую среду.

В целом повышение внимания государства и общества к проблеме предупреждения детского ДТТ оказали положительное влияние на результаты по сохранению жизни здоровья детей и подростков. За период с 2004 г. по 2008 г. количество погибших детей-пешеходов и детей-велосипедистов уменьшилось примерно в 1,8 раза.

Вместе с тем, ситуация, связанная с детским ДТП остается сложной. Каждый десятый пострадавший в дорожной аварии – ребенок или подросток. Недооценивается роль семьи, школы и дошкольных учреждений в воспитании и привитии навыков безопасного поведения детей на дорогах.

Сложившаяся ситуация обуславливает необходимость усиления взаимодействия и координация совместной деятельности органов Госавтоинспекции, органов управления образованием разных уровней и образовательных учреждений, а также концентрацию федеральных, региональных и местных ресурсов в реализации мер, предусмотренных ФЦП ПБДД, аналогичных программ, принятых в субъектах Российской Федерации и на муниципальных уровнях.

РАЗДЕЛ IV. Международное сотрудничество в области обеспечения безопасности дорожного движения

4.1 Мировой опыт международного сотрудничества в области обеспечения безопасности дорожного движения

Обеспечение безопасности дорожного движения (ОБДД) – задача многоплановая, в ее решении во многих странах участвует целый ряд государственных ведомств, общественных организаций и коммерческих структур. Проблемы БДД не ограничиваются рамками отдельных регионов, стран и даже континентов. Во всех районах мира, где живет человек, есть транспортная инфраструктура и существует автомобильное движение.

В настоящее время международное сотрудничество в области ОБДД осуществляется по различным каналам. Это могут быть проекты, реализуемые через наднациональные структуры, сотрудничество между органами власти, экспертными институтами, некоммерческими организациями. Часть проектов финансируют транснациональные бизнес-корпорации, считающих ОБДД важной составляющей собственной социальной политики.

Зарубежные организационные системы органов, участвующие в решении вопросов по ОБДД, и организация сотрудничества между ними. Головной организацией, координирующей функции в сфере ОБДД в большинстве стран, является, как правило, одно профильное министерство, которое отвечает за транспортную сферу в целом. В основном, это Министерство транспорта и связи, хотя, его название может сильно отличаться: Министерство экологии, устойчивого развития и строительства во Франции, Министерство транспорта, общественных работ и водного хозяйства в Нидерландах, Министерство предприятий, энергетики и связи в Швеции и т.д. При этом, несмотря на то, что их название различается, все они, тем не менее, имеют похожие функции по отношению к транспортной сфере и ведут примерно одинаковую деятельность.

В большинстве стран мира принято, что за функционирование автотранспортной системы отвечает одно из подразделений Министерства транспорта (или его аналогов). Например, Дорожная и Автомобильная

администрации, как правило, являются правительственными агентствами, находящимися в подчинении Министерства транспорта. Полиция является важнейшим участником процесса обеспечения БДД, но несет, как правило, исключительно правоприменительные функции контроля, наблюдения за дорожным движением и обеспечения соблюдения ПДД.

Однако, существует ряд стран, в которых головной организацией в области ОБДД является министерство внутренних дел. Среди таких стран Япония, Испания и Россия. В каждой стране существует значительное число других организаций (как государственных, так и общественных, частных), вовлеченных в сферу ОБДД. Их всех можно разделить на несколько основных типов:

Организации, отвечающие за исполнение национальной политики ОБДД в сфере автодорожной инфраструктуры. Эти организации ответственны за элемент «дороги» в принципиальной схеме «Человек – транспортное средство – дороги». Такими организациями обычно являются Национальные дорожные администрации. Они, как правило, структурно подчинены министерству транспорта (находятся в его ведении и под его контролем), финансируются им, но в то же выступают как отдельные структурные единицы (взаимоотношение по примеру федеральных агентств с головным министерством в России).

Их функции и степень влияния в разных странах неодинаковы. Например, Дорожная администрация Швеции подчинена министерству транспорта и наделена очень значительными полномочиями в сфере ОБДД, она несет так называемую секторальную ответственность, т.е. отвечает за весь автодорожный сектор, а значит и за ОБДД. В ее функции входят как традиционные для дорожных администраций функции планирования, строительства и управления национальной автодорожной сетью, так и функции по вовлечению и координации деятельности в сфере ОБДД других организаций, изменения ПДД, учет и выдача водительских лицензий и др.

В то же время в ряде стран, например, во Франции, роль Дорожной дирекции сведена лишь к традиционному планированию, строительству и обслуживанию дорожных сетей. Также за автодорожную инфраструктуру на

местном, а иногда и на региональном уровнях, несут ответственность муниципалитеты и региональные администрации. Они, как правило, действуют в тесном сотрудничестве с отделениями дорожных администраций и полицией.

Организации, отвечающие за звено «транспортное средство». Среди государственных организаций, вовлеченных в эту сферу, выделяются Автомобильная администрация (как правило, подчинена министерству транспорта), иногда полиция (бывает обычно специальное подразделение транспортной полиции). Между ними распределены функции по контролю технического состояния автомобилей, их регистрации, разработке требований и т.п.

Также значительную роль играют сертификационные органы (органы технического регламента). Так, в рамках Министерства транспорта, инноваций и технологий Австрии такую деятельность ведет Федеральное агентство инспекции транспортных средств. Оно осуществляет проверку технических характеристик ТС (в основном грузовиков) на дорогах. В этом сегменте ОБДД очень важная роль отводится коммерческим организациям, прежде всего автопроизводителям, страховым и транспортным компаниям.

Организации, отвечающие за звено «человек» в принципиальной трехзвенной схеме ОБДД. Важным участником в данной сфере является полиция (министерство внутренних дел), которая занимается инспекционно-контрольной деятельностью по исполнению Правил дорожного движения (ПДД) всеми участниками ДД. Также значительную роль играют Министерство образования (образовательная деятельность, в некоторых странах – обучение водителей), Министерство здравоохранения (улучшение реагирования и спасения при ДТП), учреждения по охране труда, муниципалитеты.

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

национальных стратегий ОБДД и позволяют оценивать общественное мнение в данной сфере.

Органы власти стран всего мира сотрудничают друг с другом и с неправительственными организациями в сфере разрешения различных проблем. При всем многообразии организационных систем органов, задействованных в ОБДД, правительственные организации всех стран имеют в своей структуре специальное подразделение, ответственное за международное сотрудничество. Деятельность этих подразделений сильно варьируется по широте возложенных на них обязанностей. Так, в одних странах они отвечают за всю международную деятельность органа власти, в то время как в других на них лежит лишь функция обзора отчетов зарубежных организаций и обмен опытом.

Данные подразделения имеют право от своего имени представлять головные органы в процессах международного сотрудничества. Помимо этого, они могут сами входить в состав различных международных советов, исследовательских групп, межправительственных комиссий, а также принимать участие в обзорных исследованиях, которые проводятся путем предоставления информации и данных о ситуации по ОБДД в своих странах. Представительство на международном уровне может осуществляться как непосредственно самими подразделениями, так и отдельными их компетентными представителями.

Хорошими примерами эффективного международного сотрудничества правительственных организаций являются страны Северной Европы, добившиеся выдающихся результатов в деле развития своей транспортной системы, в т.ч. и в сфере ОБДД. В большей степени, чем с другими странами Северной Европы, Россия ведет сотрудничество с финскими региональными дорожными администрациями и властями.

Например, Финское Министерство транспорта и связи развивает сотрудничество, в основном, с европейскими странами и организациями, участвует во встречах на высшем уровне со следующими международными организациями:

- организация Экономического Сотрудничества и Развития (ОЭСР);
- Европейская комиссия министров транспорта (ЕКМТ);

- рабочие группы по дорожно-транспортной безопасности ВОЗ, ООН, Европейской комиссии ООН;
- Европейская организация сотрудничества в сфере научно-технических разработок (COST);
- Северо – Европейский транспортный Форум (NTF) и другие.

Национальная дорожная администрация Финляндии придает большое значение международному сотрудничеству, считая его каналом получения новейших научных знаний и лучших практик, а также вносит свой вклад в глобальное развитие дорожно – транспортных систем.

4.2 Направления, формы и механизмы сотрудничества и координации, осуществляемые международными организациями в области ОБДД

Международное сотрудничество в области ОБДД осуществляется с активным участием неправительственных, некоммерческих, общественных организаций и экспертных институтов в сфере разрешения различных проблем.

1. Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ)

Всемирная организация здравоохранения одна из первых международных организаций, озаботившаяся проблемами ДТТ. Проблемами БДД во ВОЗ занимается Департамент по профилактике травм и насилия. Главная задача департамента состоит в интеграции локальных задач по ОБДД в программы по обеспечению здоровья населения с целью уменьшения ДТП.

Для финансирования своей деятельности департамент 25% средств получает из бюджета ВОЗ (создаваемого за счет взносов стран-участниц), остальные же 75% – из различных фондов, агентств ООН, неправительственных организаций и др., т.е. деятельность ВОЗ по тем или иным программам сильно зависит от внешнего финансирования.

Таким образом, деятельность ВОЗ в сфере ОБДД в России достаточно ограничена, т.к. на нее не выделяются средства заинтересованными организациями, как, например, на борьбу с туберкулезом или СПИДом. По

мнению экспертов представительства ВОЗ в России, неадекватность российской статистики является одним из основных факторов, препятствующих проведению эффективных компаний по уменьшению ДТП и выполнению рекомендаций ВОЗ.

За последние два десятилетия в ВОЗ сложилась новая концепция отношения к проблеме ДТП. В рамках новой концепции международная деятельность ВОЗ по предупреждению ДТП сводится к:

- написание руководств по оказанию первой медицинской помощи;
- создание всемирной базы законопроектов в сфере ОБДД;
- сотрудничество со специализированными на ОБДД организациями для разработки практических мер по внедрению рекомендаций «Всемирного доклада о предотвращении ДТП»;
- разработка программы по ознакомлению школьников с основами ОБДД и другие.

В 2004 г. на заседании ВОЗ, на котором присутствовали представители 50 стран – участниц, 11 агентств ООН и 14 других международных организаций, занимающиеся проблемами ОБДД, приняли решение о создании «Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» с целью объединить свои усилия в сфере ОБДД.

На первом заседании «Сотрудничества» было принято решения:

- о разработке серии руководств для стран по внедрению рекомендаций ВОЗ, по скоростному режиму;
- по проблемам пьяных водителей;
- использованию шлемов и ремней безопасности;
- о разработке базы по состоянию ОБДД в странах – участницах;
- об унификации дорожных знаков в пределах Европейского региона на основе лучшей практики.

2. Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ)

ЕКМТ – межправительственная организация, учрежденная на основании протокола, подписанного в Брюсселе 17 октября 1953 года. В настоящее время нее входят министры транспорта из 44 стран – полных членов, из 7

ассоциированных членов и 1 страны-наблюдателя.

Последние тенденции в сфере ДТП побудили ЕКМТ предложить всем странам – членам Конференции принять конкретные целевые показатели по сокращению на 50% количества погибших в ДТП во всех странах – членах ЕКМТ к 2012 г. Это основная долгосрочная цель в сфере ОБДД, принятая ЕКМТ. В ходе ее выполнения предполагается проведение конкретных мероприятий, мониторингов, обзоров, рекомендаций. Среди основных шагов, предпринимаемых ЕКМТ, можно отметить рекомендации ЕКМТ по БДД в 2007 г., периодические доклады о конкретных отдельных мерах по улучшению ситуации в сфере ОБДД. Например, по безопасности сельских дорог Европы, использованию ремней безопасности, защитными шлемами, управлению скоростью, борьбе с пьяными водителями, безопасности детей, экономической оценке предпринимаемых мер ОБДД и т.д.

Необходимо отметить, что ЕКМТ не располагает реальной правовой способностью преодолевать сильные национальные интересы (в отличие от ЕС и США). В этих условиях Конференции трудно принимать общие межгосударственные решения, например, законодательно установить общую для стран ЕКМТ цель по числу погибших при ДТП, хотя такая цель и поставлена в резолюции ЕКМТ, она несет лишь рекомендательный характер.

Постановка таких целей требует, чтобы тот, кто их ставит, обладал правами влиять на планы и действия по достижению этих целей и нес ответственность в случае, если они не достигаются. ЕКМТ таким правом не обладает и не может брать на себя такую ответственность. Однако ЕКМТ может всячески стимулировать свои страны-члены к принятию национальных планов по БДД и постановке количественных целей по БДД.

3. Европейский совет транспортной безопасности (ЕСТБ, European Traffic Safety Council)

ЕСТБ – некоммерческая общественная организация, занимающаяся проблемами снижения аварийности на транспорте в Европе. Расположена в г.

Брюсселе и основана в 1993 году при непосредственном содействии трех крупнейших научных центров по изучению ОБДД – BASt (Германия), SWOV (Нидерланды) и RACTS (Великобритания). На данный момент в Совете задействовано 38 стран-участниц, в том числе и не из числа членов ЕС.

ЕСТБ – это лоббирующая организация, которая продвигает программы по повышению БДД от профессионального сообщества (исследовательских и общественных организаций) к политикам Евросоюза и правительствам европейских стран. Одной из основных сфер деятельности Совета является обеспечение экспертной поддержки для разработки конкретных мер и методик по проблеме БДД для Европейской Комиссии, Европейского Парламента и стран-членов ЕС.

Главная задача совета заключается в предоставлении конкретных рекомендаций по повышению БДД, при этом, деятельность ЕСТБ не ограничивается странами ЕС, так, членами совета являются Швейцария и Норвегия. ЕСТБ подготавливает конкретную программу с общим видением проблемы и целей, конкретными задачами, мерами, планом действий.

ЕСТБ осуществил множество проектов в сфере ОБДД в Европе. Большинство проектов объединено в одной программе – PIN, которая предлагает национальным правительствам не просто одну меру или стандартный набор мер по БДД, но весь комплекс мер и подходов, которые необходимы в каждой конкретной стране с учетом ее специфических особенностей. В рамках этой программы проводятся пресс-конференции, как национальном, так и международном уровнях, встречи всех заинтересованных и ответственных за ОБДД организаций.

Работы выполняемые ЕТСБ по заказу ЕК носят рекомендательный характер, т.е. они не обязательны к выполнению, как директивы ЕК. Однако ЕСТБ имеет очень высокую репутацию среди профессиональных кругов в сфере ОБДД и органах власти, которая позволила ему активно влиять на национальную политику европейских стран в сфере повышения БДД.

4. Глобальное Партнёрство по Безопасности Дорожного Движения (ГПБДД, Global Road Safety Partnership – GRSP)

ГПБДД – международная некоммерческая организация в сфере ОБДД, образованная по инициативе Всемирного Банка в 1999 г. в ходе реализации его трехлетней (1998 – 2001 гг.) программы «Партнерство Бизнеса для Развития». Основной целью этой программы стало изучение, поддержка и продвижение эффективных форм, методов и направлений сотрудничества государственных, общественных организаций, агентств по развитию и бизнес-структур для решения комплексных задач. В ходе реализации программы было основано 4 тематических «кластера», один из которых посвящен вопросам ОБДД.

На сегодняшний день в ГПБДД насчитывается 35 организаций – членов. Так как целью Партнерства является эффективное объединение усилий и взаимодействие всех типов организаций на глобальном, национальном и частично региональном уровнях для повышения БДД, то среди членов ГПБДД представлены как коммерческие организации (частный сектор), так и некоммерческие, международные, государственные организации и так называемые организации развития:

На сегодняшний день ГПБДД ведет работу в 12 странах мира: ЮАР, Гана, Намибия, Таиланд, Индия, Вьетнам, Россия, Польша, Венгрия, Румыния, Бразилия и Китай. Деятельность ГПБДД в каждой стране осуществляется в рамках целевых программ по повышению БДД. Цель деятельности ГПБДД в каждой из стран - повышать эффективность существующих мероприятий по ОБДД и помогать в тех сферах, где это может быть необходимо и/или выгодно государству.

В 2005 г. ГПБДД была запущена пятилетняя программа «Глобальная Инициатива Безопасности Дорожного Движения», которая фокусируется на основных проблемах, обозначенных в Докладе о предупреждении ДТТ (ВОЗ-Всемирный Банк, 2004 г.), а именно: безопасность пешеходов, вождение в состоянии алкогольного опьянения, использование защитных шлемов, использование ремней безопасности и контроль скорости.

В ходе реализации проекта Глобальной Инициативы БДД проводятся тренинги специалистов по БДД в развивающихся странах мира, а также направляются средства на поддержку реализации пилотных проектов по улучшению БДД в этих странах. Основные регионы реализации проекта Глобальной Инициативы БДД – Бразилия, Китай и страны АСЕАН.

5. Европейская Экономическая Комиссия ООН (ЕЭК ООН)

В настоящее время это постоянно действующий орган в системе ООН, действующий в рамках "Рабочей группы по БДД" (сокращенно – WP.1), основными целями которого являются анализ проблем безопасности БДД и разработка соответствующих юридических правил. В настоящее время руководителем этой группы является представитель Российской Федерации.

К числу приоритетных направлений деятельности WP.1 относятся разработка юридических документов, посвященных БДД, дорожным знакам и сигналам, а также их периодическое обновление в целях обзора достижений технического прогресса, реагирования на растущие запросы общества в отношении мобильности, безопасности и охраны окружающей среды; противодействие новым факторам риска, например, таким как использование мобильных телефонов при управлении ТС.

В условиях существенного повышения мобильности, особенно в Европе, обеспечение максимальной унификации правил ДД является одним из ключевых элементов формирования единообразного понимания этих правил всеми участниками ДД. Разработан ряд юридических документов, например пакет поправок, вступивших в силу 28.03.2006 г. и затрагивающих Венские конвенции, предусматривает адаптацию существующих положений (в частности, в отношении национальных и международных водительских удостоверений, нанесения отличительного знака на регистрационные знаки ТС) и включение новых положений, касающихся, в частности, таких вопросов, как пользование мобильным телефоном при управлении ТС, безопасность в туннелях.

В работе WP.1 участвуют представители государств – членов ЕЭК ООН, а также представители ЕК, ВОЗ, неправительственные организации, занимающиеся вопросами БДД. В России ДОБДД МВД РФ наладил тесное сотрудничество с другими рабочими группами ЕЭК ООН, деятельность которых имеет отношение к БДД.

Важной вехой в деятельности ЕЭК ООН стала организация и проведение совместно с ВОЗ с 23 по 29 апреля 2007 г. первой Глобальной недели БДД, посвященной молодым участникам ДД, в рамках которой прошла Всемирная ассамблея молодежи и Форум заинтересованных сторон с участием более 400 представителей молодежных организаций, действующих в области БДД из более чем 100 стран мира и 200 ведущих политиков, от которых зависит национальная политика по ОБДД.

4.3 Накопленный российский опыт участия в международных проектах по ОБДД

Субъекты управления в области ОБДД в России в настоящее время активно развивают международное сотрудничество в рамках своей компетенции. В последние годы отчетливо видна тенденция все большей взаимной интеграции национальных систем в сфере транспорта, информации, стандартов, финансов, законодательства, и других структурных систем различных стран и регионов. В ходе этого процесса органы всех ветвей власти, оказываются непосредственным образом вовлечены в этот процесс, испытывая на себе влияние мировых тенденций глобализации и информатизации.

Для повышения эффективности международного сотрудничества необходимы комплексный подход и скоординированная работа российских министерств и ведомств во взаимодействии с иностранными партнерами в области БДД. Необходимо отметить, что в настоящее время российская нормативная база в сфере БДД характеризуется наличием пробелов, внутренних противоречий, некоторые нормы дублируют друг друга. Слабая межведомственная координация также накладывает свой негативный отпечаток на эффективность международного сотрудничества в области БДД,

осуществляемого различными федеральными органами исполнительной власти.

В рамках инициатив министерств и ведомств проходят проекты международного сотрудничества по ОБДД, Однако, российскими и зарубежными экспертами в области ОБДД было отмечено, что международное сотрудничество, оказывающее хоть какое-то влияние на ситуацию БДД в России ведется только МВД России.

Начиная с 2002 г. с появлением нескольких международных политических инициатив в сфере ОБДД в мире Россия стала более активно вовлекаться в процесс международного сотрудничества. Так, Россия играла достаточно активную роль в подготовке и подписании договоренностей и целей в рамках следующих инициатив:

Совместная количественная цель ЕКМТ (принята 43 странами-членами, в том числе Россией на Сессии Совета Министров Транспорта в Бухаресте 29-30 мая 2002 г.)

Резолюция ООН 58/289 о повышении безопасности дорожного движения

Резолюция 57-й Всемирной ассамблеи здравоохранения.

План действия для Европы по окружающей детей среде и здравоохранению

Важной вехой в организации сотрудничества Российской Федерации со странами СНГ стало принятие ФЗ №134 – ФЗ о ратификации подписанной в 1997 г. «Конвенции о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях ПДД».

Ратификации конвенции означает неотвратимость административной ответственности за нарушение ПДД в странах СНГ. Документ был разработан с учетом международных правовых документов, действующих в сфере ОБДД, и содержит основные положения, регламентирующие правовой и организационный механизм борьбы с грубыми нарушениями ПДД на территории договаривающихся сторон.

В рамках многих международных инициатив в сфере ОБДД Россию представляют восемь министерств, имеющих полномочия в данной сфере: МВД России, Минтранс России, Минпромторг России, Минздравсоцразвития

России, Минобрнауки России, МЧС России, Минобороны РФ, Минкультуры России.

1. МВД России

В России ряд функций в области ОБДД выполняются МВД России. Обеспечение безопасности дорожного движения – одна из девяти основных задач МВД. На федеральном уровне функции ОБДД в рамках МВД возложены на ГИБДД при поддержке Научно-исследовательского центра проблем безопасности дорожного движения МВД России (НИЦ ПБДД МВД России).

Основным направлением существующего международного сотрудничества ГИБДД МВД РФ является работа в рамках Рабочей Группы 1 Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии Организации Объединенных Наций (РГ1 ЕЭК ООН). Так как в работе РГ1 участвуют представители 56 государств – членов ЕЭК ООН, то у представителей российской стороны есть возможность постоянно общаться со своими коллегами, обмениваться опытом, узнавать о новых тенденциях и эффективных проектах в области БДД в других странах и т.д.

Кроме того, в РГ1 участвуют также представители Европейской комиссии, международных организаций, таких как ЕКМТ и ВОЗ, а также многочисленных неправительственных организаций, занимающихся вопросами БДД, аккредитованные при ООН. Это значительно расширяет формы международного сотрудничества ДОБДД МВД России.

2. Минтранс России

Минтранс России сотрудничает как с аналогичными зарубежными ФОИВ и межправительственными организациями на уровне всего министерства, так и с отраслевыми международными организациями на уровне различных подразделений: департаментов, федеральных служб и агентств.

Основная деятельность Минтранса России в области международного

сотрудничества лежит в сфере законотворчества, научных исследований и информационного обмена. Министерство активно привлекает иностранные научные и общественные организации как для целей совершенствования транспортной и макрологистической инфраструктуры, повышения квалификации своих сотрудников, так и для помощи иностранным организациям, осуществляющим деятельность в транспортной сфере на территории РФ.

На сегодняшний день одним из основных направлений международного сотрудничества Минтранса России в области, связанной с ОБДД, является транспортный диалог Россия – ЕС, который проходит в рамках ЕМКТ (в 2006 году переименована в Международный транспортный форум), где Минтранс России представляет интересы Российской Федерации. В рамках транспортного диалога Россия – ЕС действуют постоянные рабочие группы, включая направление по автомобильному транспорту и безопасности на транспорте.

Россия, принимает участие в деятельности Рабочей группы по дорожной безопасности (подгруппа по дорожной безопасности для стран СНГ). В 2005 г. подгруппой подготовлен доклад о состоянии БДД в Российской Федерации с рекомендациями по совершенствованию работы в данной области. Кроме того, Российская Федерация принимает участие в обсуждении вопросов, касающихся мониторинга деятельности по снижению в 2 раза числа погибших в результате ДТП к 2012 году в странах ЕКМТ (43 государства).

3. Росавтодор

Росавтодор является структурным подразделением Минтранса России, самостоятельно ведет международную деятельность, являясь членом международных организаций и участвуя в международных проектах. С 1994 г. Росавтодор является членом Международной дорожной федерации (IRF), с 1995 г. – членом Всемирной дорожной ассоциации (PIARC).

Представители Росавтодора также принимают участие в работе Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, Комитета по транспорту и связи ЭСКАТО ООН, Рабочей группы по автомобильным дорогам G-24 Комиссии

Европейских Стран, Сообществ и ряда других международных организаций. Сотрудничество со странами СНГ осуществляется, в основном, в рамках Межправительственного Совета дорожников, который существует с 1992 года.

В рамках сотрудничества Минздравсоцразвития России с ВОЗ одним из направлений сотрудничества является участие в программе ВОЗ по совершенствованию системы медицинской помощи пострадавшим в ДТП, совершенствованию статистики жертв ДТП. Стоит отметить, что у Минздравсоцразвития России имеется значительный потенциал реализации программ международного сотрудничества в области ОБДД благодаря уже налаженному эффективному сотрудничеству в других областях.

4. Полномочиями в сфере ОБДД в России также наделены Минпромторг РФ, Минобрнауки России, Минобороны России, Минкультуры России и МЧС России

Например, в целях укрепления сотрудничества стран СНГ в сфере профилактики детского ДТП Минобрнауки России ежегодно, начиная с 2006 г., проводит межгосударственные слеты ЮИД с участием делегаций из Армении, Азербайджана, Беларуси, Казахстана, Киргизии, Узбекистана и других. В 2008 слет прошел в Ростовской области.

Однако, в основном, они фактически не участвуют в проектах международного сотрудничества, которые оказали хоть какое-то положительное влияние на ОБДД в России или обладали для этого необходимым потенциалом. Это, безусловно, существенный недостаток всей системы международного взаимодействия ФОИВ России в сфере ОБДД.

5. Перечень международных организаций, работающих в области ОБДД, участие в которых целесообразно для России

Участие России может быть целесообразно в следующих международных организациях.

1. Международная организация по предотвращению дорожных происшествий (МОПДП, La Prevention routiere international c – PRI).

МОПДП была создана в 1901 г. с целью объединения национальных организаций по предотвращению дорожных происшествий и создания их в тех странах, где она еще отсутствует, содействия в деятельности, направленной на повышение БДД, особенно в области обучения ПДД, информации и исследований.

Сотрудничество с данной организацией важно в силу её очень широкого географического охвата, что позволит контактировать с максимальным числом стран из разных регионов мира. Особенно полезной может оказаться деятельность в области обмена базами данных, организации форумов и конференций по обмену опытом, программ по повышению квалификации, информационных обзоров.

Необходимо активное участие России в работе этой международной организации. В настоящее время Россия не является полноправным членом МОПДП. Членство России позволит активно участвовать в международных мероприятиях по БДД, проводимых МОПДП, увеличить объем научной и практической информации по международному опыту решения проблемы повышения БДД и снижения числа погибших на автомобильных дорогах. От России в данной организации целесообразно участие МВД России либо специально созданной организации по международным связям.

2. Международный Банк Данных по ДТП и Интенсивности Движения (International Road Traffic and Accident Database - IRTAD).

IRTAD был создан в 80 – х годах прошлого века по поручению Министерства Транспорта ФРГ в Федеральном Дорожном Научно – Исследовательском Институте (BASt). Начиная с 1990 г. Банк включает данные всех стран – членов ОЭСР. Владельцем и администраторов базы данных с 2006 г. является Министерство Транспорта Франции. IRTAD обладает унифицированными данными по странам – участникам, так как в отличие от других международных баз данных (например, CARE), имеет технологию приведения данных к единому показателю.

Банк данных, которым могут пользоваться страны – члены, включает данные стран (для 1965 г. и с 1970 г. ежегодно), представленные в следующих

группах:

- общая площадь территории страны, численность населения по возрастным группам, протяженность дорожных сетей отдельных территорий;
- наличие ТС и провозная способность дорожных сетей отдельных территорий с распределением по типам ТС;
- количество ДТП с пострадавшими с распределением по участкам дорожных сетей;
- количество ДТП со смертельным исходом (по международным правилам в течение 30 дней) с распределением по типам ТС, возрасту и участкам дорожных сетей; количество ДТП с тяжелоранеными (госпитализация) по типам ТС, возрасту и участкам дорожных сетей;
- показатели риска:
- количество ДТП с погибшими, с тяжело– или легкоранеными в соотношении к численности населения или провозной способности и т.п.

Существует 3 возможности участия в IRTAD через следующие организации:

Национальные координирующие учреждения, представляющие интересы страны (членский взнос – 8000 Евро). Для России такой структурой может стать НИЦ ГИБДД МВД России (например, в Испании и Франции это национальные обсерватории, входящие в структуры, ответственные за ОБДД – МВД и Министерство экологии соответственно).

Дополнительно другие институты (научные, общественные и промышленные) стран-членов ОЭСР (членский взнос 2200 Евро).

Участие России в IRTAD необходимо в первую очередь для получения сопоставимых данных по аварийности, оценки состояния уровня обеспечения безопасности БДД в сравнении со странами Европы, для получения возможности использовать статистические данные по аварийности всех стран Европы. Структура данной организации открыта и не требует от страны-участника членства в Европейском Союзе. Таким образом, любая организация (официальная, научная и т.п.), в том числе и ДОБДД МВД России, может самостоятельно сотрудничать с IRTAD.

3. Европейский Совет по Транспортной Безопасности (ЕСТБ, European Traffic Safety Council).

ЕСТБ бесприбыльная независимая общественная организация, занимающаяся проблемами снижения аварийности на транспорте в Европе. Эта организация может стать одной из ключевых в сфере ОБДД в нашей стране. На данный момент в Совете задействовано 38 участников, в том числе и не из числа членов ЕС (Норвегия, Швейцария и т.д.), что дает возможность участия в нем и России.

Основные преимущества вступления России в ЕСТБ: получение доступа к обширной экспертной базе и использование методологии работы с экспертами; участие в научных разработках и публикациях по БДД; установление связей со структурами ЕС, Советом Министров ЕС, ЕМКТ, а также установление контактов со специалистами в Европе; получение информации о последних исследованиях и достижениях, доступ к новым технологиям и инновационным проектам в области ОБДД; участие европейских специалистов, помимо собственно разработки проектов, в их менеджменте и мониторинге. Таким образом, внедрение проекта будет проводиться под контролем компетентных членов данной организации (помощь в подготовке общественного мнения, лоббирование проектов в высших политических кругах и т.д.).

Для ГИБДД МВД России участие в данной организации можно назвать приоритетным в силу ее высокого авторитета в международном сообществе и стремительно растущим связям. Однако, такое сотрудничество будет логичнее учреждать не напрямую, а посредством специализированной организации, которую, возможно, придется создать.

4. Рабочие группы ОЭСР и ЕМКТ (Транспортный исследовательский центр ОЭСР).

Собирающиеся раз в три года рабочие группы Транспортного исследовательского центра занимаются анализом материалов и разработкой мер по одной из выбранных специализированных тем. Так, в 2006 г. был выпущен обзор «Молодые водители» («Young Drivers»), целиком посвященный соответствующей проблеме. В ближайших планах центра находится работа над

проблемой наиболее уязвимых участников дорожного движения («Vulnerable Road Users»).

Участие России в Рабочих Группах дает ей следующие возможности: использовать современные технологии и методологии задействованных международных организаций; сотрудничать с широким кругом экспертов, обмениваясь с ними опытом; участвовать в разработке рекомендаций по конкретной проблеме. Это позволит перенять различные механизмы и идеи для последующей реализации схожих пилотных проектов в России (например, адаптация отдельных мер, которые будут применяться в рамках проблемы «Наиболее уязвимые участники ДД»).

Для участия в этих рабочих группах от России требуется назначение определенного участника и постоянная активная работа в рамках заявленной темы. Например, в рамках ЕКМТ от России уже принимает активное участие Минтранс России. Участие же ДОБДД МВД России лучше организовать посредством одной из двух вновь созданных организаций (общественной и научно-исследовательской).

4. Международная комиссия СІЕСА (Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile).

СІЕСА – международная комиссия, объединяющая организации, ответственные за тестирования молодых водителей и выдачу лицензий на управление транспортными средствами в своих странах. Комиссия стремится поощрять развитие высоких общих стандартов для водительских удостоверений на территории государств-членов. СІЕСА объединила в общей сложности более 35 ответственных организаций из Восточной, Центральной и Западной Европы, Северной Африки, Ближнего Востока, Австралии и Новой Зеландии. Кроме того, СІЕСА носит статус наблюдателя в ЕЭК ООН и является членом ЕСТБ.

Полноценным членом Комиссии может являться только организация, на которую возложено проведение тестов и выдача водительских удостоверений в стране. Большинство полноценных членов СІЕСА – это официальные государственные структуры стран, ответственные за выдачу водительских прав.

Среди ассоциированных членов – 5 организаций, как официальных, так и коммерческих. Важно отметить, что Испанию в организации (на правах полноценного члена) представляет Министерство внутренних дел, что дает России возможность проанализировать все плюсы и минусы вступления в СІЕСА и деятельность в ее рамках.

Участие соответствующего ответственного подразделения МВД России в деятельности Комиссии позволит находиться в курсе новейших изменений в области ПДД и правил тестирования водителей в Европе. Грамотное перенимание опыта зарубежных стран в этой сфере поможет если не унифицировать российские нормы с европейскими (что вряд ли осуществимо и, к тому же, не столь необходимо), то, понять принципы организации этой проблемы в развитых странах.

6. Усиление роли России в мировом процессе обеспечения БДД

Первая всемирная министерская конференция по безопасности дорожного движения: время действовать

19 – 20 ноября 2009 г. в соответствии с резолюцией, принятой на 62 – й сессии Генеральной Ассамблеи ООН, в Москве пройдет «Первая всемирная министерская конференция по безопасности дорожного движения: время действовать».

К участию в Конференции приглашены министры, отвечающие за обеспечение БДД в 192 странах – членах ООН, а также руководители профильных международных организаций. Ожидается, что общее количество участников составит до 1200 человек.

В Конференции также примут участие председатели Комиссий по ОБДД субъектов РФ и главные государственные инспектора безопасности дорожного движения по субъектам Российской Федерации.

Кроме того, 17-20 ноября 2009 года в Москве (в ЗАО "Экспоцентр") состоится очередная международная выставка "Форум безопасности дорожного движения", которая будет приурочена к Конференции.

7. Участие в работе ООН

31 марта 2008 года российская делегация, возглавляемая начальником ДОБДД МВД России Виктором Кирьяновым, приняла участие в 62 – й сессии Генеральной ассамблеи ООН в Нью–Йорке.

Российская Федерация выступила за дальнейшее укрепление международного сотрудничества в решении глобальных проблем БДД, в частности, предотвращении ДТГ выразила готовность к взаимодействию в этих целях с государствами-членами ООН, международными и неправительственными организациями, поддержала инициативу проведения первой Международной конференции по вопросам БДД и выступила с предложением провести ее в России.

В ходе заседания была принята резолюция Генассамблеи ООН «Повышение безопасности дорожного движения», разработанная и представленная Россией и Оманом.

Данный документ нацеливает страны мира и международное сообщество в целом на осуществление конкретных практических мер на национальном, региональном и международном уровнях в целях укрепления безопасности дорожного движения и развитие многостороннего сотрудничества в данной области.

В принятой резолюции приветствуется инициатива России о проведении в 2009 году в Москве Международной конференции по БДД при широком участии представителей зарубежных стран, организаций системы ООН, бизнеса и гражданского общества с целью комплексного и всестороннего обсуждения ситуации в этой сфере и ее влияния на социально-экономическое развитие стран.

8. Международный конгресс «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни»

В сентябре 2008 г. в Санкт – Петербурге состоялся второй международный конгресс «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни».

Мероприятие проводилось под эгидой Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации и Межпарламентской Ассамблеи государств – участников СНГ (МПА СНГ) при содействии Правительства РФ.

На пленарном заседании конгресса с основным докладом выступил Министр внутренних дел РФ Рашид Нургалиев. Министр напомнил участникам конгресса, что в 2004 г. руководство страны приступило к реализации новой стратегии по снижению травматизма и обеспечению безопасности на дорогах. Министр выделил основные причины происшествий на дорогах: неразвитость дорожной инфраструктуры, плохое состояние дорог, а также низкий уровень правосознания граждан.

Активное участие в подготовке конгресса и его работе принял начальник ГИБДД МВД России Виктор Кирьянов.

Выводы

Ведущими ведомствами в сфере БДД за рубежом, как правило, являются министерства, обеспечивающие функционирование дорожно-транспортного комплекса, а также отвечающие за охрану общественного порядка в стране, в том числе и на дороге.

При всем многообразии организационных систем государственных органов, задействованных в ОБДД, правительственные организации всех стран имеют в своей структуре специальное подразделение, ответственное за международное сотрудничество.

По мнению экспертов представительства ВОЗ в России, неадекватность российской статистики является одним из основных факторов, препятствующих проведению эффективных компаний по уменьшению ДТП и выполнению рекомендаций ВОЗ.

Для повышения эффективности международного сотрудничества необходимы комплексный подход и скоординированная работа российских министерств и ведомств во взаимодействии с иностранными партнерами в области БДД.

Слабая межведомственная координация накладывает свой негативный

отпечаток на эффективность международного сотрудничества в области БДД, осуществляемого различными федеральными органами исполнительной власти.

Изложенные факты наглядно свидетельствуют об усилении авторитета и роли России в мировом процессе обеспечения БДД.

Предложения

Опыт стран показывает, что только системная, целенаправленная работа приводит к результатам в этой сфере. В связи с этим, основными задачами на ближайшую перспективу являются:

- в условиях данного экономического состояния страны необходимо расширить практику использования мероприятий, не требующих больших капитальных затрат;

- обеспечить проведение Первой всемирной конференции по проблемам ОБДД под эгидой ООН;

- по итогам работы конференции рекомендовать России выйти с инициативой создания международной организации с участием России для обеспечения регулярного проведения всемирной министерской конференции по БДД.

РАЗДЕЛ V. Перспективы обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации

5.1 Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 – 2024 годы

1. Общие положения

Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 – 2024 годы (далее – Стратегия), являясь межотраслевым документом стратегического планирования на среднесрочный период, разработана во исполнение подпункта "а" пункта 3 перечня поручений Президента Российской Федерации от 11 апреля 2016 г. № Пр–637ГС по итогам заседания президиума Государственного совета Российской Федерации, состоявшегося 14 марта 2016 г. Правовую основу Стратегии составляют Конституция Российской Федерации, федеральные конституционные законы, федеральные законы, а также принятые в соответствии с ними нормативные правовые акты Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и федеральных органов исполнительной власти. При разработке Стратегии учтены:

1. Стратегия экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года.
2. Стратегия национальной безопасности Российской Федерации.
3. Концепция демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года.
4. Концепция внешней политики Российской Федерации.
5. Концепция общественной безопасности в Российской Федерации.
6. Концепция государственной миграционной политики Российской Федерации на период до 2025 года.
7. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года
8. Прогноз долгосрочного социально – экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года.

Стратегия является основой для формирования и реализации государственной политики в области безопасности дорожного движения на федеральном, региональном, муниципальном и межотраслевом уровнях. Стратегия разработана в целях определения приоритетов в области безопасности дорожного движения, направлений и способов их достижения, а также для формирования у участников правоотношений в области безопасности дорожного движения представлений относительно перспектив и ориентиров состояния обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации на среднесрочный период. Общий подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения базируется на решениях органов государственной власти, в соответствии с которыми безопасность дорожного движения является важной государственной задачей, так как речь идет о сохранении жизни и здоровья граждан страны, фактически о повышении качества жизни. В связи с этим для безопасности дорожного движения необходимо привлечение усилий федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и общественных институтов, субъектов, осуществляющих деятельность в сфере промышленности, а также структур российского бизнес-сообщества. Стратегия является основой планирования при реализации политики в области обеспечения безопасности дорожного движения на 2018 - 2024 годы, обеспечивает целостный (системный) подход к решению проблемы дорожно-транспортного травматизма. Стратегия включает в себя результаты анализа состояния безопасности дорожного движения в Российской Федерации, а также совокупность мер, направленных на повышение безопасности дорожного движения и снижение смертности в данной сфере, сформированных на системной основе. Концептуальная модель Стратегии базируется на балансе целей, задач и интересов государства и общества, а также на эффективном использовании финансово-экономических, материальных и людских ресурсов в целях реализации государственной политики в области обеспечения

безопасности дорожного движения. Стратегия учитывает предложения федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, научных и образовательных организаций, 3 субъектов, осуществляющих деятельность в сфере промышленности, структур российского бизнес-сообщества и общественных организаций. Основные понятия, используемые в Стратегии: "интеллектуальная транспортная система" – система управления, интегрирующая современные информационные и телематические технологии и предназначенная для автоматизированного поиска и принятия к реализации максимально эффективных сценариев управления транспортно-дорожным комплексом региона, конкретным транспортным средством или группой транспортных средств с целью обеспечения заданной мобильности населения, максимизации показателей использования дорожной сети, повышения безопасности и эффективности транспортного процесса, комфортности для водителей и пользователей транспорта; "правила дорожного движения" – Правила дорожного движения Российской Федерации, утвержденные постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 "О правилах дорожного движения"; "социальный риск" – число лиц, погибших в дорожно – транспортных происшествиях, на 100 тыс. населения; "транспортный риск" – число лиц, погибших в дорожнотранспортных происшествиях, на 10 тыс. транспортных средств. Термины "безопасность дорожного движения", "водитель транспортного средства", "дорога", "дорожно – транспортное происшествие", "дорожное движение", "обеспечение безопасности дорожного движения", "организация дорожного движения", "участник дорожного движения", "пассажир", "пешеход", "транспортное средство" используются в значениях, предусмотренных Федеральным законом "О безопасности дорожного движения" и правилами дорожного движения, а термин "Государственная автоматизированная информационная система "ЭРА –ГЛОНАСС" – в значении, предусмотренном Федеральным законом "О Государственной автоматизированной информационной системе "ЭРАГЛОНАСС".

2. Оценка современного состояния безопасности дорожного движения в Российской Федерации

Повышение безопасности дорожного движения, направленное на сохранение жизни, здоровья и имущества граждан Российской Федерации, 4 является одним из приоритетных направлений государственной политики и важным фактором обеспечения устойчивого социально-экономического и демографического развития страны. Дорожно-транспортные происшествия наносят экономике России и обществу в целом колоссальный социальный, материальный и демографический ущерб. В Российской Федерации с 2007 по 2016 год в дорожно – транспортных происшествиях погибло 271 тыс. человек, 2,5 млн. человек были ранены, пострадали 227 тыс. детей в возрасте до 16 лет, из них 9 тыс. получили травмы, несовместимые с жизнью. Треть погибших в авариях на автомобильных дорогах составляют люди наиболее активного трудоспособного возраста (26 – 40 лет). Около 20% пострадавших становятся инвалидами. Ежегодные экономические потери страны от дорожно-транспортных происшествий составляют около 2% валового внутреннего продукта и сопоставимы в абсолютных показателях с валовым региональным продуктом таких субъектов Российской Федерации, как Краснодарский край или Республика Татарстан. В 2016 году произошло 173694 дорожно – транспортных происшествия, в которых пострадали 241448 человек, из них 20308 человек погибли. Вместе с тем анализ основных и относительных показателей дорожно-транспортной аварийности в 2007 – 2016 годах свидетельствует о некотором улучшении ситуации с безопасностью дорожного движения в Российской Федерации. В 2016 году отмечались наибольшие темпы сокращения показателей за рассматриваемый период: количество дорожно-транспортных происшествий уменьшилось на 25,7%, или на 60115 единиц, число погибших – на 39%, или на 13000 человек, число раненых – на 24,3%, или на 71066 человек. Почти в 2 раза снизились значения социального риска (число погибших в расчете на 100 тыс. населения) и транспортного риска (число погибших в расчете на 10 тыс. единиц транспортных средств), составив 13,8 погибшего и 3,8 погибшего соответственно (снижение на 40,9% и

снижение на 55,8% относительно 2007 года). При этом количество автотранспортных средств на дорогах страны за рассматриваемый период увеличилось почти в 2 раза, достигнув значения 57,1 млн. единиц (без прицепов и полуприцепов). Прирост населения Российской Федерации (на 4,6 млн. человек за тот же период) также сказался на увеличении интенсивности дорожного движения.

В целях выработки приоритетных направлений реализации Стратегии проанализирован массив статистических данных, характеризующих состояние дорожно-транспортного травматизма. Результаты этого анализа позволяют выделить проблемные зоны, на которые в первую очередь должны быть направлены усилия. Так, состояние безопасности дорожного движения во многом определяется дисциплиной и уровнем профессионального мастерства водителей. В России более 85% дорожно – транспортных происшествий происходит по причине нарушения правил дорожного движения водителями транспортных средств. На долю таких происшествий приходится более 80% погибших и более 90% раненых. Сопоставительный анализ статистических данных об аварийности в зависимости от стажа управления транспортным средством позволяет отнести к группе риска водителей, получивших право на управление транспортными средствами менее 2 лет назад. В 2016 году из-за нарушений правил дорожного движения такими водителями совершено каждое тринадцатое дорожно – транспортное происшествие (7,9%), в них погибли 1154 человека и ранены 16953 человека. Эти данные свидетельствуют о необходимости комплексного совершенствования процесса допуска водителей к участию в дорожном движении, главным образом с точки зрения подготовки и приема экзаменов. В 2016 году в каждом десятом случае водитель автотранспортного средства, нарушения которого стали причиной дорожно – транспортного происшествия, находился в состоянии опьянения (10,4%). Важно отметить, что число погибших в дорожно-транспортных происшествиях из-за нарушений правил дорожного движения водителями в состоянии опьянения за последние 10 лет увеличилось в 1,8 раза (увеличение на 78,8% в 2016 году к 2007 году), в то время как общее число погибших на

дорогах страны сократилось на 39% за рассматриваемый период. Данный факт позволяет сделать вывод о необходимости целевого воздействия на указанную проблему. Начиная с 2013 года растет количество происшествий, совершенных из-за нарушений правил дорожного движения водителями транспортных средств, принадлежащих юридическим лицам, и число раненых в них людей. В этой связи объектом воздействия должны стать организации различных форм собственности, эксплуатирующие транспортные средства. Рассматривая структуру аварийности, следует отметить, что основными видами дорожно-транспортных происшествий в России остаются столкновения транспортных средств и наезды на пешеходов. В общей сложности на них приходится более 70 процентов всех происшествий и пострадавших в них. Пешеходы являются наиболее многочисленной и самой уязвимой группой участников дорожного движения. За последние 10 лет на улицах и дорогах страны погибли 86498 пешеходов и ранены 629183 пешехода. В 2016 году произошло 53420 наездов на пешеходов (30,8% общего количества происшествий), в которых 5931 человек погиб (29,2% общего количества погибших) и 49979 человек были ранены (22,6% общего количества раненых). При этом наезд на пешехода характеризуется особенно высокой тяжестью последствий (11 погибших на 100 пострадавших). Данная проблема обусловлена комплексом причин, поэтому требует системного подхода к своему решению. Так, следует отметить, что более 40% погибших пешеходов относятся к старшей возрастной группе участников дорожного движения (от 55 лет и старше). Две трети пешеходов (68,3%) погибли из-за наезда транспортных средств в темное время суток. Более половины происшествий в результате наезда на пешеходов совершаются из-за нарушения правил дорожного движения водителями транспортных средств (57,6% дорожно – транспортных происшествий в 2016 году). Обращает на себя внимание проблема аварийности на пешеходных переходах, связанная в основном с низкой дисциплиной водителей и самих пешеходов. Здесь совершается треть от количества наездов на пешеходов, из них более 80% происшествий происходят из-за несоблюдения правил дорожного движения водителями автотранспортных средств (84,2% в 2016 году). Две трети

наездов и пострадавших в них приходится на нерегулируемые пешеходные переходы. Особо следует отметить, что доля дорожно – транспортных происшествий из-за наезда на пешеходов именно на пешеходных переходах и пострадавших в них пешеходов ежегодно увеличивается и за 10 лет возросла более чем в 2 раза. Приведенные факты позволяют выделить основные направления работы для решения проблемы обеспечения безопасности пешеходов. Несмотря на то, что абсолютные значения основных показателей аварийности с участием несовершеннолетних имеют устойчивую тенденцию к снижению (в 2016 году зарегистрированы самые низкие 7 значения этих показателей за последние 10 лет), вызывает обоснованную тревогу рост удельного веса показателей детского дорожно-транспортного травматизма в общей структуре аварийности. В 2016 году произошло 19269 дорожно-транспортных происшествий с участием детей и подростков в возрасте до 16 лет (11,1% общего количества дорожно – транспортных происшествий), в которых погибли 710 детей (3,5% общего числа погибших в дорожно – транспортных происшествиях) и 20621 ребенок ранен (9,3% общего числа раненых в дорожно – транспортных происшествиях). Три четверти дорожно-транспортных происшествий (76,3%) с участием детей произошли из-за нарушений правил дорожного движения водителями транспортных средств. Доля погибших и травмированных в них детей составила 85,6% и 77,9% общего количества погибших и пострадавших на дорогах детей соответственно. На детей – пассажиров приходится две трети погибших и почти половина раненых в дорожно-транспортных происшествиях несовершеннолетних (62,1% и 48,4% соответственно в 2016 году), на детей – пешеходов – треть погибших и около 40% раненых (30,3% и 40,8% соответственно). Причем в последние годы наметилась тенденция к росту как абсолютных значений пострадавших пассажиров в возрасте до 16 лет (увеличение на 6,4% в 2016 году по сравнению с 2007 годом), так и их удельного веса (увеличение на 28,8%). За рассматриваемый период (2007 - 2016 годы) отмечается рост удельного веса дорожно - транспортных происшествий, в которых пострадали дети-велосипедисты (увеличение на 10,8 процента в 2016 году относительно 2007

года). В этой связи в процессе реализации Стратегии внимание должно быть уделено несовершеннолетним, участвующим в дорожном движении как в качестве пешеходов, так и в качестве пассажиров, а также водителей. Рассматривая дорожно – транспортную аварийность в привязке к местам совершения дорожно – транспортных происшествий, следует учитывать, что более 70% дорожно – транспортных происшествий в Российской Федерации регистрируются на территории городов и населенных пунктов. В них погибают более 40% и получают ранения около 70% пострадавших в результате дорожно – транспортных происшествий. Более 85% происшествий на дорогах и улицах населенных пунктов происходят в городах, в них погибают более 70% и получают ранения более 85% жителей страны. Более трети всех дорожно – транспортных происшествий в стране и более половины общего количества происшествий в населенных пунктах регистрируются в столицах субъектов Российской Федерации, в них погибают более четверти и получают ранения более 40% пострадавших в дорожно – транспортных происшествиях, зафиксированных на территории населенных пунктов. Наибольшее количество дорожно – транспортных происшествий, происходящих в городах России, приходится на города с численностью жителей от 250 до 999,9 тыс. человек (35,9% дорожно – транспортных происшествий, 27,6 процента погибших и 36,7% раненых в городах в 2016 году). Далее идут города с населением более 1 млн. человек с сопоставимыми значениями основных показателей аварийности (31,3%, 23,2% и 30,5% соответственно). В то же время требует внимания и аварийность вне пределов населенных пунктов. Так, наибольшей тяжестью последствий характеризуются дорожно-транспортные происшествия, произошедшие на автомобильных дорогах федерального значения и платных автомобильных дорогах, что обусловлено высокой скоростью дорожного движения на них. В 2016 году тяжесть последствий дорожно – транспортных происшествий на федеральных дорогах составила 15,2 погибшего на 100 пострадавших, а на платных – 15,4 погибшего на 100 пострадавших. Почти в каждом втором (41,2% в 2016 году) происшествии на автомобильных дорогах регистрируются недостатки транспортно – эксплуатационного состояния

улично – дорожной сети. Удельный вес таких аварий за 10 лет (2007 – 2016 годы) увеличился более чем в 2 раза (на 63,3%), количество погибших – на 16,8%, раненых – на 66,9%. Таким образом, объектом государственного воздействия должна стать как улично – дорожная сеть населенных пунктов, так и автомобильные дороги вне их пределов. Наименьший удельный вес в структуре основных показателей дорожно – транспортной аварийности имеют происшествия, в которых зафиксирована техническая неисправность автотранспортных средств (3,1% дорожно – транспортных происшествий, 4,8% погибших и 3,6% раненых). Однако начиная с 2013 года, динамика удельного веса таких аварий и пострадавших в них людей характеризуется тенденцией к ускоренному росту. В 2016 году относительно 2007 года количество этих происшествий увеличилось на 142,9% число погибших – на 130,7%, раненых – на 176,5%. Указанные данные позволяют сделать вывод о необходимости принятия комплекса мер, направленных на обеспечение соответствия технического состояния эксплуатируемых транспортных средств современным требованиям. Как уже было отмечено, в Российской Федерации основные показатели аварийности за последние годы имеют тенденцию к сокращению, что в целом соответствует мировому опыту адаптации стран к условиям растущей автомобилизации населения. Вместе с тем отечественные показатели существенно отстают от европейских. Количество погибших в дорожно – транспортных происшествиях в России по – прежнему значительно превышает аналогичный показатель стран Европейского союза. Если в 2016 году в Российской Федерации (население 146,8 млн. человек) число погибших составило 20308 человек, то суммарно во всех странах Европейского союза (население 510,1 млн. человек) данный показатель составил 25500 погибших. Показатель социального риска в 2016 году в России составил 13,8 погибшего на 100 тыс. населения, в то время как среднее значение в Европейском союзе составило 5 погибших. Так, риск гибели в дорожно – транспортных происшествиях был ниже в Швеции, чем в Российской Федерации, в 5 раз (2,7 погибшего на 100 тыс. населения), в Германии – в 3,5 раза (3,9 погибшего на 100 тыс. населения) и в Великобритании – в 4,9 раза (2,8 погибшего на 100 тыс.

населения). Существующее отставание обусловлено рядом причин, к числу основных из которых следует отнести низкую дисциплину участников дорожного движения (главным образом, водителей транспортных средств), связанную, в частности, с недостатками в правоприменительной деятельности, не позволяющими в полной мере реализовать принцип неотвратимости наказания, а также отсутствие или неэффективность действенных механизмов обеспечения удовлетворительного уровня подготовки водителей, технического состояния транспортных средств, состояния улично-дорожной сети и организации движения по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Кроме того, негативное влияние на состояние аварийности оказывает недостаточность существующих контрольно – надзорных механизмов, в том числе за субъектами, осуществляющими перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом, а также недостатки в системе управления безопасностью дорожного движения. Несмотря на положительные тенденции, дорожно-транспортный травматизм остается одной из острых социально-экономических и демографических проблем в России, требующих активизации усилий государства, бизнес – сообщества и граждан в воздействии на ключевые 10 факторы аварийности, оказывающие влияние на гибель людей в дорожно – транспортных происшествиях. Недостаток внимания к этой проблеме может привести к росту основных показателей аварийности уже в ближайшие годы. Вместе с тем результаты анализа динамики основных показателей аварийности и достигнутых результатов, а также опыта экономически развитых государств свидетельствуют о том, что дорожно – транспортные происшествия можно и следует предупреждать, а если все же происшествие случается, то максимально снижать его негативные последствия для жизни и здоровья граждан. В течение последнего десятилетия работа по повышению безопасности дорожного движения в Российской Федерации осуществлялась на программно – целевой основе. Федеральная целевая программа "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах" позволила переломить негативные тенденции развития ситуации с аварийностью и смертностью в Российской Федерации, сложившиеся в стране к

2005 году. По экспертным оценкам, за годы реализации Программы в нашей стране сохранены жизни более 35 тыс. человек. Суммарное снижение числа погибших в дорожно – транспортных происшествиях по сравнению с 2004 годом, принятым в Программе в качестве базы сравнения, превысило цель на 17%. Следует отметить, что снижение смертности было нестабильным. Положительная динамика в 2006 – 2010 годах сменилась ростом аварийности в 2011 – 2012 годах. В первые годы реализации Программы фактическое число погибших в дорожно – транспортных происшествиях было существенно ниже установленных целевых значений, а целевые задания на 2011 и 2012 годы достигнуты не были, что свидетельствует о многофакторности решаемой задачи. Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно – транспортной аварийностью и обеспечением снижения ее показателей, в настоящее время реализуется федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах». Результаты анализа тенденций изменения показателей состояния безопасности дорожного движения демонстрируют их тесную взаимосвязь с показателями социально – экономического развития государства. Вследствие этого улучшение экономической ситуации повлечет за собой рост покупательского спроса на продукцию автомобильной промышленности, повышение уровня мобильности населения, увеличение объема грузо– и пассажироперевозок, что в случае ослабления целенаправленной работы по профилактике аварийности на автотранспорте может негативным образом сказаться на состоянии безопасности дорожного движения. Таким образом, требуются усиление системной работы по реализации соответствующих мероприятий, выработка и осуществление новых подходов по приоритетным направлениям деятельности с учетом складывающейся ситуации в рассматриваемой сфере и имеющих место ресурсных ограничений.

3. Цели, основные направления, задачи, принципы и показатели реализации Стратегии

Целями Стратегии являются повышение безопасности дорожного движения, а также стремление к нулевой смертности в дорожно – транспортных происшествиях к 2030 году. В качестве целевого ориентира на 2024 год устанавливается показатель социального риска, составляющий не более 4 погибших на 100 тыс. населения. Основными направлениями реализации Стратегии являются:

- изменение поведения участников дорожного движения с целью безусловного соблюдения норм и правил дорожного движения;
- повышение защищенности от дорожно-транспортных происшествий и их последствий наиболее уязвимых участников дорожного движения, прежде всего детей и пешеходов;
- совершенствование улично – дорожной сети по условиям безопасности дорожного движения, включая развитие работ по организации дорожного движения;
- совершенствование организационно – правовых механизмов допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении;
- совершенствование системы управления безопасностью дорожного движения;
- развитие системы оказания помощи и спасения пострадавших в результате дорожно – транспортных происшествий.

Основными задачами по реализации направления, связанного с изменением поведения участников дорожного движения с целью безусловного соблюдения норм и правил дорожного движения, являются:

- разработка и реализация специальных, в том числе образовательных, программ для населения с целью формирования стереотипов безопасного поведения на улицах и дорогах;
- совершенствование практики проведения информационно – разъяснительной работы, осуществляемой средствами массовой информации, с

целью изменения поведения участников дорожного движения, формирования в общественном сознании негативного отношения к нарушителям правил дорожного движения и фактам агрессивного поведения на дороге, развития принципов сотрудничества, взаимного доверия и взаимопомощи между участниками дорожного движения;

- формирование положительного имиджа сотрудников Госавтоинспекции как представителей государственного органа, осуществляющего контрольно-надзорные функции в области дорожного движения;

- вовлечение общественных организаций, ассоциаций, субъектов, осуществляющих деятельность в сфере промышленности, структур российского бизнес – сообщества в профилактическую работу по повышению безопасности дорожного движения;

- дальнейшее расширение работ по автоматическому контролю за соблюдением участниками дорожного движения правил дорожного движения, в том числе в части упорядочения размещения работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото– и киносъемки, видеозаписи;

- осуществление комплекса мер по повышению безопасности дорожного движения при перевозках пассажиров и грузов, стимулирующих к соблюдению требований безопасности; совершенствование контрольно – надзорной деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- развитие механизмов экономического стимулирования, направленных на соблюдение требований по безопасности дорожного движения, включая вопросы налогообложения, лицензирования, имущественного страхования и тарифообразования; комплексное совершенствование законодательства и правоприменительной практики по вопросам страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Основными задачами по реализации направления, связанного с повышением защищенности от дорожно-транспортных происшествий и их последствий наиболее уязвимых участников дорожного движения, прежде всего детей и пешеходов, являются:

- осуществление комплекса мер по обеспечению безопасности детей в

ходе их участия в дорожном движении;

- совершенствование организации движения пешеходов на улично – дорожных сетях с целью минимизации опасности их движения в условиях высокоинтенсивных транспортных потоков путем использования современных методов анализа, моделирования и прогнозирования;

- комплексное обустройство пешеходных переходов (надземных, подземных, наземных), учитывающих потребности оптимальной организации пешеходного движения.

Обустройство пешеходных переходов необходимым набором технических средств организации дорожного движения с применением инновационных методов и технологий. Основными задачами по реализации направления, связанного с совершенствованием улично – дорожной сети по условиям безопасности дорожного движения, включая работы по организации дорожного движения, являются:

- совершенствование дорожных условий и дорожной инфраструктуры в части повышения безопасности дорожного движения за счет малозатратных, но эффективных мероприятий (устранение мест концентрации дорожно – транспортных происшествий, нанесение дорожной разметки, установка дорожных знаков и указателей, безопасное размещение и оборудование мест остановок маршрутных транспортных средств);

- разработка предложений, связанных с учетом вопросов безопасности дорожного движения при осуществлении работ в области землепользования, планирования и застройки территорий, развития улично-дорожных сетей;

- развитие принципов автоматизации управления дорожным движением на основе высокотехнологичной электронной и мобильной техники, интеграция систем управления дорожным движением в интеллектуальные транспортные системы.

Основными задачами по реализации направления, связанного с совершенствованием организационно-правовых механизмов допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении, являются:

– совершенствование требований к уровню знаний и навыков управления транспортными средствами, необходимых для получения права на управление транспортными средствами соответствующих категорий;

– совершенствование форм и методов учебного процесса в организациях, осуществляющих образовательную деятельность по профессиональному обучению водителей, в максимальной степени учитывающих опыт стран развитой автомобилизации и обеспечивающих качественную подготовку кандидатов в водители, в полной мере адаптированных к участию в дорожном движении;

– формирование эффективного механизма обеспечения соответствия технического состояния находящихся в эксплуатации транспортных средств требованиям Технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств».

Основными задачами по реализации направления, связанного с совершенствованием системы управления безопасностью дорожного движения, являются:

– осуществление практических мероприятий по повышению безопасности дорожного движения, прежде всего на основе федеральных, региональных и муниципальных программ;

– оптимизация компетенции органов управления деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения;

– разработка предложений по установлению целевых заданий органам исполнительной власти и органам местного самоуправления, организация проведения мониторинга состояния безопасности дорожного движения, а также оценки изменения показателей и индикаторов;

– координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления, а также других субъектов деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения;

– развитие законодательства для приведения в соответствие норм и правил реальным процессам в дорожном движении, включая обеспечение

соразмерности наказания тяжести совершенного правонарушения;

- разработка предложений по определению объемов и источников финансирования, необходимых для решения задач повышения безопасности дорожного движения, а также разработка механизма эффективного использования выделяемых объемов финансирования;

- совершенствование правовой и организационной основы на федеральном, региональном и муниципальном уровнях для осуществления мероприятий по организации дорожного движения;

- формирование институтов подготовки и повышения квалификации специалистов в области безопасности дорожного движения, в том числе по вопросам организации дорожного движения;

- организация изучения и распространения отечественного и зарубежного опыта в сфере управления безопасностью дорожного движения.

Основными задачами по реализации направления, связанного с развитием системы оказания помощи и спасения пострадавших в результате дорожно – транспортных происшествий, являются:

- развитие института оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;

- разработка регламентов взаимодействия заинтересованных служб при получении сигнала о возникновении дорожно – транспортного происшествия, о координации действий при выезде на место дорожно – транспортного происшествия и непосредственно на месте происшествия.

- активное использование в этих целях информационных систем, в том числе Государственной автоматизированной информационной системы «ЭРА-ГЛОНАСС»;

- разработка мер по обеспечению бесперебойного движения автотранспорта оперативных служб при выезде на место происшествия.

Расширение практики применения авиационной техники для прибытия на место дорожно – транспортного происшествия и доставки пострадавших в лечебные учреждения.

Реализация Стратегии основывается на следующих принципах:

– приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности; соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;

– соответствие принимаемых решений положениям законодательства и международным обязательствам Российской Федерации;

– открытость проводимой работы для общества; концентрация усилий на малозатратных, но эффективных мероприятиях по снижению уровня дорожно-транспортного травматизма;

– приоритет использования современных технологий в деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения (интеллектуальных транспортных систем, глобальных навигационных систем, систем автоматизации процесса управления, а также активной и пассивной безопасности транспортных средств, иных перспективных систем, позволяющих качественно влиять на предупреждение и снижение тяжести последствий дорожно – транспортных происшествий);

– планирование и актуализация мероприятий на основе результатов постоянного мониторинга наиболее проблемных зон безопасности дорожного движения, а также с учетом признанных международным экспертным сообществом факторов риска (превышение установленного ограничения скорости движения, управление транспортным средством в состоянии опьянения, неиспользование ремней безопасности, детских удерживающих систем (устройств), защитных шлемов); приоритет обеспечения безопасности уязвимых участников дорожного движения (дети, пешеходы, инвалиды), пассажирских и грузовых перевозок.

Показателями состояния безопасности дорожного движения являются:

– показатели, характеризующие ущерб, причиненный жизни и здоровью граждан в результате дорожно – транспортных происшествий;

– показатели, характеризующие дорожно – транспортные происшествия с участием пешеходов, детей, велосипедистов, водителей мопедов и мотоциклов; показатели, характеризующие дорожно – транспортные происшествия, в

которых зафиксированы недостатки улично – дорожной сети;

– показатели, характеризующие дорожно – транспортные происшествия по вине водителей со стажем управления транспортными средствами до 2 лет;

– показатели, характеризующие дорожно – транспортные происшествия, в которых зафиксированы технические неисправности транспортных средств;

– показатели, характеризующие эффективность государственного и муниципального управления в области безопасности дорожного движения;

– показатели, характеризующие своевременность оказания медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

3. Перечень показателей состояния безопасности дорожного движения может уточняться по результатам ее мониторинга

Оценка состояния безопасности дорожного движения осуществляется на основе данных официального статистического наблюдения, а также иной информации, предоставляемой органами государственной власти, иными государственными органами, органами местного самоуправления и организациями в соответствии со своей компетенцией, с учетом экспертной оценки вызовов и угроз безопасности дорожного движения. Функции и полномочия по осуществлению мониторинга и оценки состояния безопасности дорожного движения возлагаются на федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, а также правоприменительные функции по федеральному государственному контролю (надзору) в сфере внутренних дел.

4. Риски и угрозы в области безопасности дорожного движения.

В области безопасности дорожного движения существуют следующие риски:

– неконтролируемый рост автомобилизации населения;

– углубляющийся разрыв между темпами автомобилизации и темпами развития улично – дорожной сети;

- снижение среднего возраста водительского состава;
- приоритет экономических результатов хозяйственной деятельности перед принципом обеспечения сохранности жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении;
- недооценка роли институтов гражданского общества и средств массовой информации в формировании законопослушного поведения участников дорожного движения;
- применение первоочередных мер, своевременно не обеспечиваемых нормативно – методической базой в рассматриваемой сфере.

К числу угроз в области безопасности дорожного движения можно отнести:

- значительное количество транспортных средств, не отвечающих современным требованиям безопасности (в настоящее время половина транспортных средств имеет срок эксплуатации более 10 лет);
- отсутствие действенного организационно – правового механизма контроля технического состояния транспортных средств;
- несовершенство системы допуска водителей к участию в дорожном движении (подготовка, экзамены, медицинские критерии);
- наличие в стране круга экономических проблем, зачастую препятствующих принятию необходимых мер по повышению безопасности дорожного движения;
- недостаточное внимание к причинам детского дорожно – транспортного травматизма;
- несовершенство действующей системы оповещения о дорожно – транспортных происшествиях; несовершенство системы оказания помощи пострадавшим в дорожно – транспортных происшествиях.

4.Сроки реализации Стратегии Стратегия реализуется в течение 7 лет (2018 – 2024 годы)

Период с 2018 по 2020 год станет переходным, предусматривающим наращивание потенциала для дальнейшего развития работ по повышению

безопасности дорожного движения. На этом этапе должно быть завершено выполнение мероприятий федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах». В период с 2021 по 2024 год будут осуществлены запланированные меры и реализованы практические мероприятия в целях устойчивого повышения безопасности дорожного движения. Перечень мер и мероприятий, реализуемых в рамках Стратегии, регламентируется соответствующими планами, разрабатываемыми в установленном порядке. Основными инструментами реализации Стратегии являются государственные программы Российской Федерации и непрограммная деятельность, государственные программы субъектов Российской Федерации и муниципальные программы, разработанные с учетом Стратегии и осуществляемые за счет текущего финансирования деятельности соответствующих органов. По результатам мониторинга и оценки состояния безопасности дорожного движения Стратегия может быть скорректирована.

5.2 Политика министерства транспорта Российской Федерации в области безопасности дорожного движения

Государственное управление безопасности движения на воздушном, морском, речном, автомобильном и городском наземном транспорте и дорожным хозяйством Российской Федерации осуществляется Министерством транспорта.

Основными функциями управления безопасности движения (БД) Министерства транспорта являются:

- ▶ проведение государственной политики в области БД на воздушном, морском, речном, автомобильном, городском электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве, направленной на удовлетворение государственных нужд, потребностей предприятий, объединений предприятий, организаций, учреждений и граждан при перевозках пассажиров и грузов;

- ▶ разработка проектов законодательных и подзаконных актов, стандартов и норм, определяющих безопасное функционирование на территории Российской Федерации воздушного, морского, речного,

автомобильного, городского электрического транспорта и дорожного хозяйства, независимо от форм собственности, а также взаимодействия указанных видов транспорта с железнодорожным транспортом.

Формирование и проведение на воздушном, морском, речном, автомобильном, городском электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве научно-технической, инвестиционной и социальной политики, области обеспечения безопасности движения.

Одним из главных источников аварийности на автомобильном транспорте России является, имевший ранее место ведомственный подход к решению проблемы безопасности дорожного движения. При этом и нормативные акты носили, как правило, чисто ведомственный характер, разрабатывались и утверждались самими ведомствами, известны были только узкому кругу специалистов, и зачастую оставались нацеленными, прежде всего, на защиту ведомственных интересов, на списание ответственности за ДТП в основном, на водителей. При этом отсутствовала государственная система и организационные структуры, связанные с управлением безопасности дорожного движения.

Значительное влияние на аварийность оказывало также отсутствие материальной заинтересованности различных организаций в обеспечении безопасности дорожного движения. При отсутствии, экономического механизма воздействия на водителей транспортных средств, практически стал формироваться негативный процесс, отражающий стремление эксплуатационных предприятий и предпринимателей обеспечить максимальную прибыль, за счет снижения уровня безопасности дорожного движения. Ранее мероприятия по обеспечению дорожного движения не включались в плановую систему народного хозяйства и, таким образом, автоматически становились неприоритетными, не финансировались государством и не имели материально-технического обеспечения. Проводимые мероприятия не были нацелены на достижение конкретных результатов, т.е. на сокращение дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Указом определено, что основными задачами Минтранса являются общее руководство и государственная координация деятельности

Федеральных служб входящих в единую систему транспорта, управление транспортным комплексом Российской Федерации по обеспечению безопасного, эффективного и устойчивого функционирования отраслей транспортного комплекса и осуществления государственного контроля за указанной деятельностью.

Вопросами безопасности движения в Министерстве занимается Управление безопасности дорожного движения, в структуре которого четыре подотдела:

- ▶ безопасности дорожного движения;
- ▶ безопасности полетов;
- ▶ безопасность судоходства;
- ▶ оценки и прогноза.

Кроме того, в Федеральных службах созданы контрольно-надзорные органы или отделы безопасности движения, деятельность которых координирует Управление безопасности движения Министерства. Во всех субъектах Российской Федерации работают отделения Российской транспортной инспекции. Одним из основных направлений работы Министерства является обеспечение безопасности движения всех видов транспорта, в первую очередь через создания нормативно-правовой базы безопасной эксплуатации транспортных средств.

Министерством ведется большая работа по переработке действующих и разработке новых нормативно-правовых актов, исходя из условий перехода к рыночной экономике, изменению форм собственности и структур управления транспортом в Российской Федерации.

Указом президента Российской Федерации от 10 декабря 1995 года за № 196-ФЗ утвержден Федеральный Закон Российской Федерации "О безопасности дорожного движения", который определяет общие принципы, правовые и организационные основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории РФ и направлен на охрану жизни, здоровья, имущества граждан и защиты интересов общества и государства путем предупреждения дорожно – транспортных происшествий.

Министерством разработан ГОСТ Р 505597 – 93 «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию по условиям обеспечения безопасности дорожного движения», который утвержден Госстандартом Российской Федерации и вступил в действие. Государственный стандарт устанавливает перечень и допустимые по условиям обеспечения безопасности движения предельные значения показателей эксплуатационного состояния автомобильных дорог, улиц городов и других населенных пунктов. Определены требования к техническому оборудованию автомобильных дорог и регламентированы сроки и исправления повреждений и устранения опасных условий движения на дорогах. Внедрение этого стандарта позволит повысить скорость и безопасности движения.

Согласовано с Минтруда РФ "Положение о порядке проведения аттестации лиц, занимающих должности исполнительных руководителей и специалистов предприятий транспорта", связанных с обеспечением безопасности движения. Утверждено приказом Минтранса РФ от 11.03.94г. № 13/11.

Утверждены приказом Минтранса РФ от 30.03.94г. № 15 «Требования по обеспечению безопасности дорожного движения, предъявляемые при лицензировании перевозочной деятельности на автомобильном транспорте».

Разработан ряд нормативных документов, направленных на совершенствование правового регулирования деятельности предприятий по обеспечению безопасности движения и участию граждан в дорожном движении. К ним относятся:

- ▶ положение о режимах труда и отдыха водителей;
- ▶ правила перевозки опасных грузов;
- ▶ проект закона РФ "О перевозках опасных грузов";
- ▶ инструкция по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом;
- ▶ правила проведения государственного технического осмотра автотранспортных средств;
- ▶ положение о порядке выдачи водительских удостоверений и получения права управления транспортными средствами;

► положение о проведении работ по обеспечению безопасности дорожного движения в предприятиях автомобильного транспорта;

► руководство по временному прекращению движения автобусов, троллейбусов и трамваев на междугородних, пригородных и городских маршрутах.

1. Основные принципы управления транспортным комплексом Российской Федерации

Для Российской экономики, находящейся на этапе коренных преобразований, крайне актуальными является формирование новой системы управления транспортом, которая должна не только гарантировать надежную его работу в данных условиях, но и обеспечить глубокое формирование самого транспорта.

С началом реформ в России проблемы управления на транспорте приобрели исключительную актуальность. Наряду с необходимостью изменения управляющих структур стала очевидной невозможность применения прежних принципов и методов административного управления на всех уровнях.

Создание в составе правительства единого Министерства транспорта стало началом формирования государственной ветви новой системы управления транспортом. Одновременно, по мере развития рыночных форм хозяйствования, стала формироваться на принципах рыночной самоорганизации хозяйственная ветвь управления транспортом в виде ассоциаций, концернов, союзов и других объединений субъектов транспортного рынка.

Развитие рыночных реформ потребовало создания новых для России форм и методов финансово-экономического управления и регулирования, иных, чем прежде, форм государственной поддержки транспорта.

Решение задач управления транспортом в условиях реформы, должно опираться на обновленную систему принципов государственной политики в области транспорта, соответствующую условиям рыночной экономики. Эти принципы могут формироваться следующим образом.

1. Транспорт рассматривается государством как одна из приоритетных

инфраструктурных отраслей, опережающее развитие и стабильное функционирование которой является необходимым условием общеэкономического роста в условиях рынка, важнейшим фактором социальной стабильности, одной из гарантий обороноспособности страны.

2. Основой государственного регулирования транспортной деятельности является развитая нормативно-правовая система, предусматривающая в качестве важнейшего приоритета соблюдение интересов грузовладельцев и пассажиров.

3. Государственная политика в области транспорта, а также важнейшие транспортные программы и проекты, формируются и реализовываются под контролем единого федерального органа управления.

4. Государственная поддержка транспортной деятельности носит целевой характер и направляется, прежде всего, на обеспечение социально важных видов транспортной деятельности (транспортных услуг), на развитие транспортной инфраструктуры и внедрение перспективных транспортных систем и технологий.

5. Управление в области тарифов реализуют общеэкономическую тенденцию перехода к системе свободного ценообразования. При этом государство принимает меры по ограничению влияния свободных тарифов на уровень инфляции и по защите интересов наименее обеспеченных слоев населения.

6. Государственная лицензионная политика рассматривается как важнейшее административно- правовое средство обеспечения безопасности транспортного процесса, охраны среды, организации рынка транспортных услуг, защиты интересов предпринимателей и потребителей. Осуществляя конкретные меры в области лицензирования, государственные органы:

► исходя из обязательности лицензирования коммерческой транспортной деятельности вне зависимости от формы собственности транспортных предприятий или сферы основной деятельности владельцев транспортных средств;

► разрабатывают систему лицензионных требований, обеспечивающих

профессиональную компетентность, коммерческую добросовестность и финансовую состоятельность транспортных предприятий и предпринимателей, а также безусловное соответствие применяемых ими технических средств установленным требованиям;

► определяют ответственность за нарушение лицензионной дисциплины, рассматривая их как несоблюдение правил предпринимательской деятельности на транспорте.

7. Общая политика в области управления транспортом в условиях формирования рынка основывается на ограниченном сочетании принципов рыночной самоорганизации и государственного регулирования.

5.3 Государственная инспекция безопасности дорожного движения министерства внутренних дел Российской Федерации (положение)

1. Государственная инспекция безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее именуется — Государственная инспекция) осуществляет специальные контрольные, надзорные и разрешительные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения.

2. Государственная инспекция обеспечивает соблюдение юридическими лицами независимо от формы собственности иными организациями, должностными лицами и гражданами Российской Федерации, иностранными гражданами, лицами без гражданства (далее именуются — граждане) законодательства Российской Федерации, иных нормативных правовых актов, правил, стандартов и технических норм (далее именуются — нормативные правовые акты) по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, проведение мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий в целях охраны жизни, здоровья и имущества граждан, защиты их прав и законных интересов, а также интересов общества и государства.

Решения, требования и указания должностных лиц Государственной инспекции по вопросам, относящимся к их компетенции, обязательны для

юридических лиц независимо от формы собственности и иных организаций, должностных лиц и граждан. Деятельность Государственной инспекции строится на принципах законности, гуманизма, уважения прав и свобод человека и гражданина, гласности.

Утверждено Указом Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. №71).

3. Государственная инспекция в своей деятельности руководствуется Конституцией Российской Федерации, федеральными конституционными законами, Законом РСФСР «О милиции», Кодексом РСФСР об административных правонарушениях, Федеральным законом «О безопасности дорожного движения», другими федеральным» законами, указами и распоряжениями Президента Российской Федерации, постановлениями и распоряжениями Правительства Российской Федерации, нормативными правовыми актами Министерства внутренних дел Российской Федерации, законами и иными нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации, а также настоящим Положением.

4. Государственная инспекция осуществляет свою деятельность во взаимодействии с другими подразделениями органов внутренних дел Российской Федерации, с военной автомобильной инспекцией, юридическими лицами и иными организациями, со средствами массовой информации, а также сотрудничает в установленном порядке с правоохранительными органами иностранных государств.

Органы управления и подразделения Государственной инспекции образуют систему Государственной инспекции, в которую входят: федеральный орган управления Государственной инспекции территориальные органы управления Государственной инспекции субъектов Российской Федерации, подразделения Государственное инспекции в районах, городах, округах и районах в городах, а также закрытых административно-территориальных образованиях и на особой важных и режимных объектах, специализированные и иные подразделения Государственной инспекции, научно-исследовательские учреждения Государственной инспекции и их филиалы.

5. Федеральный орган управления Государственной инспекции — самостоятельное структурное подразделение Министерства, внутренних дел Российской Федерации, возглавляющее систему Государственной инспекции. Федеральный орган управления Государственной инспекцией в установленном порядке вправе осуществлять в пределах своей компетенции функции государственного заказчика, возлагаемые на Министерство внутренних дел Российской Федерации, в том числе по изготовлению бланков водительских удостоверений, государственных регистрационных знаков на транспортные средства, справок-счетов и , другой специальной продукции, необходимой для допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении, перечень которой утверждается Правительством Российской Федерации, а также по изготовлению оперативно-технических средств Государственной инспекций, перечень которых определяется Министерством внутренних дел Российской Федерации.

6. Руководитель федерального органа управления Государственной инспекции является по должности главным государственным инспектором безопасности дорожного движения Российской Федерации, а его заместители — заместителями главного государственного инспектора безопасности дорожного движения Российской Федерации. Указанные руководители Государственной инспекции назначаются на должность и освобождаются от должности Министром внутренних дел Российской Федерации.

Структура и штатная численность федерального органа управления Государственной инспекции, а также подчиненных ему специализированных и иных подразделений Государственной инспекции определяются Министром внутренних дел Российской Федерации по предложению руководителя федерального органа управления Государственной инспекции.

7. Территориальные органы управления Государственной инспекции субъектов Российской Федерации являются самостоятельными структурными подразделениями министерств (главных управлений, управлений) внутренних дел субъектов Российской Федерации и руководят деятельностью подчиненных им специализированных и иных подразделений Государственной инспекции.

Руководители территориальных органов управления Государственной инспекции субъектов Российской Федерации являются по должности главными государственными инспекторами безопасности дорожного движения субъектов Российской Федерации, а их заместители — заместителями главных государственных инспекторов безопасности дорожного движения субъектов Российской Федерации. Они назначаются на должность и освобождаются от должности руководителями соответствующих органов внутренних дел субъектов Российской Федерации по согласованию с руководителем федерального органа управления Государственной инспекции и с учетом предложений руководителей органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

Структура и штатная численность территориальных органов управления Государственной инспекции субъектов Российской Федерации, а также подчиненных им специализированных и иных подразделений Государственной инспекции определяются в установленном порядке. Руководителей территориальных органов управления Государственной инспекции субъектов Российской Федерации и по согласованию с руководителем федерального органа управления Государственной инспекции.

8. Подразделения Государственной инспекции в районах, городах, округах и районах в городах являются самостоятельными структурными подразделениями соответствующих органов внутренних дел, обеспечивают выполнение возложенных на Государственную инспекцию функций, руководят деятельностью подчиненных им специализированных и иных подразделений Государственной инспекции. Руководители подразделений Государственной инспекции (управлений, отделов внутренних дел) в районах, городах, округах и районах в городах являются по должности главными государственными инспекторами безопасности дорожного движения районов, городов, округов и районов в городах, а их заместители – заместителями главных государственных инспекторов безопасности дорожного движения районов, городов, округов и районов в городах. Они назначаются на должность и освобождаются от должности руководителями соответствующих органов внутренних дел по

согласованию с вышестоящими руководителями органов управления Государственной инспекции.

Структура и штатная численность подразделений Государственной инспекции в районах, городах, округах и районах в городах, а также подчиненных им специализированных и иных подразделений определяются в установленном порядке по предложению руководителей подразделений Государственной инспекции в районах, городах, округах и районах в городах и по согласованию с руководителями территориальных органов управления Государственной инспекции субъектов Российской Федерации.

9. Указания и распоряжения вышестоящих главных государственных инспекторов безопасности дорожного движения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения обязательны для исполнения нижестоящими главными государственными инспекторами безопасности дорожного движения.

10. Положение о федеральном органе управления Государственной инспекции утверждается Министром внутренних дел Российской Федерации. Положения о территориальных органах управления Государственной инспекции субъектов Российской Федерации утверждаются руководителями соответствующих органов внутренних дел по согласованию с главным государственным инспектором безопасности дорожного движения Российской Федерации. Положения о подразделениях Государственной инспекции в районах, городах, округах и районах городов утверждаются руководителями соответствующих органов внутренних дел по согласованию с главными государственными инспекторами безопасности дорожного движения субъектов Российской Федерации.

11. На Государственную инспекцию возлагаются следующие обязанности:

а) контроль за соблюдением правил дорожного движения, а также нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, которыми, в частности, устанавливаются требования:

► к проектированию, строительству, реконструкции дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов, линий городского электрического

транспорта;

▶ к эксплуатационному состоянию и ремонту автомобильных дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов, а

▶ также к установке и эксплуатации технических средств организации дорожного движения;

▶ к конструкции и техническому состоянию находящихся в эксплуатации автотранспортных средств, прицепов к ним и предметов их дополнительного оборудования;

▶ к изменению конструкции зарегистрированных в Государственной инспекции автотранспортных средств и прицепов к ним;

▶ к перевозкам в пределах компетенции Государственной инспекции тяжеловесных, опасных и крупногабаритных грузов;

б) принятие квалификационных экзаменов на получение права управления автотранспортными средствами, трамваями и троллейбусами, выдача водительских удостоверений, а также согласование программ подготовки водителей автотранспортных средств;

в) регистрация и учет автотранспортных средств и прицепов к ним, выдача регистрационных документов и государственных регистрационных знаков на зарегистрированные автотранспортные средства и прицепы к ним;

г) организация в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации, государственного технического осмотра автотранспортных средств и прицепов к ним;

д) регулирование дорожного движения, в том числе с использованием технических средств и автоматизированных систем, обеспечение организации движения транспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий;

е) участие в мероприятиях по охране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности;

ж) организация и проведение в порядке, определяемом Министерством внутренних дел Российской Федерации, работы по розыску угнанных и похищенных автотранспортных средств, а также автотранспортных

средств участников дорожного движения, скрывшихся с мест дорожно-транспортных происшествий;

з) осуществление в соответствии с законодательством Российской Федерации производства по дулам об административных правонарушениях;

и) осуществление неотложных действий на месте дорожно-транспортного происшествия, в том числе принятие мер по эвакуации людей и оказанию им доврачебной медицинской помощи, а также содействие в транспортировке поврежденных транспортных средств и охране имущества, оставшегося без присмотра;

к) проведение в соответствии с законодательством Российской Федерации дознания по делам о преступлениях против безопасности дорожного движения и преступлениях, связанных с эксплуатацией транспортных средств;

л) осуществление государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения;

м) ведение учета бланков водительских удостоверений, государственных регистрационных знаков на транспортные средства, справок-счетов и другой специальной продукции, необходимой для допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении;

и) изучение условий дорожного движения, принятие мер по совершенствованию организации движения транспортных средств и пешеходов, согласование в установленном порядке проектов организации дорожного движения в городах и на автомобильных дорогах, программ подготовки и переподготовки специалистов по безопасности дорожного движения;

о) осуществление в установленном порядке сопровождения транспортных средств;

п) участие в работе градостроительных и технических советов, комиссий по приемке в эксплуатацию дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов, линий городского электрического транспорта, рассмотрение заявок и выдача соответствующих заключений на открытие маршрутов регулярного

движения общественного транспорта;

р) разъяснение законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения с использованием средств массовой информации, а также собственных изданий, проведение в этих целях смотров, конкурсов, соревнований, содействие соответствующим органам исполнительной власти в организации обучения граждан правилам безопасного поведения на дорогах, в пропаганде правил дорожного движения;

с) разработка предложений по повышению безопасности дорожного движения, в том числе совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, юридическими лицами и общественными объединениями;

т) выявление причин и условий, способствующих совершению дорожно-транспортных происшествий, нарушений правил дорожного движения, иных противоправных действий, влекущих угрозу безопасности дорожного движения, принятие мер по их устранению;

у) выдача разрешений юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям на осуществление деятельности по изготовлению бланков водительских удостоверений, государственных регистрационных знаков на транспортные средства, справок-счетов и другой специальной продукции, необходимой для допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении, перечень которой утверждается Правительством Российской Федерации, а также на производство работ по установке и обслуживанию технических средств организации дорожного движения, ведение реестра выданных, приостановленных и аннулированных разрешений;

ф) выдача в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации, разрешений на оборудование автотранспортных средств специальными световыми и звуковыми сигналами, условными опознавательными знаками, на участие в дорожном движении транспортных средств, перевозящих крупногабаритные и тяжеловесные грузы, а также в пределах ее компетенции – опасные грузы.

12. Государственная инспекция для выполнения возложенных на нее обязанностей имеет право:

а) запрашивать и получать в установленном порядке от организаций независимо от формы собственности и должностных лиц сведения о соблюдении ими нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, а также объяснения по фактам их нарушения;

б) давать должностным лицам обязательные для исполнения предписания об устранении нарушений нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, а в случае непринятия по таким предписаниям необходимых мер привлекать виновных лиц к ответственности, предусмотренной законодательством Российской Федерации. Предписания даются главными государственными инспекторами безопасности дорожного движения в соответствии с их компетенцией в письменной форме с указанием сроков представления информации о принимаемых мерах;

в) участвовать в разработке проектов законодательных и иных нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, вносить в установленном порядке предложения по их совершенствованию;

г) предписывать или разрешать соответствующим организациям установку и снятие технических средств организации дорожного движения;

д) временно ограничивать или запрещать дорожное движение, изменять его организацию на отдельных участках дорог при проведении массовых мероприятий и в иных случаях в целях создания необходимых условий для безопасного движения транспортных средств и пешеходов либо, если пользование транспортными средствами угрожает безопасности дорожного движения, а также на железнодорожных переездах, не отвечающих правилам их содержания в безопасном для дорожного движения состоянии, запрещать или приостанавливать проведение на дорогах ремонтно-строительных и других работ, осуществляемых с нарушением требований нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения;

е) запрещать при несоблюдении требований нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения перевозку крупногабаритных, тяжеловесных или опасных грузов, а также движение общественного транспорта по установленным маршрутам;

ж) запрещать эксплуатацию автотранспортных средств, прицепов, тракторов и других самоходных машин при наличии неисправностей и условий, перечень которых утверждается Правительством Российской Федерации, а троллейбусов и трамваев — при наличии неисправностей, предусмотренных соответствующими правилами технической эксплуатации, а также эксплуатацию транспортных средств, не прошедших государственный технический осмотр, не имеющих укрепленных на установленных местах государственных регистрационных знаков, транспортных средств, в конструкцию которых внесены изменения без соответствующего разрешения, имеющих скрытые, поддельные, измененные номера узлов и агрегатов или государственные регистрационные знаки, а равно при несоответствии маркировки транспортных средств данным, указанным в регистрационных документах, до устранения причин, послуживших основанием для такого запрещения;

з) не допускать к участию в дорожном движении путем отказа в регистрации и выдаче соответствующих документов следующие автотранспортные средства и прицепы к ним:

▶ изготовленные в Российской Федерации или ввозимые на ее территорию сроком более чем на шесть месяцев, или в конструкцию которых внесены изменения – без документов, удостоверяющих их соответствие установленным требованиям безопасности дорожного движения;

▶ имеющие скрытые, поддельные, измененные номера узлов и агрегатов или государственные регистрационные знаки;

и) останавливать транспортные средства и проверять документы на право пользования и управления ими, а также документы на транспортное средство и перевозимый груз, изымать эти документы в случаях, предусмотренных федеральным законом;

к) отстранять от управления транспортными средствами лиц, в отношении которых имеются достаточные основания полагать, что они

находятся в состоянии опьянения, а также лиц, которые не имеют документов на право управления или пользования транспортными средствами;

л) проводить в установленном законодательством Российской Федерации порядке освидетельствование лиц, подозреваемых в совершении преступления или административного правонарушения, повлекших угрозу безопасности дорожного движения, для установления факта алкогольного или наркотического опьянения либо направлять или доставлять указанных лиц в медицинские учреждения, если результат освидетельствования необходим для подтверждения или опровержения факта правонарушения или для объективного рассмотрения дела о правонарушении;

м) использовать в установленном порядке специальные технические и транспортные средства для выявления и фиксации нарушений правил дорожного движения, контроля за техническим состоянием транспортных средств и дорог, принудительной остановки транспортных средств, дешифровки показаний тахографов;

н) осуществлять в установленном законодательством Российской Федерации порядке административное задержание и личный досмотр граждан, совершивших административное правонарушение, осмотр транспортных средств и грузов с участием водителей и граждан, сопровождающих грузы, производить досмотр транспортных средств при подозрении, что они используются в противоправных целях;

о) вызывать в Государственную инспекцию граждан и должностных лиц по находящимся в производстве делам и материалам, получать от них необходимые объяснения, справки, документы (их копии):

п) составлять протоколы об административных правонарушениях, налагать в пределах своей компетенции административные взыскания на должностных лиц и граждан, совершивших административное правонарушение:

р) использовать для доставления в лечебные учреждения граждан, нуждающихся в срочной медицинской помощи, для транспортировки поврежденных при авариях транспортных средств, а также в других предусмотренных законодательством Российской Федерации случаях

транспортные средства предприятий, учреждений, организаций, общественных объединений и граждан, кроме транспортных средств, принадлежащих дипломатическим, консульским и иным представительствам иностранных государств, международным организациям, и транспортных средств специального назначения:

с) пользоваться беспрепятственно в служебных целях средствами связи, принадлежащими юридическим лицам и гражданам:

т) осуществлять в установленном порядке возлагаемые на Министерство внутренних дел Российской Федерации функции государственного заказчика по разработке и изготовлению технических средств контроля за соблюдением правил дорожного движения, аварийно-спасательного оборудования, применяемого на месте дорожно-транспортного происшествия в целях снижения тяжести его последствий, а также иных технических средств, автоматизированных систем и приборов способствующих повышению безопасности дорожного движения:

у) участвовать совместно с заинтересованными организациями и учреждениями в определении приоритетных тем и направлений научных исследований в области обеспечения безопасности дорожного движения, осуществлять в установленном порядке их реализацию, а также участвовать во внедрении в практическую деятельность Государственной инспекции научных разработок:

ф) участвовать в установленном порядке в работе международных организаций по проблемам безопасности дорожного движения, разрабатывать и осуществлять совместно с заинтересованными организациями и учреждениями мероприятия, обеспечивающие выполнение международных обязательств Российской Федерации в этой области;

х) осуществлять в соответствии с законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях задержание транспортных средств с помещением их в специально отведенные места до устранения причин задержания:

ц) осуществлять во взаимодействии с государственными надворными органами контроль за соблюдением юридическими лицами и гражданами

условий лицензий, выданных Государственной инспекцией, требовать от них необходимые сведения о лицензируемой деятельности и давать им в пределах своей компетенции обязательные для исполнения предписания;

ч) осуществлять в пределах своей компетенции согласование разрешений органов местного самоуправления на распространение наружной рекламы на улицах (дорогах) городских и сельских населенных пунктов, а за их пределами – в полосе отвода и придорожной зоне автомобильных дорог.

13. Надзор и контроль за деятельностью Государственной инспекции осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации. Гражданин, считающий, что действия либо бездействие сотрудника Государственной инспекции привели к ущемлению его прав и свобод, вправе обжаловать эти действия либо бездействие вышестоящему должностному лицу Государственной инспекции, прокурору и (или) в суд.

14. За противоправные действия или бездействие сотрудники Государственной инспекции несут ответственность, установленную законодательством Российской Федерации. Вред, причиненный сотрудником Государственной инспекции юридическим лицам и гражданам, подлежит возмещению в порядке, предусмотренном законодательством Российской Федерации.

15. Государственная инспекция в пределах своей компетенции оказывает при необходимости методическую и практическую помощь военной автомобильной инспекции.

16. Финансирование и материально-техническое обеспечение Государственной инспекции осуществляются в соответствии с законодательством Российской Федерации.

17. Федеральный орган управления Государственной инспекции, территориальные органы управления Государственной инспекции субъектов Российской Федерации в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, могут иметь в собственности, оперативном управлении обособленное имущество и отвечать по своим обязательствам этим имуществом, приобретать и осуществлять имущественные и неимущественные права.

Заключение

Анализ проблем обеспечения безопасности дорожного движения показал, что основной задачей транспорта является своевременное, качественное и полное удовлетворение потребностей страны и населения в перевозках, повышение экономической эффективности его работы.

Автомобильный транспорт – неотъемлемая, составная часть единой транспортной системы страны. Автомобильная промышленность расширяет типаж выпускаемых автомобилей, увеличивает их производство, обеспечивает повышение качества, экономичности, производительности, безопасности.

Дальнейший рост выпуска автомобилей потребует усиления работы по обеспечению безопасности дорожного движения. По мере того как автомобиль все глубже проникает в различные сферы хозяйственной деятельности и быта населения, возрастает угроза увеличения человеческих и материальных потерь, связанных с аварийностью, а повышение уровня безопасности движения все больше усложняется.

Проблема безопасности дорожного движения заслуживает серьезного внимания и с экономических позиций, так как ее обеспечение на дорогах с высокими скоростями транспортных средств непосредственно ведет к увеличению их производительности. Не менее важны при оптимальной организации движения транспортных средств снижение загрязнения атмосферы выхлопными газами, ликвидация задержек транспорта из – за аварий и так далее.

Таким образом, проблема безопасного движения транспортных средств на дорогах – важнейшая экономическая и социальная задача. Для ее решения предусмотрены комплексные меры по снижению уровня аварийности на дорогах: создание специальных служб и организаций, разработка технических средств и мероприятий по предупреждению дорожно – транспортных происшествий.

Материалы учебного пособия познакомят читателя с основными законодательными и нормативными актами, вопросами по безопасности дорожного движения и окажут большую помощь в организации работы по предотвращению дорожно – транспортных происшествий снижению тяжести их последствий.

Список используемой литературы

1. Системный анализ проблем обеспечения безопасности дорожного движения / В.В. Амбарцумян, В.С. Шкрабак, В.В. Шкрабак и др. СПб.: Изд-во СПГАУ, 1999. 350 с.
2. Беляков Г.И. Безопасность жизнедеятельности. Охрана труда: учебник для бакалавров. 2-е изд. перераб и доп. М.: Изд-во «Юрайт», 2013. 572 с.
3. Боровской Б.Е. Безопасность движения автомобильного транспорта. Анализ дорожно-транспортных происшествий. Л.: Лениздат, 1984. 305 с.
4. Бочаров Е.В., Замета М.Ю., Волошинов В.С. Безопасность дорожного движения: справочник. М.: Транспорт, 1983. 284 с.
5. Буралев Ю.В. Безопасность жизнедеятельности на транспорте. М.: АКАДЕМА, 2004. 288 с.
6. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»: постановление Правительства РФ от 3.09.2014 г № 864.
7. Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах: распоряжение Правительства Российской Федерации от 17.10. 2005 г. №1707. [Электронный ресурс].
7. Сакович Н.Е. Математическое моделирование в обеспечении безопасности дорожного движения: монография. Брянск: Изд-во Брянская ГСХА, 2011. 176 с.
8. Сакович Н.Е. Совершенствование системы управления и обеспечения безопасности дорожного движения: монография. Брянск: Изд-во Брянская ГСХА, 2011. 176 с.
9. Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы: утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. N 1-р г.
10. О безопасности дорожного движения: федер. закон принят Государственной думой 15.11.1995 г.
11. Христофоров Е.Н. Вероятностно-статистические методы в дорожном

движении: монография. Брянск: Изд-во Брянская ГСХА, 2005. 200 с.

12. Христофоров Е.Н. Системный анализ и моделирование проблем обеспечения безопасности транспортно – технологических процессов в агропромышленном производстве: монография / А.М. Никитин, Е.Н. Христофоров, Н.Е. Сакович и др. Брянск: Изд-во Брянский ГАУ, 2015. 504 с.

13. Никитин А.М., Христофоров Е.Н., Сакович Н.Е. О состоянии аварийности на дорогах Брянской области // Безопасность жизнедеятельности. 2015. № 2. С. 63–67.

14. Шкрабак, В.С., Христофоров Е.Н., Сакович Н.Е. Теория и практика обеспечения безопасности дорожного движения в АПК: монография. Брянск: Изд-во Брянская ГСХА, 2008. 282 с.

Оглавление

Введение	3
РАЗДЕЛ I. Общие вопросы в сфере безопасности дорожного движения в Российской Федерации	10
1.1 Актуальность проблемы обеспечения безопасности дорожного движения	10
1.2 Вопросы правового регулирования безопасности дорожного движения ...	12
1.3 Социальные вопросы безопасности дорожного движения	17
1.4 Этапы обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации	19
РАЗДЕЛ II. Основы законодательства Российской Федерации в сфере безопасности дорожного движения.....	21
2.1 Федеральный закон Российской Федерации «О безопасности дорожного движения»	21
2.2 Материалы заседания Президиума Государственного совета Российской Федерации, посвященного безопасности дорожного движения (2005 год)	40
2.3 Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах»	42
2.4 Доклад рабочей группы президиума Государственного совета Российской Федерации «О дальнейших мерах по повышению безопасности дорожного движения, снижению числа погибших при дорожно-транспортных происшествиях» (г. Москва 2009 г.)	62
2.4.1 Текущее состояние и динамика ситуации в 1998 – 2008 годах	65
2.4.2 Оценка социально – экономического и демографического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.....	74
2.5 Анализ выполнения поручений президента Российской Федерации по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения (2005 – 2009 гг.)	76
2.6 Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах».....	83
2.7 Заседание Президиума Госсовета Российской Федерации по вопросам безопасности дорожного движения, (стенограмма 2016 г).....	120
2.8 Заседание Государственного совета по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги», 2019 год.....	137
РАЗДЕЛ III. Сравнительный анализ состояния безопасности дорожного движения в России и за рубежом	155

3.1 Сравнение ситуаций с безопасностью дорожного движения в России с другими странами	155
3.1.1 Сравнительный анализ данных о смертности на дорогах в России и развитых странах	156
3.1.2 Сравнительный анализ данных о смертности на дорогах России, стран БРИКС и СНГ	158
3.2 Анализ деятельности региональных и местных комиссий по безопасности дорожного движения	160
3.3 Анализ нормативно – правового регулирования в области обеспечения безопасности дорожного движения	163
3.4 Анализ контрольно – надзорной деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения	185
РАЗДЕЛ IV. Международное сотрудничество в области обеспечения безопасности дорожного движения	210
4.1 Мировой опыт международного сотрудничества в области обеспечения безопасности дорожного движения	210
4.2 Направления, формы и механизмы сотрудничества и координации, осуществляемые международными организациями в области ОБДД	214
4.3 Накопленный российский опыт участия в международных проектах по ОБДД	220
РАЗДЕЛ V. Перспективы обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации	233
5.1 Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 – 2024 годы	233
5.2 Политика министерства транспорта Российской Федерации в области безопасности дорожного движения	252
5.3 Государственная инспекция безопасности дорожного движения министерства внутренних дел Российской Федерации (положение)	258
Заключение	271
Список используемой литературы	272

Учебное издание

Христофоров Евгений Николаевич

Сакович Наталия Евгениевна

Самусенко Владимир Иванович

Ковалев Александр Федорович

**ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЕ И НОРМАТИВНО – ПРАВОВОЕ
ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В АПК**

Учебное пособие

Редактор: Павлютина И.П.

Подписано к печати 13.08.2021 г. Формат 60×84. Бумага офсетная
Усл. п.л. 16,04. Тираж 100. Изд.6999.
Издательство Брянского государственного аграрного университета,
с. Кокино, Выгоничского района Брянской области