

ФЕДЕРАЛЬНАЯ ЦЕЛЕВАЯ ПРОГРАММА
«ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В 2006–2012 ГОДАХ»

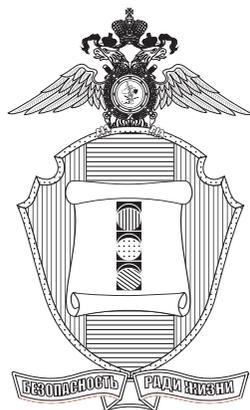
МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ МВД
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



БЮЛЛЕТЕНЬ № 8



ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
«ДИРЕКЦИЯ ПО УПРАВЛЕНИЮ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММОЙ
«ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В 2006–2012 ГОДАХ»

СОДЕРЖАНИЕ

(Нормативные документы и методические рекомендации)

1. Указ Президента РФ от 19 января 2010 г. № 82 «О внесении изменений в перечень федеральных округов, утвержденный Указом Президента Российской Федерации от 13 мая 2000 г. № 849, и в Указ Президента Российской Федерации от 12 мая 2008 г. № 724 «Вопросы системы и структуры федеральных органов исполнительной власти»	4
2. Постановление от 20 марта 2008 г. № 186 «О передаче в собственность субъектов Российской Федерации материально-технических ресурсов, приобретаемых за счет средств федерального бюджета в рамках реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» (в ред. Постановления Правительства РФ от 1 декабря 2009 г. № 979)	5
3. Протокол заседания президиума Совета при Президенте Российской Федерации от 23 апреля 2010 г. № 32 по реализации приоритетных национальных проектов и демографической политике	6
4. Выступление Главного государственного инспектора безопасности дорожного движения Российской Федерации В.Н.Кириянова на 64-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН по пункту 46 повестки дня «Глобальный кризис в области безопасности дорожного движения», Нью-Йорк	10
5. Московская декларация, принятая по итогам Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения	13
6. Доклад о повышении безопасности дорожного движения во всем мире, подготовленный Всемирной организацией здравоохранения в консультации с региональными комиссиями и другими партнерами по «Сотрудничеству в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» 64-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН	18
7. Резолюция 64-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире»	37
8. Итоговая декларация Международной научно-практической конференции «Государственное управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние и проблемы совершенствования)»	43
9. Рекомендации информационно-тематической конференции «Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения». Настоящее и будущее»	46
10. Рекомендации круглого стола «Актуальные проблемы, связанные с доступностью транспорта и транспортной инфраструктуры для инвалидов. Инновационные решения»	49
11. Рекомендации информационно-тематической конференции «Проблемные вопросы профессиональной подготовки и переподготовки водительских кадров»	52
12. Методические рекомендации по передаче в собственность субъектов Российской Федерации материально-технических ресурсов, приобретаемых за счет средств федерального бюджета в рамках реализации мероприятий Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»	54
13. Методика расчета объемов финансирования и формирования адресного перечня объектов финансирования по мероприятиям федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» за счет средств федерального бюджета	77
14. Методика проведения квалификационных экзаменов на получение права на управление транспортными средствами. Методика разработана Департаментом обеспечения безопасности дорожного движения МВД России в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 15 декабря 1999 г. № 1396	81
15. Письмо В.Н.Кириянова (июнь 2009 г.) № 13/5 по субъектам РФ инспекторам безопасности дорожного движения ГИБДД, ГУВД, УВД «О введении в действие Методики проведения квалификационных экзаменов»	151
16. Каталог научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ 2006–2009 гг.	152
17. Аннотированный перечень научно-исследовательских работ за 2009 г.	170
18. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире: краткий обзор, ВОЗ, WHO/NMH/VIP	191

Под общей редакцией:

Главного государственного инспектора
безопасности дорожного движения Российской Федерации
В.Н.Кириянова,
Генерального директора ФГУ «Дирекция Программы ПБДД»
Б.Е.Циклиса

Коллектив составителей:

Н.Н.Чуклинов, С.С.Коршунов, П.А.Волик

Бюллетень № 8 | Н.Н.Чуклинов, С.С.Коршунов, П.А.Волик. 2010. — 200 с., табл.

Приведены нормативные документы, методические рекомендации по выполнению федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах».

Материалы бюллетеня № 8 предназначены для сотрудников и руководителей органов исполнительной власти субъектов РФ, МВД России, МЧС России, Федерального агентства по здравоохранению и социальному развитию, Федерального агентства по образованию, Федерального дорожного агентства, а также для работников автотранспортных предприятий, иных организаций, занимающихся вопросами повышения безопасности дорожного движения.

**УКАЗ
ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
от 19 января 2010 года № 82**

О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ
В ПЕРЕЧЕНЬ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОКРУГОВ, УТВЕРЖДЕННЫЙ
УКАЗОМ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ от 13 мая 2000 г. № 849,
И В УКАЗ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ от 12 мая 2008 г. № 724
«ВОПРОСЫ СИСТЕМЫ И СТРУКТУРЫ
ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ»

1. Внести в перечень федеральных округов, утвержденный Указом Президента Российской Федерации от 13 мая 2000 г. № 849 «О полномочном представителе Президента Российской Федерации в федеральном округе» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2000, № 20, ст. 2112; № 26, ст. 2748; № 38, ст. 3781; 2001, № 6, ст. 551; 2004, № 15, ст. 1395; № 41, ст. 4021; 2005, № 13, ст. 1135; 2008, № 16, ст. 1673; 2009, № 18, ст. 2222), следующие изменения:

- а) абзац пятый изложить в следующей редакции:
«Южный федеральный округ: Республика Адыгея (Адыгея), Республика Калмыкия, Краснодарский край, Астраханская область, Волгоградская область, Ростовская область.»;
- б) дополнить новыми абзацами седьмым и восьмым следующего содержания:
«Северо-Кавказский федеральный округ: Республика Дагестан, Республика Ингушетия, Кабардино-Балкарская Республика, Карачаево-Черкесская Республика, Республика Северная Осетия – Алания, Чеченская Республика, Ставропольский край.
Центр федерального округа – г. Пятигорск.»;
- в) абзацы седьмой – четырнадцатый считать соответственно абзацами девятым – шестнадцатым.

2. Внести изменение в Указ Президента Российской Федерации от 12 мая 2008 г. № 724 «Вопросы системы и структуры федеральных органов исполнительной власти» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2008, № 20, ст. 2290; № 22, ст. 2544; № 30, ст. 3619; № 37, ст. 4181; № 41, ст. 4653; № 42, ст. 4788; № 49, ст. 5768; № 52, ст. 6366; 2009, № 1, ст. 95; № 37, ст. 4396; № 41, ст. 4731), заменив в пункте 1 слова «восемь заместителей» словами «девять заместителей».

3. Руководителю Администрации Президента Российской Федерации утвердить структуру и штатную численность аппарата полномочного представителя Президента Российской Федерации в Северо-Кавказском федеральном округе и провести необходимые организационно-штатные мероприятия в соответствии с пунктом 1 настоящего Указа.

4. Настоящий Указ вступает в силу со дня его подписания.

Москва, Кремль
19 января 2010 года
№ 82

Президент
Российской Федерации
Д.МЕДВЕДЕВ

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ
ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
от 20 марта 2008 года № 186**

О ПЕРЕДАЧЕ В СОБСТВЕННОСТЬ СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКИХ РЕСУРСОВ, ПРИОБРЕТАЕМЫХ ЗА СЧЕТ СРЕДСТВ
ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА В РАМКАХ РЕАЛИЗАЦИИ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ
ПРОГРАММЫ «ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
В 2006–2012 ГОДАХ»

(в ред. Постановления Правительства РФ от 01.12.2009 № 979)

Правительство Российской Федерации постановляет:

1. Установить, что приобретаемые Министерством внутренних дел Российской Федерации за счет средств федерального бюджета в рамках реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», утвержденной Постановлением Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. № 100, материально-технические ресурсы передаются в установленном порядке в собственность субъектов Российской Федерации в соответствии с перечнем, подготавливаемым Министерством внутренних дел Российской Федерации с учетом потребностей субъектов Российской Федерации в этих материально-технических ресурсах, в целях их использования для обеспечения безопасности дорожного движения.

(п. 1 в ред. Постановления Правительства РФ от 01.12.2009 № 979)

2. Министерству внутренних дел Российской Федерации предоставить Федеральному агентству по управлению федеральным имуществом необходимые документы в целях осуществления передачи указанного в пункте 1 настоящего Постановления имущества.

3. Федеральному агентству по управлению федеральным имуществом обеспечить передачу указанного в пункте 1 настоящего Постановления имущества в собственность субъектов Российской Федерации после получения от Министерства внутренних дел Российской Федерации всех необходимых документов.

Председатель Правительства
Российской Федерации
В.ЗУБКОВ

ПРОТОКОЛ
заседания президиума Совета
при Президенте Российской Федерации
по реализации приоритетных национальных проектов
и демографической политике

Москва

23 апреля 2010 г.

Председательствовал

В.В.Путин, Председатель Правительства Российской Федерации, председатель президиума Совета

Присутствовали:

А.Д.Жуков, Заместитель Председателя Правительства Российской Федерации, заместитель председателя Совета;

члены президиума Совета:

В.А.Зубков, Первый заместитель Председателя Правительства Российской Федерации;
В.Ф.Басаргин, Министр регионального развития Российской Федерации;
Л.И.Брычева, помощник Президента Российской Федерации – начальник Государственно-правового управления Президента Российской Федерации;
А.Э.Буксман, первый заместитель Генерального прокурора Российской Федерации;
Т.А.Голикова, Министр здравоохранения и социального развития Российской Федерации;
А.Ю.Левецкая, заместитель Министра экономического развития Российской Федерации, секретарь Совета;
И.В.Ломакин-Румянцев, начальник Экспертного управления Президента Российской Федерации;
Э.С.Набиуллина, Министр экономического развития Российской Федерации;
А.В.Очирова, член комиссии Общественной палаты Российской Федерации по общественному контролю за деятельностью и реформированием правоохранительных органов и судебной правовой системы;
К.О.Ромодановский, директор Федеральной миграционной службы;
Е.Б.Скрынник, Министр сельского хозяйства Российской Федерации;
К.А.Чуйченко, помощник Президента Российской Федерации – начальник Контрольного управления Президента Российской Федерации;

приглашенные:

И.И.Калина, заместитель Министра образования и науки Российской Федерации;
В.Н.Кирьянов, начальник департамента ОБДД МВД России – главный государственный инспектор безопасности дорожного движения Российской Федерации;
О.В.Морозов, Первый заместитель председателя Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации;

В.Л.Мутко, Министр спорта, туризма и молодежной политики Российской Федерации;
Н.Б.Найговзина, директор Департамента социального развития Правительства Российской Федерации;

А.Е.Суринов, руководитель Федеральной службы государственной статистики;
А.А.Турчак, губернатор Псковской области;

В.Б.Филатов, заместитель директора Департамента социального развития Правительства Российской Федерации.

1. Об основных направлениях и мерах по реализации в 2011–2015 годах Концепции демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года (Т.А.Голикова, К.О.Ромодановский, В.Н.Кирьянов, А.Е.Суринов)

Выступили: В.А.Зубков, В.Ф.Басаргин, В.В.Путин.

Решили:

1. Принять к сведению информацию Минздравсоцразвития России (Т.А.Голиковой), ФМС России (К.О.Ромодановского), МВД России (В.Н.Кирьянова), Росстата (А.Е.Суринова) по данному вопросу.

2. Определить в качестве основных целевых показателей на 2015 год плана мероприятий по реализации Концепции демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года стабилизацию численности населения на уровне 142–143 млн. человек, увеличение ожидаемой продолжительности жизни до 71 года, повышение в 1,3 раза суммарного коэффициента рождаемости и снижение на треть уровня смертности к уровню 2006 года, увеличение миграционного прироста населения до 280 тыс. человек в год.

3. Минздравсоцразвития России (Т.А.Голиковой), Минобрнауки России (А.А.Фурсенко), Минрегиону России (В.Ф.Басаргину), Минсельхозу России (Е.Б.Скрынник), МВД России (Р.Г.Нургалиеву), Минэкономразвития России (Э.С.Набиуллиной), Минфину России (А.Л.Кудринову), ФМС России (К.О.Ромодановскому), Росстату (А.Е.Суринову) совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и организациями с учетом состоявшегося обсуждения доработать проект плана мероприятий по реализации в 2011–2015 годах Концепции демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года и внести в установленном порядке проект распоряжения Правительства Российской Федерации о его утверждении с финансово-экономическим обоснованием, предусмотрев в том числе мероприятия, направленные на:

подготовку с учетом международного опыта предложений по стимулированию ответственного отношения граждан Российской Федерации к своему здоровью, в том числе предусматривающих экономические стимулы для работодателей;

содействие занятости граждан, осуществляющих уход за ребенком в возрасте до 3 лет, включая использование гибких и дистанционных форм занятости населения (в том числе надомный труд, частичная занятость), обеспечивающих возможность сочетания трудовой деятельности с выполнением семейных обязанностей;

разработку программ профессионального обучения и повышения квалификации для женщин, осуществляющих уход за ребенком в возрасте до 3 лет;

сокращение рабочих мест с вредными и опасными условиями труда;
разработку комплекса мер по улучшению демографической ситуации в субъектах Российской Федерации с устойчивой динамикой снижения численности населения;

проведение информационно-просветительской кампании, направленной на формирование ценностей материнства и отцовства, повышение статуса родительства, переход от малодетной семьи к семье, имеющей не менее двух детей, а также на обучение граждан правилам охраны труда, учебы и культуры здорового питания;

модернизацию дошкольного образования с учетом решения задач по обеспечению детей дошкольного возраста услугами дошкольного содержания и воспитания и внедрению новых обучающих, развивающих и спортивных программ для детей младшего возраста;

разработку мероприятий по привлечению высококвалифицированных иностранных специалистов в целях улучшения инвестиционного климата, стимулированию возвращения в Россию квалифицированных специалистов, выехавших из страны в связи с поиском работы.

Срок – 1 июня 2010 г.

4. МВД России (Р.Г.Нургалиеву) совместно с Минздравсоцразвития России (Т.А.Голиковой), Минтрансом России (И.Е.Левитиным), Минобрнауки России (А.А.Фурсенко), МЧС России (С.К.Шойгу) и с участием органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации разработать дополнительные меры по снижению смертности и травматизма в дорожно-транспортных происшествиях, включая:

ужесточение медицинских показаний по допуску лиц к управлению автотранспортными средствами с учетом международного опыта;

обеспечение безопасности перевозки детей в школьных автобусах;

обеспечение автомобильных дорог общего пользования объектами дорожного сервиса, необходимого для отдыха водителей.

Срок – 1 декабря 2010 г.

5. МВД России (Р.Г.Нургалиеву) совместно с Минздравсоцразвития России (Т.А.Голиковой) и Минфином России (А.Л.Кудриным) и заинтересованными федеральными органами исполнительной власти разработать федеральную целевую программу безопасности дорожного движения на период 2013-2020 годов.

Срок – 1 декабря 2011 г.

6. Минэкономразвития России (Э.С.Набиуллиной), Росстату (А.Е.Суринову) совместно с Минздравсоцразвития России (Т.А.Голиковой), Минфином России (А.Л.Кудриным) внести до 1 июля 2010 г в установленном порядке в Правительство Российской Федерации проект правового акта об организации в Российской Федерации системы статистических обследований населения по социально-демографическим проблемам и мониторинга экономических потерь от смертности, заболеваемости и инвалидизации населения.

7. Минэкономразвития России (Э.С.Набиуллиной) совместно с Минздравсоцразвития России (Т.А.Голиковой) и заинтересованными федеральными органами исполнительной власти при подготовке предложений по перечню государственных программ Российской Федерации на 2011-2013 годы проработать вопрос о включении в указанный перечень государственной программы, обеспечивающей реализацию Концепции демографической политики Российской Федерации на период до 2025 год.

Срок – 25 мая 2010 г.

II. Об уточнении направлений, мероприятий и основных параметров программ реализации приоритетных национальных проектов в сферах образования, здравоохранения и жилищного строительства на 2010–2012 годы (А.Ю.Левицкая)

Выступили: А.Д.Жуков, Т.А.Голикова, В.А.Зубков, Т.А.Очилова, В.В.Путин.

Решили:

1. Принять к сведению информацию Минэкономразвития России (А.Ю.Левицкой) по данному вопросу.

2. Одобрить программы реализации приоритетных национальных проектов «Образование», «Здоровье», «Доступное и комфортное жилье – гражданам России» на 2010 год.

3. Минздравсоцразвития России (Т.А.Голиковой), Минобрнауки России (А.А.Фурсенко), Минрегиону России (В.Ф.Басаргину), Минсельхозу России (Е.Б.Скрынник) с учетом состоявшегося обсуждения в соответствии со сферами влияния:

обеспечить осуществление программ реализации приоритетных национальных проектов в 2010 году;

уточнить в срок до 25 мая 2010 г. соответствующие параметры в отчетных формах на 2010 г.;

доработать и в срок до 1 июня 2010 г. представить в Правительство Российской Федерации программы реализации приоритетных национальных проектов на 2011–2012 гг., а также проекты программ на 2013 г., включая механизмы осуществления и объемы финансирования мероприятий в соответствии с бюджетными проектировками на 2011 г. и на плановый период 2012 и 2013 гг.

4. Рассмотреть на очередном заседании президиума Совета при Президенте Российской Федерации по реализации приоритетных национальных проектов и демографической политике программы реализации приоритетных национальных проектов «Образование», «Здоровье», «Доступное и комфортное жилье – гражданам России» и «Развитие АПК» на 2011–2013 гг.

Срок – июнь 2010 г.

5. Рекомендовать органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации обеспечить осуществление программ реализации приоритетных национальных проектов в 2010 г., включая необходимое софинансирование мероприятий программ и контроль за их исполнением.

Председатель президиума Совета
при Президенте Российской Федерации
по реализации приоритетных национальных проектов
и демографической политике

В.В.Путин

ВЫСТУПЛЕНИЕ

Главного государственного инспектора безопасности дорожного движения Российской Федерации В.Н.Кириянова на 64-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН по пункту 46 повестки дня «Глобальный кризис в области безопасности дорожного движения»

Нью-Йорк

2 марта 2010 года

Господин председатель,

рассматриваемый сегодня вопрос безопасности дорожного движения имеет важное значение в контексте усилий мирового сообщества в области развития. Смертность и травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий являются не только серьезнейшей проблемой глобального здравоохранения, но и фактором, резко негативно влияющим на социально-экономический прогресс и выполнение странами Целей развития тысячелетия. Данные, представленные в докладе Всемирной организации здравоохранения, неутешительны. Ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий погибают около 1,3 млн. человек, а травмы получают от 20 до 50 млн. Дорожно-транспортный травматизм входит в число трех главных причин смертности людей в возрасте от 5 до 44 лет. Согласно экспертным оценкам, глобальные потери в результате дорожно-транспортного травматизма составляют в общей сложности 518 млрд. долл. США, а соответствующие издержки правительств — от одного до трех процентов от валового национального продукта.

Осознание международным сообществом серьезности проблемы дорожной безопасности дало мощный толчок активным действиям правительств при поддержке ООН, других международных организаций, Всемирного банка, региональных банков развития и т.д. на национальном, региональном и международном уровнях.

Активную роль в мобилизации внимания и налаживании совместных международных усилий сыграло гражданское общество, благотворительные организации. Не можем не отметить ключевую роль в этой работе Комиссии по глобальной безопасности дорожного движения во главе с Лордом Робертсоном и Международной автомобильной федерации.

Серьезным шагом вперед в развитии глобального взаимодействия в данной области стала Первая всемирная министерская конференция по безопасности дорожного движения в Москве в ноябре 2009 г., в которой приняли участие делегации высокого уровня из более чем 150 государств. Позвольте выразить признательность всем странам, международным организациям и другим ключевым партнерам, которые приняли участие в подготовке и проведении этого мероприятия, обеспечив его успех.

На Московской конференции заложен серьезный фундамент нашей дальнейшей совместной работы по обеспечению безопасности дорожного движения во всем мире. Без преувеличения можно сказать, что сотрудничество в этой области вышло на качественно новый уровень. Мы не склонны приписывать это только усилиям России. В полной мере осознаем, что успех мероприятия был обеспечен активной вовлеченностью правительств стран-членов, наших коллег из Султаната

Оман, в течение многих лет активно продвигавших тематику дорожной безопасности в ООН, партнеров из системы ООН, прежде всего ВОЗ и ЕЭК, неправительственных организаций, общественности. Конференция стала кульминацией активной публичной кампании «Сделаем дороги безопасными» и кропотливой подготовительной работы многих заинтересованных партнеров.

Президент Российской Федерации Д.А.Медведев в своем выступлении на Конференции отметил, что безопасность на дорогах — это одна из серьезных проблем международного развития, требующая выработки общей стратегии и совместных мер по обеспечению безопасности дорожного движения. Пришло время действовать, объединяя международные усилия, подобно тому, как сегодня мировое сообщество согласованно работает над преодолением последствий глобального финансового кризиса.

Господин председатель, главным итогом Конференции стало принятие Московской декларации, содержащей призыв к Генеральной Ассамблее ООН объявить период с 2011 по 2020 г. «Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения». В этой связи я имею честь представить проект резолюции Генассамблеи ООН «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире», соавторами которого стали 69 стран-членов.

Проект был согласован в результате открытых консультаций делегаций государств-членов в ООН. Признательны всем партнерам за содержательные предложения и поправки, а также за конструктивный подход, гибкость и готовность к компромиссам. Сегодня мы рады подчеркнуть, что на утверждение Генассамблеи вынесен серьезный, глубоко проработанный документ, охватывающий все ключевые аспекты тематики безопасности дорожного движения.

Господин председатель, позвольте кратко представить основные положения проекта резолюции. В документе отмечается, в частности, что Генассамблея приветствует Московскую декларацию, принятую на Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения, провозглашает 2011–2020 гг. Десятилетием действий за безопасность дорожного движения с целью стабилизировать, а затем и сократить прогнозируемую смертность от происходящих во всем мире дорожно-транспортных происшествий путем активизации деятельности на национальном, региональном и глобальном уровнях.

К государствам-членам обращен призыв осуществлять деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения, особенно в области регулирования дорожного движения, дорожной инфраструктуры, безопасности транспортных средств, поведения участников дорожного движения, просвещения в области безопасности дорожного движения и ухода за пострадавшими от дорожно-транспортных происшествий, включая реабилитацию инвалидов, а также поставить собственные национальные цели по сокращению числа жертв дорожно-транспортных происшествий, которые должны быть достигнуты к концу Десятилетия.

Резолюция поручает ВОЗ и региональным комиссиям ООН во взаимодействии с другими партнерами по Сотрудничеству в рамках ООН в области безопасности дорожного движения подготовить План действий, который призван наполнить Десятилетие практическими делами. Среди них — обмен информацией и передовым опытом в области здравоохранения, образования и транспорта; совершенствование и гармонизация национальных законодательств в области безопасности дорожного движения; формирование из числа заинтересованных стран и международных организаций рабочей группы в целях мобилизации ресурсов для повышения безопасности дорожного движения и, наконец, проведение среднесрочного обзора реализации положений Московской декларации.

Господин председатель, безопасность дорожного движения — это область сотрудничества, имеющая непреходящее общечеловеческое значение. В этой сфере нет места политическим дискуссиям и трениям. У нас у всех должна быть единая цель — сохранить жизнь людям. Наши совместные усилия по борьбе с дорожно-транспортным травматизмом на национальном и глобальном уровнях смогут не только предотвратить гибель на дорогах сотен тысяч людей, но и будут способствовать социально-экономическому развитию стран, прежде всего, с низким и средним уровнями дохода, в том числе в контексте достижения Целей развития тысячелетия к 2015 г.

На конференции в Москве мы взяли хороший энергичный старт, и со своей стороны хотел бы подчеркнуть нашу решимость продолжать в том же темпе осуществлять практические действия по улучшению ситуации в области безопасности на дорогах.

Я призываю все делегации поддержать резолюцию и приглашаю всех стран-членов войти в число ее соавторов.

Благодарю вас.

МОСКОВСКАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ, принятая по итогам Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения

Москва

20 ноября 2009 года

Мы, министры и главы делегаций, а также представители международных, региональных и субрегиональных правительственных и неправительственных организаций и частного сектора собрались в Москве, Российская Федерация, 19–20 ноября 2009 г. для участия в Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения.

Признавая ведущую роль Правительства Российской Федерации в подготовке и проведении Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения и ведущую роль Правительства Султаната Оман в руководстве процессом принятия резолюций Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, связанных с этой тематикой,

Принимая во внимание, что, как свидетельствует подготовленный Всемирной организацией здравоохранения и Всемирным банком в 2004 г. *Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма* и последующие публикации, дорожно-транспортный травматизм является одной из важнейших проблем общественного здравоохранения и основной причиной смертности и травматизма во всем мире и что в дорожно-транспортных происшествиях ежегодно погибают более 1,2 млн. человек, а 50 млн. получают травмы или остаются инвалидами, в результате чего дорожно-транспортные происшествия являются основной причиной смерти детей и молодых людей в возрасте 5–29 лет,

Выражая озабоченность тем фактом, что более 90% случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий регистрируются в странах с низким и средним уровнями доходов и что наиболее уязвимыми группами населения в этих странах являются пешеходы, велосипедисты, водители двух- и трехколесных моторизированных транспортных средств и пассажиры, пользующиеся небезопасным общественным транспортом,

Сознавая тот факт, что помимо огромных человеческих страданий, связанных со смертностью и травматизмом в результате дорожно-транспортных происшествий, для жертв и их семей, ежегодные потери от травм, полученных в результате дорожно-транспортных происшествий, в странах с низким и средним уровнями доходов составляют более 65 млрд. долл. США, что превышает общую сумму, полученную в рамках помощи на цели развития, и составляет 1–1,5% от валового национального продукта, тем самым оказывая негативное влияние на устойчивое развитие стран,

Будучи убежденными в том, что при отсутствии надлежащих мер данная проблема лишь усугубится в будущем, так как по прогнозам к 2020 г. случаи смерти в результате дорожно-транспортных происшествий станут одной из ведущих причин смертности, в особенности в странах с низким и средним уровнями доходов,

Подчеркивая тот факт, что причины смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий, а также их последствия известны и могут быть предотвращены, и то,

что к числу этих причин относятся: неадекватный скоростной режим и превышение скорости; управление транспортным средством в нетрезвом состоянии; ненадлежащее использование ремней безопасности, средств безопасности для детей, шлемов и других средств безопасности; использование старых транспортных средств, транспортных средств в плохом техническом состоянии или в которых отсутствуют средства безопасности; плохо спроектированная или недостаточно обслуживаемая с технической точки зрения дорожная инфраструктура, особенно не обеспечивающая безопасность пешеходов; неудовлетворительные или небезопасные системы общественного транспорта; отсутствие или недостаточное обеспечение соблюдения законодательства в области дорожного движения; недостаточное политическое осознание и отсутствие адекватных служб помощи при травмах и реабилитационных учреждений,

Признавая, что значительная доля случаев смерти и травм в результате дорожно-транспортных происшествий связана с профессиональной деятельностью и что осуществление мер по обеспечению безопасности всего парка автотранспортных средств может внести вклад в повышение уровня безопасности дорожного движения,

Учитывая тот факт, что за последние тридцать лет многие страны с высоким уровнем доходов добились существенного сокращения числа случаев смерти и травм, полученных в результате дорожно-транспортных происшествий, путем постоянного содействия реализации целевых научно обоснованных программ по профилактике травматизма, а также принимая во внимание, что продолжение этой работы будет способствовать дальнейшим успехам в создании безопасных для жизни транспортных сетей и что, следовательно, страны с высоким уровнем доходов должны продолжать работу по постановке и практической реализации амбициозных целей по сокращению числа несчастных случаев на дорогах и способствовать обмену передовым опытом в области профилактики дорожно-транспортного травматизма на глобальном уровне,

Отмечая усилия, предпринимаемые некоторыми странами с низким и средним уровнями доходов по внедрению передового опыта, постановке масштабных задач и осуществлению мониторинга дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом,

Признавая проводимую системой Организации Объединенных Наций работу, в частности многолетнюю работу региональных комиссий Организации Объединенных Наций и ведущую роль Всемирной организации здравоохранения, направленную на усиление политической поддержки обеспечению безопасности дорожного движения, увеличение объема мероприятий по повышению безопасности дорожного движения, содействие внедрению передового опыта и координацию вопросов обеспечения безопасности дорожного движения в рамках системы Организации Объединенных Наций,

Признавая также достигнутые успехи в деятельности Группы по сотрудничеству в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения, представляющей собой консультативный механизм, члены которой занимаются вопросами обеспечения безопасности дорожного движения и круг деятельности которой включает предоставление правительств и гражданскому обществу рекомендаций в отношении надлежащей практики в поддержку действий, направленных на борьбу с основными факторами риска в области безопасности дорожного движения,

Признавая деятельность других заинтересованных сторон, включая межправительственные организации, региональные финансовые учреждения, неправительственные организации и организации гражданского общества, а также другие частные организации,

Признавая роль Глобального механизма по вопросам безопасности дорожного движения, созданного по инициативе Всемирного банка в качестве первого механизма финансирования для оказания содействия в создании потенциала и предоставления технической поддержки в обеспечении безопасности дорожного движения на глобальном, региональном и страновом уровнях,

Принимая во внимание доклад Комиссии по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения во всем мире *За безопасные автомобильные дороги: новая приоритетная задача для устойчивого развития*, в котором отмечается связь между безопасностью дорожного движения и устойчивым развитием и содержится призыв к увеличению объема ресурсов и усилению приверженности к оценке безопасности дорожной инфраструктуры,

Принимая во внимание результаты исследований, приведенные в докладе Международного транспортного форума и Организации экономического сотрудничества и развития *Стремясь к нулю: амбициозные цели в области безопасности дорожного движения и системный подход к обеспечению безопасности*, а также его рекомендации всем странам вне зависимости от уровня безопасности дорожного движения перейти к использованию системного подхода к обеспечению безопасности для достижения амбициозных целей,

Признавая данные, приводимые в подготовленном Всемирной организацией здравоохранения/ЮНИСЕФ *Всемирном докладе о профилактике детского травматизма*, в котором отмечается, что дорожно-транспортный травматизм является ведущей причиной всех непреднамеренных травм среди детей, и описываются физические характеристики и особенности развития, в результате которых дети подвергаются особому риску,

Признавая, что глобальный кризис в области безопасности дорожного движения может быть преодолен только с помощью межсекторального сотрудничества и партнерств с участием всех заинтересованных сторон как в государственном, так и частном секторах с привлечением гражданского общества,

Признавая тот факт, что безопасность дорожного движения – это комплексная проблема, решение которой может внести значительный вклад в достижение Целей тысячелетия в области развития, и что создание потенциала в области предупреждения дорожно-транспортного травматизма должно быть в полной мере интегрировано в национальные стратегии развития транспорта, окружающей среды и здравоохранения и поддержано многосторонними и двусторонними учреждениями посредством более упорядоченной, эффективной и координированной работы по оказанию внешней помощи,

Осознавая тот факт, что результаты в мировом масштабе достигаются при условии реализации соответствующих мер на национальном и местном уровнях и что эффективные усилия по улучшению ситуации в области безопасности дорожного движения во всем мире требуют сильной политической воли, приверженности и ресурсов на всех уровнях: национальном, субнациональном и глобальном,

Приветствуя подготовленный Всемирной организацией здравоохранения *Доклад о положении дел в области безопасности дорожного движения во всем мире*, где впервые представлена оценка ситуации по странам на глобальном уровне, в котором определены недостатки и установлена точка отсчета для оценки развития ситуации в будущем,

Приветствуя также результаты работы по проектам, реализованным региональными комиссиями Организации Объединенных Наций для оказания содействия странам с низким и сред-

ним уровнями доходов в постановке собственных задач по снижению дорожно-транспортного травматизма, а также региональных задач,

Намереваясь строить работу на основе успешного опыта и извлеченных уроков,

Настоящим постановляем:

1. Оказывать содействие в реализации рекомендаций, содержащихся во *Всемирном докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма*.

2. Усилить ведущую и руководящую роль государственных структур в области безопасности дорожного движения, включая назначение или укрепление ведущих ведомств и соответствующих механизмов координации на национальном или субнациональном уровнях.

3. Поставить амбициозные, но выполнимые задачи по снижению дорожно- транспортно- го травматизма на национальном уровне, четко увязанные с планируемыми инвестициями и политическими инициативами, и мобилизовать необходимые ресурсы для обеспечения эффективной и устойчивой реализации поставленных задач в рамках системного подхода к обеспечению безопасности.

4. Предпринять конкретные шаги по разработке и реализации политики и инфраструктурных решений для защиты всех участников дорожного движения и, в особенности, наиболее уязвимых групп населения, таких как пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты, лица, пользующиеся небезопасным общественным транспортом, а также дети, пожилые люди и люди, живущие с инвалидностью.

5. Приступить к внедрению более безопасных и более устойчивых транспортных систем, в том числе с помощью инициатив в области планирования землепользования и содействия использованию альтернативных форм передвижения.

6. Обеспечить согласованность нормативно-правовых документов по вопросам безопасности дорожного движения и безопасности транспортных средств и передового опыта посредством реализации соответствующих резолюций Организации Объединенных Наций и юридических инструментов, а также серии руководств, подготовленных Группой по сотрудничеству в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения.

7. Поддерживать или обеспечить более полное соблюдение и знание существующего законодательства и, при необходимости, обеспечить усовершенствование законодательных актов, а также систем регистрации транспортных средств и водителей с учетом международных стандартов.

8. Побуждать организации вносить активный вклад в повышение безопасности дорожного движения, связанного с профессиональной деятельностью, путем принятия к использованию передового опыта руководства парком автотранспортных средств.

9. Поощрять совместную работу посредством укрепления сотрудничества между соответствующими государственными учреждениями, организациями системы Организации Объединенных Наций, частным и государственным секторами и гражданским обществом.

10. Усовершенствовать сбор данных на национальном уровне и их сопоставимость на международном уровне, в том числе приняв стандартное определение случая смерти в результате дорожно-транспортного происшествия как любого случая немедленной смерти или смерти в течение 30 дней, вызванной дорожно-транспортным происшествием, и стандартные определения травмы; развивать международное сотрудничество с целью разработки надежных и унифицированных систем данных;

11. Укреплять службы оказания дополнительной и больничной помощи при травмах, а также службы реабилитации и социальной реинтеграции путем принятия соответствующего законодательства, подготовки кадров и расширения доступа к медицинской помощи для обеспечения своевременной и эффективной помощи нуждающимся в ней.

Предлагаем Генеральной Ассамблее Организации Объединенных Наций объявить десятилетний период с 2011 по 2020 г. «Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения» с целью стабилизации и последующего сокращения прогнозируемого уровня случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий в мире к 2020 г.;

Принимаем решение провести оценку достигнутых результатов через пять лет после Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения;

Предлагаем международному сообществу донорских организаций обеспечить дополнительное финансирование в поддержку обеспечению безопасности дорожного движения на глобальном, региональном и страновом уровнях, в особенности в странах с низким и средним уровнями доходов; и

Предлагаем Генеральной Ассамблее ООН выразить согласие с положениями данной декларации.

*Москва, Российская Федерация
20 ноября 2009 года*

ДОКЛАД

о повышении безопасности дорожного движения во всем мире, подготовленный Всемирной организацией здравоохранения в консультации с региональными комиссиями и другими партнерами по «Сотрудничеству в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения»

Резюме

В настоящем докладе, подготовленном Всемирной организацией здравоохранения в консультации с региональными комиссиями и другими партнерами по «Сотрудничеству в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения», представляется обновленная информация о ходе выполнения рекомендаций относительно повышения безопасности дорожного движения во всем мире, содержащихся в резолюциях 58/289, 60/5 и 62/244 Генеральной Ассамблеи. В докладе дается описание проводимой в настоящее время деятельности и ряда событий в области дорожной безопасности во всем мире, произошедших за последние два года и свидетельствующих о том, что совместные информационно-пропагандистские усилия оказали существенное воздействие. Рост числа совместных проектов в целях принятия мер по обеспечению дорожной безопасности наряду с большим числом мероприятий по обеспечению дорожной безопасности, проводимых на местном, национальном и международном уровнях, свидетельствуют о растущем признании правительствами и другими заинтересованными сторонами настоятельной необходимости принятия мер по повышению безопасности дорожного движения. При этом в докладе отмечается, что дорожно-транспортный травматизм по-прежнему ставит под угрозу достижения в области здравоохранения и развития во всем мире. Для эффективной ликвидации глобального кризиса необходимы масштабное видение безопасности дорожного движения и соответствующее финансирование. В заключительной части доклада для рассмотрения Генеральной Ассамблеи предлагается ряд рекомендаций, которые могли бы способствовать как оказанию международной поддержки в деле обеспечения безопасности дорожного движения, так и осуществлению доказавших свою эффективность мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на национальном уровне.

I. Введение

1. Дорожно-транспортный травматизм по-прежнему является одной из серьезных проблем общественного здравоохранения и одной из главных причин смертности, травматизма и инвалидности во всем мире. Ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий погибают практически 1,3 миллиона человек, а травмы получают от 20 до 50 миллионов человек. Более 90 процентов смертельных случаев в результате дорожно-транспортных происшествий отмечаются в странах с низким и средним уровнем доходов, на которые приходится менее половины мирового автомобильного парка. Дорожно-транспортный травматизм входит в число трех главных причин смертности людей в возрасте от 5 до 44 лет.

2. Дорожно-транспортный травматизм создает угрозу замедления темпов экономического и человеческого развития. Согласно оценкам, глобальные потери в результате дорожно-транспортного травматизма составляют в общей сложности 518 млрд. долл. США, а соответствующие издержки правительств — 1–3% от валового национального продукта их стран. В некоторых странах с низким и средним уровнем доходов сумма потерь превышает общий объем получаемой ими помощи в целях развития. Дорожно-транспортный травматизм ложится тяжелым бременем на национальную экономику, оказывая прямое воздействие на службы здравоохранения и реабилитации и порождая косвенные издержки. Он может также создавать значительные финансовые трудности для затрагиваемых семей, которым в дополнение к значительному эмоциональному стрессу зачастую приходится покрывать расходы на медицинское обслуживание и реабилитацию, похороны и другие расходы, связанные с утратой дохода потерявшего лица.

3. Экономические, социальные и связанные с медицинским обслуживанием потери, обусловленные дорожно-транспортным травматизмом, не являются неизбежными. Имеется большое количество данных, подтверждающих, что дорожно-транспортный травматизм можно предотвращать. Опыт, накопленный во всем мире, свидетельствует о том, что создание надлежащим образом финансируемого ведущего учреждения по вопросам безопасности дорожного движения и точная оценка положения в области дорожной безопасности в стране являются важными шагами, которые необходимо предпринять для эффективного решения проблемы дорожно-транспортного травматизма. Был выявлен ряд факторов, которые, как это установлено, повышают риск получения травм, связанных с движением автотранспорта, включая движение со скоростью, не соответствующей дорожной обстановке, превышение скорости, неиспользование ремней безопасности и детских средств безопасности, управление автотранспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, неиспользование шлемов водителями двухколесных транспортных средств, низкое качество или недостаточное техническое обслуживание дорожной инфраструктуры и старые автомобили, которые плохо обслуживаются или которые не оборудованы устройствами безопасности. Принятие нормативных и других мер, направленных на устранение этих факторов риска, привело к значительному сокращению количества дорожно-транспортных происшествий во многих странах. Также были получены данные о том, что оказание срочных травматологических услуг имеет большое значение для смягчения негативных последствий дорожно-транспортных происшествий.

4. В течение последних четырех или более десятилетий осуществлялось большое количество региональных и глобальных инициатив в области обеспечения безопасности дорожного движения. Активизации этой деятельности способствовало опубликование по случаю Всемирного дня здоровья в 2004 году доклада Всемирной организации здравоохранения/Всемирного банка, озаглавленного «Всемирный доклад о предотвращении дорожно-транспортного травматизма». В этом докладе особо отмечается роль многих секторов в предотвращении дорожно-транспортного травматизма и дается описание основополагающих концепций предотвращения дорожно-транспортного травматизма, его масштабов и последствий, основных определяющих факторов и факторов риска и эффективных практических стратегий. Как таковой, он является как информационно-просветительским инструментом, так и техническим документом, содержащим шесть основных рекомендаций относительно того, что страны могут сделать для решения проблемы дорожно-транспортного травматизма.

5. После опубликования «Всемирного доклада» в апреле 2004 года Организация Объединенных Наций приняла резолюцию 58/289, автором которой являлся Оман и которая была озаглавлена «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире»; в ней была признана необходимость того, чтобы система Организации Объединенных Наций оказывала поддержку усилиям по ликвидации глобального кризиса в области безопасности дорожного движения. В этой резолюции Генеральная Ассамблея предложила Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), действуя в тесном сотрудничестве с региональными комиссиями, выполнять в рамках системы Организации Объединенных Наций функции координатора по вопросам безопасности дорожного движения. В ней также была отмечена необходимость дальнейшего укрепления международного сотрудничества, с учетом потребностей развивающихся стран, в деле решения проблем безопасности дорожного движения.

6. В мае 2004 года Всемирная ассамблея здравоохранения приняла резолюцию WHA 57.10, в которой она согласилась с предложением Генеральной Ассамблеи предоставить ВОЗ мандат координатора по вопросам безопасности дорожного движения. В резолюции о безопасности дорожного движения и здоровье также содержался призыв к государствам-членам рассматривать проблему безопасности дорожного движения в качестве одного из приоритетных вопросов здравоохранения и предпринять шаги для осуществления мер, которые доказали свою эффективность в плане снижения дорожно-транспортного травматизма.

7. В октябре 2005 года Генеральная Ассамблея приняла резолюцию 60/5, в которой Ассамблея подчеркнула важность уделения государствами-членами особого внимания предотвращению дорожно-транспортного травматизма. В этой резолюции Ассамблея предложила региональным комиссиям и ВОЗ совместно организовать Глобальную неделю безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций и предложила государствам-членам и международному сообществу объявить третье воскресенье ноября каждого года Всемирным днем памяти жертв дорожно-транспортных происшествий.

8. 31 марта 2008 года Генеральная Ассамблея приняла резолюцию 62/244, озаглавленную «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире», третью основную резолюцию по этому вопросу, в которой она вновь подтвердила большое значение решения глобальных проблем безопасности дорожного движения и необходимость дальнейшего укрепления международного сотрудничества и обмена знаниями и увеличения соответствующей финансовой поддержки с учетом потребностей развивающихся стран. В этой резолюции Ассамблея также приветствовала предложение Российской Федерации провести в этой стране в 2009 г. первую всемирную конференцию высокого уровня (на уровне министров) по безопасности дорожного движения. В резолюции Ассамблея просила Генерального секретаря представить ей на ее шестьдесят четвертой сессии доклад о прогрессе, достигнутом в деле повышения безопасности дорожного движения во всем мире.

9. Государства-члены приняли значительное число мер по укреплению законодательства, повышению эффективности сбора данных и разработке национальных и местных стратегий и программ в области дорожной безопасности. Эти инициативы столь многочисленны, что их невозможно подробно описать в настоящем докладе; вместе с тем, о некоторых из них говорится в недавно опубликованном «Докладе о положении в области безопасности дорожного движения во всем мире» (см. пункт 37 ниже). Поэтому в настоящем докладе основное внимание уделяется международной и региональной деятельности в области безопасности дорожного движения.

II. «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения»

10. В соответствии с мандатом, которым она была наделена Генеральной Ассамблеей, ВОЗ в последние пять лет тесно сотрудничала с региональными комиссиями в целях координации «Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» (ниже именуется «Сотрудничество») — группы в составе Организации Объединенных Наций и международных организаций, приверженных повышению безопасности дорожного движения. По состоянию на июнь 2009 г. в состав этой группы входили 12 организаций системы Организации Объединенных Наций, включая ВОЗ, Всемирный банк, 5 региональных комиссий, Программу развития Организации Объединенных Наций, Программу Организации Объединенных Наций по населенным пунктам, Управление Верховного комиссара Организации Объединенных Наций по делам беженцев, Всемирную продовольственную программу и Детский фонд Организации Объединенных Наций (ЮНИСЕФ). В ней также представлены еще приблизительно 50 учреждений, занимающихся вопросами безопасности дорожного движения на международном или региональном уровнях и обладающих широким кругом знаний и большим опытом. Число и разнообразный состав участвующих в деятельности групп и организаций (правительства, неправительственные организации, доноры, научные учреждения и частный сектор), представляющих такие секторы, как транспорт, здравоохранение и безопасность, свидетельствуют о широкой поддержке этой совместной инициативы.

«Сотрудничества» разделяют общую точку зрения о том, что смерть и травмы не должны являться «ценой» мобильности. Цель «Сотрудничества», выработанная на основе взаимного консенсуса участников, состоит в том, чтобы содействовать международному сотрудничеству и укреплять глобальную и региональную координацию между учреждениями Организации Объединенных Наций и другими международными партнерами в целях осуществления резолюций Генеральной Ассамблеи 58/289, 60/5 и 62/244 и рекомендаций, содержащихся во «Всемирном докладе о предотвращении дорожного травматизма», и таким образом оказывать поддержку страновым программам.

12. Также был определен ряд задач, которые необходимо выполнить для достижения этой цели, включая содействие проведению оценок положения в области безопасности дорожного движения и возможностей, которыми располагают страны для решения этой проблемы; разработку руководящих указаний в отношении принятия эффективных практических мер по обеспечению безопасности дорожного движения и оказания помощи в реализации таких мер; укрепление потенциала в плане решения вопросов, касающихся безопасности дорожного движения; проведение информационно-пропагандистской деятельности по вопросам безопасности дорожного движения и оказание содействия в организации кампаний за ее повышение; укрепление координации деятельности на глобальном и региональном уровнях в области безопасности дорожного движения; и повышение степени безопасности парка автотранспортных средств Организации Объединенных Наций для всех участников дорожного движения. Этот круг ведения «Сотрудничества» был одобрен на девятом совещании группы, состоявшемся в ноябре 2008 года в Женеве.

III. Деятельность, связанная с «Сотрудничеством в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения»

А. Техническая поддержка

13. «Сотрудничество» через группу в составе четырех партнеров (Фонд Международной автомобильной федерации (МАФ), Глобальное партнерство по обеспечению безопасности дорожного движения, Всемирный банк и ВОЗ) продолжало работу над несколькими руководствами, в которых содержатся предназначенные для стран руководящие указания относительно применения эффективных методов обеспечения безопасности дорожного движения, изложенных во «Всемирном докладе о предотвращении дорожно-транспортного травматизма». В дополнение к первоначальным руководствам «Использование шлемов: руководство по безопасности дорожного движения для руководящих и практических работников» (2006 г.) и «Управление автотранспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения» (2007 г.) группа опубликовала третье и четвертое руководства из данной серии: «Движение со скоростью, соответствующей дорожной обстановке» (2008 г.) и «Ремни безопасности и детские системы безопасности» (2009 г.)¹. Руководство о системах данных о безопасности дорожного движения находится на заключительной стадии подготовки, и ожидается, что оно будет опубликовано к концу 2009 г., равно как и материалы, касающиеся безопасности автотранспортных парков и повышения степени безопасности дорожной инфраструктуры.

14. Различные члены «Сотрудничества» оказывают техническую поддержку странам в целях внедрения эффективных методов, описываемых в указанных руководствах. Эти руководства используются в стратегическом и практическом планах для поддержки целенаправленных мероприятий по сокращению дорожно-транспортных происшествий и случаев серьезного травматизма, особенно в странах с низким и средним уровнем доходов, в том числе в Бенине, Бразилии, Вьетнаме, Индонезии, Камбодже, Мексике, Российской Федерации и Таиланде. Двумя наглядными примерами воплощения теории на практике за счет использования руководств являются Вьетнам и Камбоджа. В Камбодже Национальный комитет по дорожной безопасности и ассоциированные с ним ключевые национальные организации приняли руководство «Использование шлемов» (2006 г.) за основу для руководства процессом разработки стандартов в отношении шлемов и соответствующих законодательных актов для обеспечения использования одобренных шлемов в целях сокращения числа случаев серьезного травматизма и гибели мотоциклистов. Во Вьетнаме на основе научных данных, содержащихся в руководстве «Управление автотранспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения» (2007 г.), был проведен практикум с участием более 200 представителей правительства, деловых кругов и гражданского общества в целях разработки страновой программы. Первым шагом стало внесение поправок в законодательство, касающееся управления автотранспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения, за счет установления для водителей автомобилей и мотоциклов показателя предельного содержания алкоголя в крови и обеспечения его соблюдения.

15. Ряд партнеров начали оказывать техническую помощь в вопросах, касающихся сбора данных о безопасности дорожного движения и разработке систем данных. В июле 2009 года

¹ Все руководства можно бесплатно загрузить с сайта <http://www.who.int/roadsafety/projects/manuals/en/>

Национальное управление безопасности дорожного движения Соединенных Штатов Америки организовало международный практикум по системам данных о безопасности дорожного движения, в котором приняли участие многоотраслевые делегации из шести стран с низким и средним уровнем доходов. Практикум проводился на основе проекта руководства по эффективной практике в отношении систем данных и был организован совместно с ВОЗ, Американским центром по профилактике заболеваний и борьбе с ними и Глобальным партнерством по обеспечению безопасности дорожного движения.

16. Глобальный механизм Всемирного банка по вопросам безопасности дорожного движения оказывает поддержку разнообразным мероприятиям, касающимся укрепления потенциала, осуществления программ, обеспечения инфраструктурной безопасности и проведения исследований и разработок, информационно-пропагандистской и учебной деятельности и практикумов, и в настоящее время он осуществляет деятельность в более чем 25 странах, увязывая мероприятия, осуществляемые в рамках финансируемых Механизмом программ по обзору потенциала для управления безопасностью и оценке инфраструктуры, со страновыми инвестиционными операциями. Механизм также оказывает поддержку разработке стандартизованных методов сбора данных для оценки случаев гибели людей и получения ими травм в результате дорожно-транспортных происшествий на основе сотрудничества с группой «Глобальное бремя заболеваний», и созданию международной организации дорожной полиции «Роудпол» — глобальной полицейской сети по безопасности дорожного движения во главе с консультационной группой по правоохранным вопросам в составе международных полицейских, являющихся специалистами высокого уровня. Механизм подписал меморандум о взаимопонимании с Международной программой оценок дорожного движения и оказывает содействие проводимой на национальном уровне деятельности по разработке и применению методологий оценки дорожного движения и вынесению рекомендаций относительно осуществления доступных и качественных капиталовложений с высокой отдачей. У него также имеются меморандумы о договоренности с Международной федерацией дорожного движения о разработке и применении учебных модулей по вопросам безопасности дорожного движения и Международной группой по сбору и анализу данных о безопасности дорожного движения по вопросу о содействии налаживанию двусторонних партнерских связей между экспертами стран — членами Группы с их коллегами-специалистами в странах с низким и средним уровнем доходов.

В. Разработка политики

17. Рабочая группа по безопасности дорожного движения Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций завершила подготовку и опубликовала обновленные варианты сводных резолюций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах. В этих резолюциях содержится информация о передовых методах обеспечения дорожной безопасности, и они призваны дополнить конвенции о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах 1968 г. и дополняющее их Европейское соглашение 1971 г. Эти резолюции являются справочными документами, содержащими руководящие указания, которые должны выполняться странами на добровольной основе, с одной стороны, для повышения безопасности дорожного движения и с другой — для создания возможностей для более широкого согласования правил и положений на международном уровне. Следует надеяться на то, что правительства будут в значительной степени выполнять содержащиеся в них рекомендации. На Всемирном форуме

по согласованию правил в отношении автотранспортных средств были также утверждены новые положения Европейской экономической комиссии и международного сообщества в отношении ряда компонентов для повышения безопасности автомобилей и мотоциклов во всем мире.

С. Информационно-пропагандистская деятельность

18. После провозглашения в резолюции 60/5 Всемирного дня памяти жертв дорожно-транспортных происшествий этот день проводится во все большем числе стран на каждом континенте. День памяти стал важным инструментом в рамках глобальных усилий по сокращению числа жертв дорожно-транспортных происшествий. Он обеспечивает возможность обратить внимание на масштабы эмоциональных страданий и экономических потерь, обусловленных дорожно-транспортными происшествиями, и должным образом оценить страдания жертв дорожно-транспортных происшествий и работу служб поддержки и спасения. В 2008 г. поминальные службы, посвященные памяти жертв, и другие мероприятия были проведены в таких странах, как Австралия, Аргентина, Бразилия, Бруней-Даруссалам, Индия, Канада, Мексика, Нигерия, Соединенные Штаты, Уганда, Филиппины, Южная Африка и Япония, и практически во всех странах Европы. Также был создан специальный веб-сайт для распространения информации об этом дне и установления связей между странами посредством обмена общими целями и отдания дани памяти тем, кто погиб и получил травмы в результате дорожно-транспортных происшествий.

19. В ноябре 2007 г. ВОЗ организовала совещание на тему «Частный сектор и безопасность дорожного движения» в отделении компании «Мишлен» в Шанхае (Китай). В этом совещании приняли участие 25 представителей многонациональных частных компаний в целях определения вклада частного сектора и расширения его участия в деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения; обмена информацией о том, как компании частного сектора могут повысить безопасность дорожного движения для своих работников и подрядчиков; обсуждения того, каким образом компании частного сектора могли бы оказывать содействие осуществлению национальных и международных инициатив в области безопасности дорожного движения; и изучения других шагов, которые могло бы предпринять международное сообщество для повышения степени информированности об усилиях частных компаний по обеспечению безопасности дорожного движения. Последующие совещания были проведены компанией «Джонсон энд Джонсон» в Будапеште в ноябре 2008 года, на которых была официально создана сеть «Сотрудничество частного сектора в области дорожной безопасности», и компанией «Мишлен» в Париже в мае 2009 года. Три главные цели этой сети заключаются в следующем: совершенствовании методов работы для повышения безопасности персонала, их семей и других участников дорожного движения; предоставлении частному сектору в целом возможности взаимодействовать с «Сотрудничеством в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» и другими сторонами; и оказании совместной поддержки мероприятиям, которые способствовали бы повышению безопасности дорожного движения во всем мире.

20. 4 июля 2008 г. в лондонской штаб-квартире Европейского банка реконструкции и развития состоялась конференция о безопасной инфраструктуре для дорожного движения, которая была организована Комиссией по безопасности дорожного движения во всем мире и прошла под руководством президента Банка. В конференции приняли участие представители

Всемирного банка, Африканского банка развития, Азиатского банка развития, Межамериканского банка развития, Европейского инвестиционного банка, Европейской комиссии и ведущих стран-доноров, которые обсудили вопросы согласования процедур обеспечения безопасности дорожного движения при осуществлении проектов строительства и модернизации дорог в соответствии с рекомендациями, содержащимися в Парижской декларации по повышению эффективности внешней помощи. Глобальный механизм Всемирного банка по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения создал новую рабочую группу по безопасности инфраструктуры в составе этих основных сторон, занимающихся вопросами оказания помощи в развитии дорожной инфраструктуры, для отыскания путей согласования систематизированного и координируемого подхода к эффективному обеспечению безопасности инвестиций в дорожную инфраструктуру среди всех участвующих международных финансовых учреждений. После этого рабочая группа провела обследование практики обеспечения инфраструктурной безопасности у своих членов, и в настоящее время она предпринимает усилия для достижения консенсуса в отношении совместной передовой практики для осуществления инфраструктурных инвестиционных проектов в будущем.

21. По приглашению правительства Российской Федерации Комиссия по безопасности дорожного движения во всем мире провела в Санкт-Петербурге в сентябре 2008 года совещание, на котором был обсужден очередной доклад о работе Комиссии и проведение ею кампании «За безопасные дороги» в 2006 году; на совещании, в частности, было отмечено успешное принятие ее предложения о проведении первого глобального совещания на уровне министров по безопасности дорожного движения. Комиссия также одобрила новую рекомендацию, в которой содержится предложение о провозглашении десятилетия 2010-2020 годов десятилетием действий за безопасность дорожного движения.

22. В декабре 2008 года ВОЗ и ЮНИСЕФ провели презентацию «Всемирного доклада о предотвращении детского травматизма». В докладе дается всеобъемлющая оценка случаев непреднамеренного детского травматизма и предлагаются меры для его предотвращения. В нем подчеркивается важность обеспечения безопасности дорожного движения для детей. Содержащиеся в докладе выводы свидетельствуют о том, что дорожно-транспортный травматизм является главной причиной смертности среди детей и подростков в возрасте от 10 до 19 лет, серьезной причиной травм, не приводящих к смертельному исходу, и главной причиной детской инвалидности. В докладе содержится вывод о том, что, если бы доказавшие свою эффективность профилактические меры, включая ряд мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, были приняты во всем мире, ежедневно можно было бы спасти жизнь по крайней мере 1000 детей. Глобальная презентация доклада была организована правительством Вьетнама.

23. В феврале 2009 года в Вашингтоне, округ Колумбия, была организована первая Международная конференция «Обеспечение безопасности дорожного движения на работе». Конференция была организована Национальным институтом по охране труда и промышленной гигиене Американского центра по профилактике заболеваний и борьбе с ними в сотрудничестве с ВОЗ, Панамериканской организацией здравоохранения, Международной организацией труда, Национальным советом по вопросам безопасности, Государственным департаментом Соединенных Штатов Америки и Глобальным механизмом Всемирного банка по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, и в ней приняли участие более 200 человек. В рамках

дискуссионных групп был рассмотрен ряд вопросов, включая стратегии обеспечения безопасности автопарков, стратегии управления рисками и техника обеспечения дорожной безопасности на формирующихся рынках. Эта конференция ясно показала, что дорожно-транспортный травматизм является важным вопросом безопасности труда и что профессиональные травмы, полученные в результате дорожно-транспортных происшествий, являются одним из ключевых компонентов проблемы безопасности дорожного движения в целом. Правительства и частные компании привели ряд наглядных примеров, касающихся путей эффективного решения этой проблемы. Организаторы конференции надеются провести еще одну международную конференцию в течение последующих двух-трех лет и уже планируют провести региональные совещания, на которых будут рассмотрены местные приоритетные задачи и проблемы.

24. После Всемирной ассамблеи молодежи, состоявшейся в апреле 2007 г., 75 молодежных делегатов сформировали глобальную молодежную сеть по безопасности дорожного движения в целях создания действующей под руководством молодежи и ориентированной на ее интересы международной неправительственной организации по вопросам безопасности дорожного движения. В деле создания такой неправительственной организации был достигнут значительный прогресс. В марте 2009 г. целевая группа в составе молодых активистов по вопросам безопасности дорожного движения провела совещание для определения целей, задач и возможной деятельности этой неправительственной организации. Она начнет свою деятельность в 2010 году и будет уделять основное внимание трем стратегическим элементам: информационно-пропагандистской деятельности, налаживанию связей и обмену информацией и укреплению потенциала. Следующие шаги включают расширение молодежной сети, определение организационной структуры и разработку стратегий мобилизации средств.

25. 5 мая 2009 г. лорд Робертсон, председатель Комиссии по безопасности дорожного движения во всем мире, провел презентацию доклада, озаглавленного «Безопасность на дорогах: десятилетие действий за безопасность дорожного движения». В докладе было предложено установить глобальный показатель, предусматривающий сокращение к 2020 г. предполагаемого количества смертей в результате дорожно-транспортных происшествий на 50%, и высказано мнение о том, что достижение этого показателя позволило бы в течение десятилетия спасти до 5 млн. человеческих жизней и предотвратить 50 млн. случаев серьезного травматизма. Для содействия достижению этой цели Комиссия рекомендовала, чтобы международное сообщество выделило 300 млн. долл. США на осуществление в течение 10 лет инициативного плана действий для укрепления национального и международного потенциала в области предотвращения дорожно-транспортного травматизма. В результате проведения кампании «За безопасные дороги» был придан информационно-пропагандистский импульс усилиям по мобилизации поддержки для предлагаемого десятилетия действий. Это предложение поддержали различные общественные деятели, включая, в частности, президента Коста-Рики Ариаса, президента Филиппин Арройо и президента Объединенной Республики Танзания Киквете; бывшего президента США Билла Клинтона и архиепископа Дезмонда Туту; президента Всемирного банка Роберта Зеллика и Директора – исполнителя Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде Ахима Штайнера. Одним из элементов этой информационно-пропагандистской кампании является документальный фильм «Поворотный пункт», посвященный обеспечению дорожной безопасности во всем мире, с участием актрисы и посла «За безопасность дорожного движения» Мишель Йео, который был показан во всех странах мира по каналу

«Би-би-си ньюз» в мае 2009 г. и широко распространен среди организаций и директивных органов, занимающихся вопросами безопасности дорожного движения.

26. В мае 2009 г. ВОЗ провела в Брюсселе международное совещание неправительственных организаций, занимающихся вопросами обеспечения безопасности дорожного движения и оказания помощи жертвам дорожно-транспортных происшествий. В совещании приняли участие представители 70 организаций из 40 стран. Цели совещания заключались в углублении понимания специальных знаний и потребностей неправительственных организаций, занимающихся вопросами обеспечения безопасности дорожного движения и оказания помощи жертвам дорожно-транспортных происшествий; обмене знаниями, опытом и информацией о подходах, касающихся обеспечения безопасности дорожного движения и оказания помощи жертвам дорожно-транспортных происшествий; и выявлении возможностей для расширения сотрудничества между этими неправительственными и другими организациями. Участники обменялись информацией о стратегиях мобилизации сотрудников директивных органов, осуществления соответствующей информационно-пропагандистской деятельности и повышения уровня услуг, предоставляемых жертвам и их семьям, и обсудили вопрос о создании глобальной сети неправительственных организаций. Участники подготовили заявление неправительственных организаций, которое будет представлено на первой всемирной конференции на уровне министров по дорожной безопасности в ноябре 2009 г.

D. Региональные совещания

27. В рамках последующей деятельности по осуществлению декларации министров о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе (ноябрь 2006 г.) Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭКСКАТО) организовала в 2008 и 2009 гг. ряд совещаний групп экспертов по вопросам повышения безопасности дорожного движения. На этих совещаниях основное внимание уделялось установлению региональных и национальных целей и показателей в области безопасности дорожного движения, достижение которых позволило бы спасти к 2015 г. жизни 600 тыс. людей. Страны Азиатского региона сталкиваются с аналогичными проблемами, связанными с дорожно-транспортным травматизмом, и в нем для решения этой проблемы в настоящее время создается мощная сеть в составе практических работников и специалистов, занимающихся вопросами безопасности дорожного движения. Ежегодно Глобальное партнерство по обеспечению безопасности дорожного движения организует вместе с принимающей страной семинар по безопасности дорожного движения для предоставления всем странам и регионам возможностей для обмена и распространения информации о ходе и результатах осуществления их программ и проектов в области безопасности дорожного движения. В семинаре, проведенном в 2008 г. в Куала-Лумпуре, приняли участие более 230 человек из Азиатского региона, включая представителей Индии и Китая. Выступление на семинаре в основном касались руководств по передовой практике. Помимо обмена информацией о проводимой деятельности на семинаре также обсуждены общие вопросы, основные документы и инициативы, оказавшие воздействие на регион, а также будущие региональные планы.

28. В ноябре 2008 г. Рабочая группа ЕЭК по безопасности дорожного движения провела совместное совещание с участием представителей «Сотрудничества». Деятельность этой рабочей группы имеет глобальное значение, поскольку она открыта для участия всех государств –

членов Организации Объединенных Наций независимо от их географического положения, и ее главная задача заключается в выполнении функций депозитария Конвенции о дорожном движении (1949 г., Женева) и конвенций о дорожном движении и дорожных знаках и сигналах (1968 г., Вена), которые имеют всеобщий характер. Помимо этого, она осуществляет деятельность, связанную с Европейским соглашением, дополняющим конвенции 1968 г., разрабатывает и пропагандирует передовые методы обеспечения безопасности дорожного движения и оказывает содействие проведению недель безопасности дорожного движения. Комиссия организовала совместное совещание для содействия обмену информацией и изучения возможностей развития сотрудничества по вопросам, представляющим общий интерес. Рабочая группа и «Сотрудничество» представили друг другу обновленную информацию о различных видах деятельности и обсудили вопросы, касающиеся Всемирного дня памяти жертв, проблемы передачи знаний из стран с высоким уровнем доходов в страны с низким и средним уровнем доходов и стратегии для рассмотрения на предстоящей всемирной конференции на уровне министров по безопасности дорожного движения.

29. В октябре 2008 г. состоялся практикум по вопросу о налаживании партнерства для обеспечения безопасности дорожного движения в Арабском Машрике, который был организован Экономической и социальной комиссией для Западной Азии (ЭСКЗА), Глобальным партнерством по обеспечению безопасности дорожного движения и частным сектором в сотрудничестве с министерством внутренних дел Катара и с участием Регионального отделения ВОЗ для Восточного Средиземноморья. Цель практикума заключалась в обсуждении прогресса, достигнутого в деле управления безопасностью дорожного движения в государствах-членах, а также вопроса о создании партнерства за безопасность дорожного движения в Арабском Машрике, и его предлагаемых целей, структуры и деятельности. Главный итог заключался в инициировании создания регионального партнерства по безопасности дорожного движения, которое должно выполнять функции передового центра по вопросам безопасности дорожного движения для содействия обмену знаниями и согласования усилий в области безопасности дорожного движения в рамках всего региона. Более конкретные вопросы, касающиеся практической деятельности, были оговорены в «Дохинской декларации», принятие которой стало одним из главных итогов практикума. По согласованию со всеми партнерами название партнерства было изменено на «Ближневосточное и североафриканское партнерство за безопасность дорожного движения».

30. В феврале 2009 г. в Мадриде был проведен Иберо-американский и Карибский форум по безопасности дорожного движения. Это мероприятие было организовано Иберо-американским общим секретариатом в тесном сотрудничестве с Главным дорожным управлением Испании, Всемирным банком через его Глобальный механизм по вопросам безопасности дорожного движения, Фондом МАФ «Автомобили и общество» и Фондом МАПФРЕ; поддержку этому мероприятию также оказал Королевский автомобильный клуб Каталонии. Участие в Форуме приняли представители более 35 стран, главным образом из Латиноамериканского-Карибского региона. Среди 680 участников Форума было 14 министров и заместителей министров. Он способствовал достижению консенсуса в отношении принципов, критериев и передовой практики, касающихся безопасности дорожного движения в соответствующих странах. Главные рекомендации касались следующего: выполнения рекомендаций, содержащихся во «Всемирном докладе о предотвращении дорожно-транспортного травматизма»; рассмотрения безопасности дорожного движения в качестве одного из ключевых факторов при планировании в области

транспорта; инвестирования по меньшей мере 10% всех ассигнований на транспортную инфраструктуру на цели обеспечения безопасности дорожного движения; более активного подключения средств информации к повышению степени информированности населения; поощрения стран региона к участию в первой всемирной конференции на уровне министров по безопасности дорожного движения; оказания содействия предлагаемому 10-летию действий за безопасностью дорожного движения; и принятия мер для обеспечения того, чтобы нынешние финансовые кризисы не оказали негативного воздействия на объем ресурсов, выделяемых на обеспечение безопасности дорожного движения.

31. В июне 2009 г. был проведен практикум по вопросу об установлении региональных и национальных целевых показателей в отношении сокращения числа случаев гибели людей и получения ими травм и увечий в результате дорожно-транспортных происшествий в регионе ЭСКЗА, который был организован ЭСКЗА в сотрудничестве с Национальным управлением транспорта Объединенных Арабских Эмиратов и при активном участии Регионального отделения ВОЗ для Восточного Средиземноморья. Этот практикум был частью более крупного проекта, осуществление которого началось в ответ на резолюцию 60/5 Генеральной Ассамблеи в целях оказания странам с низким и средним уровнем доходов помощи в разработке региональных и национальных целевых показателей в отношении сокращения числа случаев гибели людей и получения ими травм и увечий в результате дорожно-транспортных происшествий и обеспечения примеров эффективных методов обеспечения безопасности дорожного движения, которые помогли бы им достичь отдельных целевых показателей к 2015 г. В число участников практикума входили представители смежных секторов из более чем 10 государств-членов, ЕЭК, ЭСКАТО, специалисты и консультанты из Европейского совета по безопасности транспорта, Международной дорожной федерации и Глобального партнерства по обеспечению безопасности дорожного движения, а также представители организаций гражданского общества и ассоциаций по безопасности дорожного движения. Практикум обеспечил возможность для установления сетевых связей с Организацией Объединенных Наций, партнерами по процессу развития и ключевыми заинтересованными сторонами. Он завершился вынесением ряда рекомендаций в отношении регионального целевого показателя, предусматривающего сокращение на 30% в период 2008–2015 гг. количества смертных случаев в результате дорожно-транспортных происшествий.

32. 7 июля 2009 г. в Дар-эс-Саламе была проведена конференция на тему «Обеспечение безопасности дорожного движения в Африке», которая была организована Экономической комиссией для Африки, Комиссией по безопасности дорожного движения во всем мире и Глобальным механизмом Всемирного банка по вопросам безопасности дорожного движения. В работе конференции приняли участие более 300 делегатов из всех частей Африки. На конференции с сообщениями выступили вице-президент Объединенной Республики Танзания Али Мохаммед Шейн и министры транспорта Кении, Объединенной Республики Танзания, Уганды и Южной Африки, причем все они решительно поддержали предложение о проведении десятилетия действий за безопасность дорожного движения.

Е. Сбор данных и исследования

33. В октябре 2008 г. Объединенный исследовательский центр по вопросам транспорта Организации экономического сотрудничества и развития и Международный транспортный

форум опубликовали доклад, озаглавленный «К нулю: далеко идущие целевые показатели в отношении безопасности дорожного движения и безопасный системный подход». Этот доклад стал результатом трехлетнего сотрудничества группы экспертов по вопросам безопасности, представляющих 22 страны, а также Всемирного банка, ВОЗ и Фонда МАФ. В докладе дается обзор событий последнего времени и инициатив, предпринимаемых в ОЭСР и странах – членах Международного транспортного форума для достижения все более высоких целевых показателей в отношении безопасности дорожного движения. В нем рассматриваются институционально-управленческие преобразования, которые необходимо провести во многих странах для принятия эффективных мер при уделении особого внимания результатам и приводятся экономические обоснования для инвестиций в обеспечение безопасности дорожного движения. В докладе излагаются масштабное видение безопасности дорожного движения и идея установления реалистичных временных целевых показателей для более систематической реализации этого видения, а также содержится призыв к применению безопасного системного подхода к достижению этих целевых показателей.

34. Пять региональных комиссий в настоящее время осуществляют проект по теме «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире: установление региональных и национальных целевых показателей в отношении сокращения числа случаев гибели людей и получения ими травм и увечий в результате дорожно-транспортных происшествий», который финансируется за счет средств Счета развития Организации Объединенных Наций. Главная цель проекта заключается в оказании странам с низким и средним уровнем доходов помощи в разработке региональных и национальных целевых показателей в отношении сокращения числа случаев гибели людей и получения ими травм и увечий в результате дорожно-транспортных происшествий и обеспечении для них примеров эффективных методов обеспечения безопасности дорожного движения, которые могли бы помочь им достичь отдельных показателей к 2015 г. Существует вероятность того, что эта цель будет достигнута к концу осуществления проекта (декабрь 2009 г.); ряд стран с низким и средним уровнем доходов уже установили такие целевые показатели. Информация о результатах осуществления проекта будет предоставлена в качестве основы для государств – членов Организации Объединенных Наций, желающих установить целевые показатели для повышения безопасности дорожного движения. Для продолжения реализации проекта и осуществления последующей деятельности необходимы повышение степени информированности и соответствующая приверженность.

35. Сеть по изучению дорожно-транспортного травматизма, являющаяся одним из партнеров «Сотрудничества», которой оказывает помощь Глобальный механизм Всемирного банка по вопросам безопасности дорожного движения, провела многострановое исследование по вопросу о стандартах для шлемов на основе стандартной методологии наблюдения, предложенной в качестве исходного пункта в руководстве об использовании шлемов. Помимо этого, Сеть предоставила девять стипендий для перспективных молодых научных работников, занимающихся вопросами безопасности дорожного движения, из стран с низким и средним уровнем доходов для оказания им помощи в проведении исследовательской работы на уровне степени магистра и три стипендии для старших научных работников, с тем чтобы они могли взять учебный отпуск для работы в каком-либо университете или международной организации, где они могли бы обменяться своими знаниями и получить их от других специалистов по вопросам безопасности дорожного движения.

F. Конференция на уровне министров по безопасности дорожного движения

36. В настоящее время ведется работа по подготовке к первой всемирной конференции на уровне министров по безопасности дорожного движения, которая будет проведена правительством Российской Федерации в Москве 19 и 20 ноября 2009 г. Ожидается, что в конференции примут участие не менее 1000 участников, включая министров здравоохранения, транспорта, образования и иностранных дел; представителей учреждений Организации Объединенных Наций; ключевых представителей неправительственных организаций и организаций гражданского общества; представителей частных компаний; и других ведущих экспертов по вопросам безопасности дорожного движения. Предполагается, что участники конференции выступят с призывом о проведении десятилетия действий за безопасность дорожного движения и заявят о своей приверженности приостановить и обратить вспять нынешнюю тенденцию к увеличению числа смертей в результате дорожно-транспортных происшествий. Цели конференции на уровне министров заключаются в том, чтобы обратить внимание на необходимость принятия мер для решения проблемы ликвидации значительных и растущих глобальных последствий дорожно-транспортных происшествий, особенно в странах с низким и средним уровнем доходов; рассмотреть вопрос о выполнении рекомендаций, содержащихся во «Всемирном докладе о предотвращении дорожно-транспортного травматизма», и соответствующих резолюций Генеральной Ассамблеи; обеспечить глобальную многосекторальную директивную платформу высокого уровня для обмена информацией и передовой практикой по вопросам безопасности дорожного движения; и предложить ряд мер на будущее, включая обсуждение вопроса о ресурсах, необходимых для практической реализации этих мер. Национальный организационный комитет при поддержке международного консультативного комитета занимается подготовкой этой конференции на уровне министров, включая разработку программы и подготовку декларации, которая будет принята на ней государствами-членами. Члены «Сотрудничества» принимают активное участие в планировании конференции на уровне министров и оказании соответствующей поддержки этой деятельности.

G. Доклад о положении в области безопасности дорожного движения во всем мире

37. В июне 2009 г. ВОЗ опубликовала «Доклад о положении в области безопасности дорожного движения во всем мире» – первую глобальную оценку, подготовленную на основе результатов стандартизованного обследования. В подготовке доклада принимали участие более 1000 человек, включая различных членов «Сотрудничества», а данные были получены от 178 стран. Результаты этой работы свидетельствуют о том, что дорожно-транспортный травматизм по-прежнему является весьма серьезной медицинской, социальной и экономической проблемой, особенно в странах с низким и средним уровнем доходов. Более половины тех, кто гибнет на дорогах, составляют пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты, что подчеркивает необходимость уделения этим участникам дорожного движения повышенного внимания в программах обеспечения безопасности дорожного движения. Результаты также свидетельствуют о том, что во многих странах необходимо придать более всеобъемлющий характер законам о безопасности дорожного движения, укрепить деятельность по обеспечению их соблюдения и усовершенствовать системы сбора и передачи данных. Доклад недвусмысленно показывает, что, хотя во многих странах были приняты меры по повышению безопасности дорожного движения, все еще

необходимо предпринять гораздо более широкие усилия для повышения безопасности дорожного движения во всем мире. Содержащиеся в докладе выводы обеспечивают основу для оценки прогресса в будущем.

Н. Финансовая поддержка

38. Глобальный механизм Всемирного банка по вопросам безопасности дорожного движения осуществляет финансирование глобальных, региональных и страновых мероприятий в области безопасности дорожного движения для достижения его целей и выполнения задач, поставленных в его стратегическом плане на 2006–2015 гг. Генеральная Ассамблея выразила признательность Всемирному банку за создание первого подобного механизма финансирования и обратилась с призывом к внесению дополнительных финансовых взносов для поддержки этого механизма, который в настоящее время финансируется Фондом субсидирования развития Всемирного банка, Фондом МАФ и правительствами Австралии, Нидерландов и Швеции. Недавно правительство Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии также объявило о своем намерении оказать финансовую помощь Механизму. Фактический спрос на субсидии, предоставляемые Механизмом, превышает объем имеющихся средств, и увеличение объема финансовой поддержки Механизма до уровней, сопоставимых с количеством случаев смертей и травматизма на дорогах в странах с низким и средним уровнем доходов, по-прежнему является безотлагательным приоритетом. В результате проведенной недавно независимой оценки был сделан вывод о том, что Глобальный механизм по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения располагает уникальными возможностями для воплощения приверженности обеспечению безопасности дорожного движения в практическую деятельность в интересах стран с низким и средним уровнем доходов. Он настоятельно призвал Всемирный банк, традиционных двусторонних доноров и заинтересованные благотворительные организации удвоить их усилия для обеспечения того, чтобы Механизм располагал достаточными ресурсами для поддержки растущей глобальной, региональной и национальной приверженности борьбе с глобальным кризисом в области безопасности дорожного движения.

39. В течение периода, охватываемого настоящим докладом, был внесен важный новый вклад в обеспечение безопасности дорожного движения на международном уровне, нашедший свое воплощение в том, что благотворительная организация «Блумберг филантропиз» предоставила субсидию для подготовки «Доклада о положении в области безопасности дорожного движения во всем мире» и для осуществления страновых проектов в Мексике и Вьетнаме. Глобальная инициатива в области безопасности дорожного движения, финансируемая частным сектором, уделяет особое внимание применению руководств по передовой практике в соответствующих странах Азии и Латинской Америки и продолжает оказывать содействие передаче знаний по вопросам безопасности дорожного движения. Фонд МАФ, помимо оказания помощи Глобальному механизму по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения и проводимой им кампании «За безопасные дороги», также продолжает оказывать финансовую поддержку ряду программ и информационно-пропагандистских видов деятельности. Мероприятиям по обеспечению безопасности дорожного движения также оказывает поддержку ряд государственных учреждений, занимающихся вопросами развития. В настоящее время изучаются другие инновационные возможности финансирования.

40. Финансовую поддержку для «Сотрудничества» предоставляют правительства Швеции и Соединенных Штатов, Глобальный механизм Всемирного банка по вопросам безопасности дорожного движения и компании «Мишлен», «Джонсон энд Джонсон» и «Скания».

IV. Выводы и рекомендации

41. После представления Генеральной Ассамблее предыдущего доклада о повышении безопасности дорожного движения были приняты многочисленные меры на местном, национальном и международном уровнях. По-прежнему осуществляются и набирают силу существующие инициативы, такие как сеть частного сектора за безопасность дорожного движения и Всемирный день памяти жертв. Помимо этого, в деле обеспечения безопасности дорожного движения во всем мире был предпринят ряд «первых шагов», включая первую Международную конференцию по безопасности дорожного движения на работе, первый доклад о положении в области безопасности дорожного движения во всем мире, первый глобальный проект по установлению целевых показателей в отношении сокращения числа случаев гибели людей и получения ими травм и увечий в результате дорожно-транспортных происшествий, первое совещание неправительственных организаций по вопросам безопасности дорожного движения и призыв к проведению первого десятилетия действий за безопасность дорожного движения. Это является свидетельством растущего признания государствами-членами и другими заинтересованными сторонами настоятельной необходимости принятия мер по обеспечению безопасности дорожного движения.

42. Вместе с тем дорожно-транспортный травматизм продолжает ставить под угрозу результаты, достигнутые в областях здравоохранения и развития во всем мире, оказывая губительное воздействие на людей, семьи, общины и общества. Уязвимые участники дорожного движения, такие как переходы, велосипедисты и мотоциклисты, у которых нет «защитной оболочки» в виде кузова автомобиля и которым не уделяется достаточного внимания во многих стратегиях обеспечения безопасности дорожного движения, подвергаются особой опасности и нуждаются в защите. Согласно прогнозам, дорожно-транспортный травматизм станет пятой главной причиной смертности во всем мире к 2030 г., если в срочном порядке не будут приняты соответствующие меры. Фактически, в некоторых регионах смерть в результате дорожно-транспортных происшествий уже является главной причиной смертности среди экономически наиболее продуктивной возрастной группы, т.е. среди людей в возрасте от 15 до 44 лет, и второй по значимости причиной смертности в возрастной группе от 5 до 14 лет.

43. Ведущие специалисты по вопросам безопасности дорожного движения начинают обращать особое внимание на то, что значительное увеличение количества смертельных случаев в результате дорожно-транспортных происшествий не является неизбежным. Имеется понимание основных факторов риска, обуславливающих дорожно-транспортный травматизм, а также эффективных мер для их устранения. Соответствующие знания имеются; не хватает только ресурсов и политической воли. Настало время для широкомасштабного применения безопасного системного подхода к вопросам безопасности дорожного движения. На глобальном, региональном и национальном уровнях необходимо выработать масштабное видение безопасности дорожного движения.

44. Объемы финансирования деятельности в области безопасности дорожного движения все еще несоразмерны масштабам проблемы, и необходимо предпринять более активные усилия в целях обеспечения дополнительной финансовой поддержки для осуществления проектов в области безопасности дорожного движения. В частности, проведение деятельности в области дорожной инфраструктуры для повышения безопасности дорожного движения по-прежнему сопряжено с большими трудностями для развивающихся стран, в которых результаты недостаточного инвестирования средств весьма резко контрастируют с высокой социальной отдачей мероприятий по обеспечению безопасности. Глобальный механизм Всемирного банка по вопросам безопасности дорожного движения является важным инструментом для мобилизации столь безотлагательно необходимой поддержки.

45. Первая Всемирная конференция на уровне министров по дорожной безопасности обеспечит для государств-членов и международных заинтересованных сторон, занимающихся вопросами безопасности дорожного движения, беспрецедентную возможность укрепить свою приверженность и сотрудничество посредством разработки планов действий и определения следующих шагов, которые будет необходимо предпринять для ликвидации глобального кризиса.

46. В связи с этим Генеральной Ассамблеей рекомендуется:

a) подтвердить свою приверженность ликвидации глобального кризиса в области безопасности дорожного движения;

b) призвать учреждения системы Организации Объединенных Наций и других ключевых партнеров продолжать и укреплять свое взаимодействие по линии «Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения»;

c) рекомендовать государствам-членам продолжать использовать «Всемирный доклад о предотвращении дорожно-транспортного травматизма» в качестве основы для усилий по обеспечению безопасности дорожного движения и продолжать выполнять содержащиеся в нем рекомендации, включая применение системного подхода к обеспечению безопасности дорожного движения;

d) призвать государства-члены разработать планы и стратегии действий в области безопасности дорожного движения, отметив, что программы должны рассматриваться в качестве мер, эффективных с точки зрения затрат, и выгодных капиталовложений для правительств и других организаций для определения и установления далеко идущих и реалистичных целевых показателей для этих планов и стратегий, со ссылкой на рекомендации проекта на тему «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире: установление региональных и национальных целевых показателей в отношении сокращения числа случаев гибели людей и получения ими травм и увечий в результате дорожно-транспортных происшествий». Такие планы должны предусматривать применение широкого подхода к предотвращению дорожно-транспортного травматизма, в рамках которого особое внимание уделялось бы потребностям в безопасности уязвимых участников движения, в том числе за счет улучшения работы общественного транспорта и отведения большего пространства на дорогах для пешеходов и велосипедистов;

e) рекомендовать государствам-членам усовершенствовать свои национальные системы данных о дорожно-транспортных происшествиях посредством создания эффективных систем наблюдения за случаями травматизма в секторе здравоохранения и модернизации полицейских систем данных о дорожно-транспортных происшествиях в целях определения масштабов и характеристик проблемы и участников дорожного движения, подвергающихся наибольшей опасности, опасных мест и экономического ущерба;

f) рекомендовать государствам-членам отслеживать прогресс в области безопасности дорожного движения, используя результаты этой деятельности и принимая меры для выполнения рекомендаций, содержащихся в «Докладе о положении в области безопасности дорожного движения во всем мире», в частности в том, что касается защиты уязвимых участников дорожного движения;

g) рекомендовать государствам-членам уделять особое внимание укреплению потенциала ведущих учреждений; устранению факторов риска, таких как скорость, не соответствующая дорожной обстановке, превышение скорости, управление автотранспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, неиспользование ремней безопасности и детских средств безопасности, неиспользование шлемов; стандартам безопасности автотранспортных средств и расширению безопасных парков автотранспортных средств; и созданию более безопасной инфраструктуры, в том числе за счет принятия и обеспечения соблюдения всеобъемлющих законов, проведения необходимых информационно-просветительских кампаний и применения соответствующих методов для мониторинга и оценки осуществляемых мероприятий;

h) рекомендовать государствам-членам осуществлять обязательные программы проверки, оценки и классификации состояния дорожного хозяйства с точки зрения безопасности на ключевых этапах планирования, проектирования и строительства всех объектов дорожной инфраструктуры и обеспечивать подготовку кадров для осуществления такой деятельности;

i) предложить государствам-членам, которые еще не сделали этого, присоединиться к Конвенции о дорожном движении 1968 года и Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 г. и выполнять их для содействия осуществлению стратегий повышения безопасности дорожного движения в своих странах;

j) рекомендовать государствам-членам продолжать расширять межсекторальный диалог по вопросам предотвращения дорожно-транспортного травматизма и оказывать поддержку усилиям по активизации межсекторального сотрудничества в связи с инициативами в области безопасности дорожного движения;

k) рекомендовать государствам-членам создать устойчивые механизмы для финансирования их национальных программ в области безопасности дорожного движения;

l) рекомендовать международным организациям, занимающимся вопросами развития и безопасности дорожного движения, оказывать поддержку проектам в области безопасности дорожного движения, особенно в странах с низким и средним уровнем доходов;

m) рекомендовать банкам развития и финансирующим учреждениям учитывать компоненты, касающиеся безопасности дорожного движения, при финансировании ими проектов в области дорожной инфраструктуры и требовать обязательного проведения проверок, инспекций и классификаций на предмет безопасности на ключевых этапах планирования и проектирования всех автодорожных проектов, которым оказывается финансовая помощь;

n) отметить большое значение Глобального механизма Всемирного банка по вопросам безопасности дорожного движения в качестве инструмента для увеличения объема ресурсов, необходимых для решения вопросов безопасности дорожного движения в странах с низким и средним уровнем доходов; признать важный вклад организации «Блумберг филантропиз» и Глобальной инициативы в области безопасности дорожного движения; призвать в связи с этим к дальнейшему увеличению объема инвестиций в обеспечение безопасности дорожного движе-

ния; и поощрять создание дополнительных инновационных механизмов финансирования с участием частного и государственного секторов;

о) рекомендовать государствам-членам активизировать усилия для повышения эффективности работы служб по оказанию первой и срочной травматологической помощи и реабилитационных служб в их странах;

р) призвать государства-члены продолжать повышать степень информированности по вопросам безопасности дорожного движения на международном и национальном уровнях посредством организации информационно-просветительских мероприятий и расширения принимаемых усилий, в частности путем поощрения проведения Всемирного дня памяти жертв дорожно-транспортных происшествий и направления ВОЗ предложения организовать в сотрудничестве с региональными комиссиями вторую Глобальную неделю безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций;

q) рекомендовать государствам-членам принять участие во всемирной конференции на уровне министров по безопасности дорожного движения, которая будет проведена в Москве 19–20 ноября 2009 г., и оказать поддержку усилиям по провозглашению и проведению десятилетия действий за безопасность дорожного движения в десятилетний период до 2020 г., заявив о своей приверженности положить конец развитию нынешней тенденции к увеличению числа смертельных случаев в результате дорожно-транспортных происшествий;

г) просить Генерального секретаря представить Генеральной Ассамблее на ее шестьдесят шестой сессии доклад по этому вопросу.

РЕЗОЛЮЦИЯ

64-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН

«Повышение безопасности дорожного движения во всем мире»

Генеральная Ассамблея,

ссылаясь на свои резолюции 57/309 от 22 мая 2003 г., 58/9 от 5 ноября 2003 г., 58/289 от 14 апреля 2004 г., 60/5 от 26 октября 2005 г. и 62/244 от 31 марта 2008 г. по вопросу о повышении безопасности дорожного движения во всем мире,

рассмотрев записку Генерального секретаря, препровождающую доклад о повышении безопасности дорожного движения во всем мире, и содержащиеся в нем рекомендации¹,

учитывая огромное количество случаев смерти на дорогах во всем мире в результате дорожно-транспортных происшествий, а также тот факт, что ежегодно 20–50 млн. людей получают несмертельные травмы вследствие дорожно-транспортных происшествий и что многие из этих пострадавших остаются инвалидами на всю жизнь,

отмечая, что эта серьезная проблема, касающаяся здоровья населения, имеет самые различные социально-экономические последствия, которые, если ими не заниматься, могут негативно сказаться на устойчивом развитии стран и подорвать прогресс в деле достижения целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия,

подчеркивая важность того, чтобы государства-члены продолжали использовать «Всемирный доклад о предотвращении дорожно-транспортного травматизма» в качестве основы для усилий по обеспечению безопасности дорожного движения и выполняли соответствующим образом содержащиеся в нем рекомендации, уделяя особое внимание главным выявленным факторам риска, в том числе неиспользованию ремней безопасности и средств безопасности для детей, неиспользованию шлемов, управлению транспортным средством в нетрезвом состоянии и под воздействием наркотиков, движению со скоростью, не соответствующей дорожной обстановке, превышению скорости и отсутствию надлежащей инфраструктуры, улучшая работу по регулированию дорожного движения и уделяя в то же время особое внимание потребностям уязвимых участников дорожного движения, таким как пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты, а также пассажиры небезопасного общественного транспорта, и оказывая эффективную помощь пострадавшим в автомобильных авариях,

высоко оценивая роль Всемирной организации здравоохранения в осуществлении возложенного на нее Генеральной Ассамблеей мандата в плане осуществления тесного сотрудничества с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций для скоординированного решения вопросов безопасности дорожного движения в рамках системы Организации Объединенных Наций, а также прогресс, достигнутый по линии программы «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения», являющейся консультативным механизмом, участники которого предлагают правительствам и гражданскому обществу рекомендации на основе положительного опыта в целях поддержки усилий по распространению методов устранения основных факторов риска для безопасности дорожного движения и поддерживают их выполнение,

¹ A/64/266.

признавая работу региональных комиссий Организации Объединенных Наций и их вспомогательных органов, направленную на активизацию их деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения и укрепление политической воли в целях обеспечения безопасности дорожного движения, и в этом контексте приветствуя выводы и рекомендации по итогам реализации проекта «Улучшение положения в области безопасности дорожного движения в мире: постановка задач по снижению дорожно-транспортного травматизма на региональном и национальном уровне», осуществляемого региональными комиссиями Организации Объединенных Наций в целях оказания странам с низким и средним уровнем дохода поддержки в деле постановки и осуществления задач по снижению дорожно-транспортного травматизма,

принимая к сведению Декларацию министров о предотвращении насилия и увечий в Северной и Южной Америке, подписанную министрами здравоохранения стран Северной и Южной Америки в ходе Совещания министров по вопросу о предотвращении насилия и увечий в Северной и Южной Америке, состоявшегося в Мериде, Мексика, 14 марта 2008 г., «Дохинскую декларацию» и другие итоговые документы семинара по вопросу о налаживании партнерских отношений в странах Арабского Машрика для обеспечения безопасности дорожного движения, организованного Экономической и социальной комиссией для Западной Азии в Дохе 21 и 22 октября 2008 г.², выводы и рекомендации конференции Европейской экономической комиссии по теме «Повышение безопасности дорожного движения в Юго-Восточной Европе: постановка задач по снижению дорожно-транспортного травматизма на региональном и национальном уровне», состоявшейся в Халкиде, Греция, 25 и 26 июня 2009 г., материалы семинара по вопросу постановки задач по снижению дорожно-транспортного травматизма на региональном и национальном уровне в регионе Экономической и социальной комиссии для Западной Азии, организованного Комиссией в сотрудничестве с Национальным транспортным управлением Объединенных Арабских Эмиратов в Абу-Даби 16 и 17 июня 2009 г., итоги конференции «Сделаем дороги в Африке безопасными», организованной Экономической комиссией для Африки в Дар-эс-Саламе 8 июля 2009 г., Декларацию министров о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе, принятую на Конференции министров по транспорту, организованной Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана в Пусане, Республика Корея, 6–11 ноября 2006 г.³, и рекомендации Совещания группы экспертов по вопросу о повышении безопасности дорожного движения, организованного Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана в Бангкоке 2–4 сентября 2009 г., отмечая, в частности, целесообразность разработки руководства, содержащего описание передовых методов повышения безопасности дорожного движения в регионе, а также итоги заседаний групп экспертов по вопросам повышения безопасности дорожного движения, организованных Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана в 2008 и 2009 гг.,

признавая также ряд других важных международных усилий в области обеспечения безопасности дорожного движения, включая доклад Международного транспортного форума Организации экономического сотрудничества и развития под названием «Стремясь к нулю: амбициозные задачи в области обеспечения безопасности дорожного движения и системный подход к обеспечению безопасности», международную конференцию на тему «Безопасность дорожного

движения в действии», состоявшуюся в Вашингтоне, округ Колумбия, 16–18 февраля 2009 г., и конференцию на тему «Безопасность дорожного движения в действии», состоявшуюся в Дублине 15 июня 2009 г., в ходе которой была подчеркнута важность обеспечения безопасности транспортных средств и важная роль частного сектора в решении проблем, связанных с водительскими навыками работающих в этом секторе,

отмечая все национальные и региональные инициативы по повышению информированности в вопросах безопасности дорожного движения,

отмечая также важную роль созданного Всемирным банком Глобального механизма по вопросам безопасности дорожного движения в качестве механизма финансирования, призванного способствовать созданию потенциала и оказывать техническую поддержку в обеспечении безопасности дорожного движения, а также в качестве механизма мобилизации ресурсов, необходимых для обеспечения безопасности дорожного движения в странах с низким и средним уровнем доходов, отмечая увеличение финансирования в целях поддержки работы по обеспечению безопасности дорожного движения на национальном, региональном и глобальном уровнях, и приветствуя, в частности, финансовую помощь, оказываемую Всемирной организацией здравоохранения и Глобальному механизму по вопросам безопасности дорожного движения всеми донорами, включая правительства Австралии, Нидерландов и Швеции, а также филантропической организацией Блумберга и фондом Международной автомобильной федерации «Автомобиль и общество»,

отмечая далее работу Международной организации по стандартизации в плане разработки стандартов в отношении систем регулирования транспортной безопасности,

принимая к сведению доклад Комиссии по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения во всем мире под названием «За безопасные автомобильные дороги: десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения», в котором проблема безопасности дорожного движения увязана с устойчивым развитием и в котором содержится призыв провести десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения, и принимая к сведению также кампанию «За безопасные дороги» в качестве глобального механизма проведения информационно-пропагандистской работы в целях улучшения финансирования мер по обеспечению безопасности дорожного движения,

отмечая подготовленную Всемирной организацией здравоохранения публикацию под названием «Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире: время действовать», в которой впервые дана оценка состояния безопасности дорожного движения во всем мире и ясно показано, что половина случаев гибели на дорогах приходится на уязвимых участников дорожного движения, а также то, что лишь в относительно небольшом числе стран имеется всеобъемлющее законодательство по ключевым факторам риска для безопасности дорожного движения,

приветствуя совместное заявление Всемирного банка и шести ведущих многосторонних банков по финансированию развития, а именно Азиатского банка развития, Африканского банка развития, Европейского банка реконструкции и развития, Европейского инвестиционного банка, Исламского банка развития и Межамериканского банка развития, в котором они взяли на себя обязательство сотрудничать в целях расширения того компонента своих инфраструктурных программ, который касается безопасности дорожного движения, путем улучшения координации своих инвестиций и путем проведения проверок безопасности и оценок проектов по созданию дорожной инфраструктуры,

² См. E/ESCWA/EDGD/2008/5.

³ E/ESCAP/63/13, chap. IV.

выражая озабоченность по поводу того, что во всем мире, особенно в странах с низким и средним уровнем доходов, продолжает расти число людей, которые погибают или получают травмы в результате дорожно-транспортных происшествий, принимая во внимание, что показатель смертности в результате несчастных случаев на дорогах значительно выше такого показателя в других транспортных системах, даже в странах с высоким уровнем доходов,

признавая усилия, предпринятые некоторыми странами с низким и средним уровнем доходов в целях внедрения передового опыта, постановки масштабных задач и осуществления мониторинга дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом,

подтверждая необходимость дальнейшей активизации международного сотрудничества и обмена информацией по вопросам безопасности дорожного движения с учетом потребностей стран с низким и средним уровнем доходов,

признавая, что урегулирование глобального кризиса в области безопасности дорожного движения может быть достигнуто только с помощью многосекторального сотрудничества и партнерских отношений между всеми заинтересованными сторонами как в государственном, так и в частном секторе, и при участии гражданского общества,

признавая также роль исследований в принятии обоснованных политических решений по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения и в отслеживании и оценке эффективности принимаемых мер, а также необходимость проведения дополнительных научных исследований в целях решения новой проблемы, которая касается факторов, отвлекающих внимание водителей и являющихся причиной дорожно-транспортных происшествий,

подтверждая ведущую роль Омана в усилиях по привлечению внимания международного сообщества к глобальному кризису в области безопасности дорожного движения,

выражая признательность правительству Российской Федерации за проведение у себя в стране первой Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения, состоявшейся в Москве 19 и 20 ноября 2009 г., на которой собрались делегации министров и представителей по вопросам транспорта, здравоохранения, образования, безопасности и связанным с ними вопросам обеспечения соблюдения правил дорожного движения и которая закончилась принятием декларации, призывающей Генеральную Ассамблею объявить десятилетие действий за безопасность дорожного движения⁴,

1. *приветствует* декларацию, принятую на первой Всемирной конференции по безопасности дорожного движения, которая проходила в Москве 19 и 20 ноября 2009 года⁴;

2. *провозглашает* 2011–2020 гг. Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения с целью стабилизации и последующего сокращения прогнозируемого уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире путем активизации деятельности на национальном, региональном и глобальном уровнях;

3. *просит* Всемирную организацию здравоохранения и региональные комиссии Организации Объединенных Наций, действуя в консультации с другими партнерами по линии «Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» и другими заинтересованными сторонами, разработать план действий на Десятилетие, который станет руководящим документом, направленным на поддержку достижения целей Десятилетия;

⁴ А/64/540, приложение.

4. *вновь подтверждает* важность решения вопросов безопасности дорожного движения во всем мире и необходимость дальнейшего укрепления международного сотрудничества с учетом потребностей стран с низким и средним уровнем доходов, в том числе наименее развитых стран и стран Африки, путем укрепления потенциала в области обеспечения безопасности дорожного движения, а также благодаря финансовой и технической поддержке их усилий;

5. *признает* необходимость оказания многосторонней технической и финансовой помощи в поддержку создания потенциала для укрепления безопасности дорожного движения на предсказуемой и своевременной основе без необоснованных условий с учетом отсутствия единой для всех формулы и специфики каждой страны, вытекающей из ее потребностей и приоритетов;

6. *призывает* государства-члены осуществлять деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения, особенно в области регулирования дорожного движения, дорожной инфраструктуры, безопасности транспортных средств, поведения участников дорожного движения, включая факторы, отвлекающие от дорожного движения, просвещения в области безопасности дорожного движения и ухода за пострадавшими от дорожно-транспортных происшествий, включая реабилитацию инвалидов, на основе вышеупомянутого плана действий;

7. *предлагает* всем государствам-членам поставить свои собственные задачи по снижению дорожно-транспортного травматизма на национальном уровне, которые должны быть осуществлены к концу Десятилетия, в соответствии с планом действий;

8. *призывает* при рассмотрении вопроса о включении мероприятий в рамках плана действий на Десятилетие уделять внимание потребностям всех участников дорожного движения, в частности пешеходов, велосипедистов и других уязвимых участников дорожного движения в странах со средним и низким уровнем доходов, посредством поддержки надлежащего законодательства и политики, поддержки создания инфраструктуры, а также расширения использования экологически устойчивых видов транспорта, и в этой связи предлагает международным финансовым учреждениям и региональным банкам развития оказывать содействие развивающимся странам в создании экологически устойчивых систем общественного транспорта в целях сокращения случаев дорожно-транспортных происшествий;

9. *призывает также* к принятию совместных многосекторальных действий в целях увеличения доли стран, в которых действует всеобъемлющее законодательство, касающееся основных факторов риска дорожно-транспортного травматизма, в том числе неиспользования ремней безопасности, средств безопасности для детей и шлемов, управления транспортным средством в нетрезвом состоянии и превышения скорости, с показателя в 15%, приведенного в «Докладе о состоянии безопасности дорожного движения в мире: время действовать», до более чем 50 процентов к концу Десятилетия, и рекомендует государствам-членам строже применять существующее законодательство, касающееся роли этих факторов риска для безопасности дорожного движения;

10. *рекомендует* правительствам, государственным и частным корпорациям, неправительственным организациям и многосторонним организациям принимать в соответствующих случаях меры, противодействующие отвлекающим водителя факторам, в том числе отправке текстовых сообщений во время езды, которые ведут к повышению показателей травматизма и смертности в результате аварий;

11. *предлагает* правительствам играть ведущую роль в реализации мероприятий в рамках Десятилетия, при укреплении сотрудничества и совместных усилий целого ряда секторов, включая высшие учебные заведения, частный сектор, профессиональные ассоциации, неправи-

тельственные организации и гражданское общество, в том числе национальные общества Красного Креста и Красного Полумесяца, организации по защите прав потерпевших и молодежные организации, а также средства массовой информации;

12. *предлагает* государствам-членам, международным организациям, банкам развития и финансирующим учреждениям, фондам, профессиональным ассоциациям и компаниям частного сектора рассмотреть вопрос о выделении надлежащих и дополнительных финансовых средств на цели финансирования деятельности в рамках Десятилетия;

13. *обращается* к «Сотрудничеству в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» и впредь выполнять свою роль механизма неофициальных консультаций, в том числе в плане осуществления деятельности в рамках Десятилетия;

14. *предлагает* Всемирной организации здравоохранения и региональным комиссиям Организации Объединенных Наций совместно с другими партнерами по «Сотрудничеству в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» организовать проведение второй Недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций;

15. *рекомендует* государствам-членам продолжать укреплять их приверженность делу обеспечения дорожной безопасности, в том числе посредством проведения Всемирного дня памяти жертв дорожно-транспортных происшествий в третье воскресенье ноября каждого года;

16. *рекомендует* также государствам-членам стать договаривающимися сторонами и соблюдать положения правовых документов Организации Объединенных Наций по вопросам безопасности дорожного движения, а также присоединиться к Конвенции о правах инвалидов⁵;

17. *предлагает* Всемирной организации здравоохранения и региональным комиссиям Организации Объединенных Наций координировать осуществляемую на регулярной основе деятельность по отслеживанию по линии «Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» глобального прогресса в реализации задач, определенных в плане действий и готовить доклады о состоянии безопасности дорожного движения в мире, а также разрабатывать другие надлежащие контрольные механизмы;

18. *предлагает* государствам-членам и международному сообществу инкорпорировать элемент безопасности дорожного движения в другие международные повестки дня, такие как развитие, окружающая среда и урбанизация;

19. *признает* важность среднесрочных и заключительных обзоров прогресса, достигнутого в ходе Десятилетия, и предлагает заинтересованным государствам-членам в консультации с «Сотрудничеством в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» организовать международные, региональные и национальные совещания для оценки хода осуществления мероприятий в рамках Десятилетия;

20. *постановляет* включить в предварительную повестку дня своей шестьдесят шестой сессии пункт, озаглавленный «Глобальный кризис в области безопасности дорожного движения», и просит Генерального секретаря представить Генеральной Ассамблее на этой сессии доклад о ходе достижения целей Десятилетия.

*74-е пленарное заседание,
2 марта 2010 года*

⁵ Резолюция 61/106, приложение I.

ИТОГОВАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ Международной научно-практической конференции «Государственное управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние и проблемы совершенствования)»

Орел

28 апреля 2009 года

Участники Международной конференции, представляющие общественные организации, законодательные и исполнительные органы государственной власти, правоохранительные органы, образовательные, научно-исследовательские учреждения выражают глубокую озабоченность количеством дорожно-транспортных происшествий, их тяжелыми последствиями. Ежегодно на дорогах мира погибает более 1,2 миллиона человек.

Участники Международной конференции констатируют, что международный кризис безопасности дорожного движения коснулся всех нас. Несмотря на принимаемые усилия, нашим странам не удастся существенно преодолеть негативную тенденцию – высокого уровня дорожно-транспортной травматизма и смертности.

Участники Международной конференции осознают, что сложившаяся критическая ситуация в обеспечении безопасности на дорогах требует принятия самых решительных комплексных, разносторонних мер по ликвидации причин дорожно-транспортной аварийности и снижения последствий аварий в наших странах.

В рамках конференции обсуждались проблемы формирования гармонизированного правового пространства в сфере дорожного движения, стратегии превентивных мер и преодоления последствий дорожно-транспортных происшествий, совершенствования механизмов реализации полномочий региональными органами государственной власти и органами местного самоуправления по развитию автомобильных дорог и организации дорожного движения и другие вопросы.

Решение актуальных и назревших проблем в области использования автотранспорта с необходимым положительным результатом возможно только при объединении усилий всех заинтересованных сторон, государственных структур и общественных организаций в области безопасности дорожного движения.

Участники Международной конференции, руководствуясь Конвенцией о дорожном движении (1968) и Конвенцией о дорожных знаках и сигналах (1968), а также Резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН о повышении безопасного дорожного движения во всем мире и о глобальном кризисе в области безопасного дорожного движения во всем мире (2004 и 2005 гг.), Европейским планом действий дорожной безопасности, внедренной Европейской комиссией в 2001 г., национальными программами по безопасности дорожного движения, другими правовыми актами в этой области, принятыми в государствах – участниках настоящей конференции, решениями общественных организаций, работа которых направлена на информирование, воспитание и обучение участников дорожного движения,

относясь к человеческой жизни как к наивысшей ценности и считая право на жизнь неотъемлемым и гарантированным правом каждого человека,

признавая, что, несмотря на принимаемые усилия, масштабы аварийности, дорожного травматизма и смертности снижаются недопустимо медленно,

считая комплекс мероприятий по повышению безопасности дорожного движения одним из главных направлений теснейшей работы правоохранительных органов и общественных организаций государств — участников настоящего форума,

принимая во внимание, что большинство дорожно-транспортных происшествий происходят в результате ошибок и нарушений, допускаемых участниками дорожного движения, что требует постоянного совершенствования основ культуры поведения на дорогах, разъяснения и популяризации их среди населения,

отмечая, что дорожно-транспортные происшествия по-прежнему приводят к значительным экономическим и социальным потерям, а моральный и физический ущерб от них трудно переоценить,

утверждая, что осуществление комплекса мероприятий по повышению безопасности дорожного движения должно являться составной частью стратегии социально-экономического развития и одним из основных направлений государственной политики стран Содружества,

осознавая, что причины сложившейся ситуации на дорогах во многом объясняются низкой культурой, недисциплинированностью водителей и пешеходов и отсутствием действенных мер по пропаганде и популяризации уважительного отношения участников дорожного движения друг к другу,

признавая необходимость совершенствования и унификации правовых основ обеспечения безопасности дорожного движения,

учитывая недостатки в подготовке водителей транспортных средств,

подчеркивая необходимость активизации проведения просветительских, пропагандистских, информационных компаний о правилах поведения на дорогах, периодического информирования участников дорожного движения о состоянии аварийности на дорогах до широкого круга участников дорожного движения в сочетании с законодательными и административными мерами по их соблюдению,

признавая недостаточную согласованность совместных усилий общественных организаций с органами исполнительной власти, правоохранительными органами на всех уровнях в государствах, участниках Конференции, в вопросах безопасности дорожного движения,

констатируя востребованность на международном, национальном и региональном уровнях комплексных научных исследований, направленных на сокращение дорожного травматизма, аварийности и смертности,

учитывая высокий уровень автомобилизации, возрастание роли транспортных коммуникаций как элементов экономического и социального развития государств,

признавая недостаточность пропаганды требований безопасности на дорогах, слабое привлечение институтов гражданского общества к проведению разъяснительной и просветительской работы, контролю безопасности дорожного движения и защите законных интересов его участников,

заявляя о готовности продолжать тесное сотрудничество по всем направлениям обеспечения безопасности дорожного движения и подчеркивая актуальность международной научно-практической конференции «Государственное управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние и проблемы совершенствования)», полагают целесообразным:

поощрять развитие международных контактов общественных организаций, проведение форумов и иных мероприятий, направленных на решение проблемы безопасности дорожного движения, согласовывать выносимые вопросы на обсуждение с государственными органами исполнительной власти стран, участников проводимых мероприятий;

информировать руководство общественных организаций о совершенствовании национального законодательства в области дорожного движения;

активизировать общие усилия международных организаций, органов государственной власти, гражданского общества и всех субъектов транспортной деятельности в выработке и принятии комплексных мер по ликвидации причин дорожно-транспортной аварийности и снижению тяжести ее последствий;

информировать руководство общественных организаций о проводимых мероприятиях в области дорожного движения, делиться опытом разработки и внедрения новых технологий безопасности на автотранспорте, контроля и технического обслуживания транспортных средств;

содействовать обмену информации и распространению передового опыта обеспечения безопасности дорожного движения, разработке рекомендаций по предупреждению дорожно-транспортных происшествий на международном, региональном и национальном уровнях;

осуществлять комплекс информационных и образовательных мер, призванных оказать воздействие на различные группы и слои населения для формирования негативного отношения к нарушителям Правил дорожного движения;

участвовать в создании социальной рекламы, направленной на пропаганду культуры поведения участников дорожного движения, вносить предложения по модернизации методики преподавания и содержания курса безопасности дорожного движения на всех уровнях образования с учетом требований современной жизни, особое внимание уделяя поведению на дорогах и улицах молодежи и детей;

широко использовать опыт Европейской ассоциации автошкол в подготовке и воспитании водителей автотранспорта;

содействовать повышению роли здравоохранения в предупреждении и профилактике дорожно-транспортных происшествий;

всячески содействовать членам общественных организаций в надежном страховании, хранении и обслуживании автотранспорта.

Обращаясь ко всем участникам дорожного движения, участники Международной конференции заявляют, что обеспечение безопасности дорожного движения является коллективной ответственностью. Она требует решительной человеческой воли и постоянных согласованных усилий. Одни министерства внутренних дел не решат эту сложную проблему, только в сотрудничестве со всеми министерствами и ведомствами, а также гражданским обществом возможно решение задач по обеспечению безопасности дорожного движения.

Участники Международной конференции обращаются к органам власти с предложением ужесточить требования к нарушителям Правил дорожного движения, а также ко всем заинтересованным субъектам, связанным с обеспечением безопасности дорожного движения, принять и проводить в жизнь настоящую итоговую декларацию.

РЕКОМЕНДАЦИИ
информационно-тематической конференции
«Федеральная целевая программа «Повышение безопасности
дорожного движения». Настоящее и будущее»

Москва. 18 мая 2010 года

*Участники информационно-тематической конференции «Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах». Настоящее и будущее», проводимой Дирекцией по управлению федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» совместно с Департаментом обеспечения безопасности дорожного движения МВД Российской Федерации, с участием представителей органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований, руководителей службы ГИБДД, представителей промышленности, научно-технической общественности, **принимая во внимание, что:***

руководством Российской Федерации и общественностью страны придается особое значение состоянию с обеспечением безопасности движения и аварийностью на автомобильных дорогах России;

ОБДД рассматривается как одна из серьезных проблем международного развития;

требуется резко интенсифицировать работу по предотвращению гибели и инвалидизации населения России в результате совершения дорожно-транспортных происшествий, в том числе при массовых пассажирских перевозках.

Отмечают, что:

1. В Российской Федерации тяжесть последствий ДТП, несмотря на достигнутые за истекшие четыре года результаты по снижению гибели людей при выполнении федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», превышает среднеевропейские значения.

2. Требуется принятие незамедлительных мер, исключающих превращения дорожной аварийности в условиях высоких и недостаточно контролируемых темпов автомобилизации страны в состояние третьей, наибольшей угрозы здоровью населению страны, наряду с другими опасными болезнями.

3. Необходимо принять к исполнению резолюций Первой международной конференции по безопасности дорожного движения: время действовать (Москва, 19–20 ноября 2009 г.), 64-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН (от 2 марта 2010 г.), Плана действий Всемирной Организации Здравоохранения по реализации провозглашенного Десятилетия 2011–2020 гг. «Десятилетием действий за безопасность дорожного движения» с учетом национальных особенностей Российской Федерации (разрабатывается ВОЗ по согласованию с заинтересованными субъектами деятельности).

*В целях решительного изменения сложившегося состояния с аварийностью на автомобильном транспорте **предлагают:***

– государственным заказчикам действующей ФЦП, представителям общественности, всем заинтересованным юридическим и физическим лицам осуществить подготовку предложений по формированию программных мероприятий по ОБДД на период до 2020 г. с учетом действующей федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в стране в 2006–2012 годах», а также принимаемых Правительством Российской Федерации решений по корректировке ФЦП и ее развитию на среднесрочную и долгосрочную перспективу;

– поддержать решение заседания Президиума Совета при Президенте Российской Федерации по реализации приоритетных национальных проектов и демократической политике о принятии необходимых мер в сфере ОБДД в части ужесточения медицинских показаний по допуску к управлению ТС, обеспечение безопасности перевозки детей в школьных автобусах, развитию придорожного сервиса, а также разработки ФЦП на период 2013–2020 гг.;

– считать необходимым принятие в качестве основного целевого показателя Программы на период 2013–2020 гг. в части снижения тяжести последствий ДТП сокращение к 2020 г. числа погибших в ДТП людей в два раза по сравнению со среднестатистическими показателями аварийности в период действия в ФЦП ПБДД 2006–2012 гг.;

– считать в качестве основной задачи достижение к 2020 г. среднеевропейского уровня обеспечения безопасности дорожного движения с целью формирования на перспективу плана действий по стабилизации и сокращению прогнозируемой смертности от ДТП по примеру ряда европейских стран до предельно низких величин, в том числе на основе активного взаимодействия на национальном, региональном и глобальном уровнях;

– обеспечить в качестве одного из основных направлений работы широкое внедрение принципов программно-целевого подхода при построении системы «Интеллектуальных транспортных систем» в качестве инновационного и эффективного инструментария по профилактике дорожной аварийности;

– более четко определить степень ответственности государства за состояние с организацией дорожного движения, обеспечением безопасного и бесперебойного движения транспортных и пешеходных потоков, внедрение современных технологий в развитие транспортной инфраструктуры;

– обеспечить транспортную загрузку городских территорий с учетом требований по пропускной способности дорог и улиц, а также внедрения экономически целесообразных ограничений по использованию автомобильного транспорта в условиях высоких темпов автомобилизации городских поселений;

– сформировать полноценную структуру Центров по управлению дорожным движением, обеспечив на этой основе межведомственную диспетчеризацию в дорожном движении в интересах жизнеобеспечения городов, а также создания комфортных и безопасных условий для проживания в них;

– широко внедрить в систему управления деятельностью по ОБДД организационно-финансовые подходы, базирующиеся на передовом отечественном и мировом опыте, в том числе с использованием принципов участия всех заинтересованных сторон в форме государственно-частного партнерства;

– резко интенсифицировать процессы оказания первой доврачебной и квалифицированной медицинской помощи пострадавшим в ДТП участникам дорожного движения, в том числе с

использованием достижений научно-технического прогресса в сфере информационных и коммуникационных технологий;

– сформировать приоритетные направления работ по предотвращению гибели участников дорожного движения и минимизации последствий ДТП на основе широкого использования средств пассивной безопасности в системе «Автомобиль – Водитель – Дорога»;

– сформировать в качестве специальных направлений деятельности принятие необходимых мер по ОБДД применительно к наиболее уязвимым участникам дорожного движения (пешеходы, дети, лица с ограниченными физическими возможностями);

– провести целенаправленную работу по совершенствованию действующего законодательства на основе кодификации и гармонизации с активным использованием принципа subsidiarity при определении компетенции и меры ответственности заинтересованных субъектов деятельности за состояние дел в сфере ОБДД;

– сформировать предложения по развитию системы профилактики в сфере ОБДД, как одного из высокоэффективных направлений работы по снижению тяжести последствий ДТП;

– сформировать по опыту европейских стран систему участия общественных институтов гражданского общества в контроле за условиями дорожного движения, принятием мер по предупреждению ДТП, оказанию помощи пострадавшим участникам дорожного движения;

– создать систему информационно-пропагандистского воздействия на участников дорожного движения всех возрастных категорий с широким использованием современных средств и методов применительно к проводимой в стране работе по формированию информационного общества.

ФЕДЕРАЛЬНОЕ СОБРАНИЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДУМА ПЯТОГО СОЗЫВА
КОМИТЕТ ПО ТРАНСПОРТУ
МЕЖФРАКЦИОННОЕ ДЕПУТАТСКОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ ПО ДЕЛАМ ИНВАЛИДОВ

Проект

РЕКОМЕНДАЦИИ
«круглого стола» «Актуальные проблемы, связанные с доступностью транспорта и транспортной инфраструктуры для инвалидов. Инновационные решения»

Москва, 18 февраля 2010 года

Заслушав и обсудив проблемы доступности транспорта и транспортной инфраструктуры для инвалидов, участники заседания – депутаты ГД ФС РФ, представители федеральных и региональных органов законодательной и исполнительной власти, местного самоуправления, промышленности и бизнеса, научного и экспертного сообщества, общественных организаций инвалидов и средств массовой информации считают необходимым отметить, что совершенствование государственной транспортной политики и устойчивое развитие транспортной системы Российской Федерации формируют базовые условия для общественного развития и продвижения по пути создания общества равных возможностей. Ценностями такого общества являются конкретные возможности и свобода выбора, гарантирующая независимость граждан.

Сегодня ассортимент такого выбора для инвалидов и маломобильных групп населения (МГН) в части транспортного обслуживания существенно ограничен. Существующие условия предоставления транспортных услуг перечисленным группам населения, численность которых около 40-50 млн. человек, приводят к ограничению их прав на передвижение и дискриминации. По данным социологического опроса, проведенного в 2009 г. по проекту «Система реабилитационных услуг для людей с ограниченными возможностями в Российской Федерации» в рамках Программы сотрудничества Европейского Союза и России, более трети респондентов-инвалидов испытывают унижение и обиду при пользовании общественным транспортом. Оценивают уровень доступности общественногo транспорта, как неудовлетворительный или крайне неудовлетворительный около 60% инвалидов с нарушением опорно-двигательных функций, 30% – инвалидов по зрению и около 15% инвалидов по слуху. При этом более 60% инвалидов-опорников сталкиваются в общественном транспорте с труднопреодолимыми препятствиями или не в состоянии воспользоваться услугами транспорта. Четверть всех инвалидов видят транспортные барьеры в качестве основной причины препятствующей трудоустройству. Между тем, доля занятости среди инвалидов трудоспособного возраста в Российской Федерации в среднем в 3–5 раз ниже, чем в развитых странах Европы, США, Японии, Австралии.

На первом заседании Совета по делам инвалидов при Президенте Российской Федерации 7 апреля 2009 года Президент Дмитрий Анатольевич Медведев сказал: «Лишь два процента

автотранспорта общего пользования оборудовано приспособлениями для инвалидов. Это абсолютно мало!». Принимая во внимание то, что Российская Федерация готовится к ратификации Конвенции о правах инвалидов, необходимо консолидировать усилия государства, общества и бизнеса в решении данной проблемы.

Практические действия должны быть направлены на совершенствование и внедрение базовых принципов обеспечения доступности транспорта и транспортной инфраструктуры для инвалидов и МГН, осуществление соответствующей модернизации систем управления, исполнения и контроля в транспортной и смежных отраслях. Так как, решаемая проблема является межотраслевой и находится на пересечении зон ответственности различных министерств и ведомств, удовлетворение интересов и законных прав инвалидов требует межотраслевого подхода в развитии действующего законодательства и его реализации.

Кроме того, следует учитывать, что инвалидность не является атрибутом самого человека, транспортная недоступность формирует социально-средовой компонент инвалидности и приводит к технологической дискриминации инвалидов. Для изменения существующей ситуации, инвалиды и их общественные организации должны быть не просто «клиентами» транспортной отрасли, а полноценными партнерами государства и соинноваторами в решении проблем доступности транспорта и транспортной инфраструктуры.

Участники заседания рекомендуют:

Государственной Думе Федерального Собрания Российской Федерации:

Создать межведомственную рабочую группу (МРГ) при Межфракционном депутатском объединении Государственной Думы по делам инвалидов (МДО). Пригласить в состав указанной рабочей группы представителей фракций и профильных комитетов Государственной Думы, а также других заинтересованных специалистов.

МРГ создается с целью проведения анализа законодательства Российской Федерации в части транспортного обслуживания инвалидов, разработки концепции транспортной доступности для инвалидов и МГН, а также подготовки предложений по совершенствованию действующего законодательства.

Правительству Российской Федерации, федеральным органам исполнительной власти, органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органам местного самоуправления по компетенции:

1. С целью совершенствования системы управления транспортным обслуживанием инвалидов и МГН организовать и провести работу по формированию кадрового ресурса, в том числе, с привлечением инвалидов.

2. Принять меры по включению во все стратегии и программы (транспортная стратегия, федеральные целевые программы, федеральные программы развития регионов, региональные целевые программы и т.п.) мероприятий, направленных на ликвидацию транспортных барьеров и дискриминации инвалидов.

3. Рассмотреть вопрос о внесении дополнений и изменений в технические регламенты «О безопасности зданий и сооружений», «О безопасности колесных транспортных средств» с учетом потребностей инвалидов. Участники «круглого стола» отмечают, что в принятых и разрабатываемых технических регламентах, устанавливающих требования безопасности к транспорту и

объектам транспортной инфраструктуры, в недостаточной мере определены требования доступности. В частности, в регламентах отсутствуют положения, основанные на принципах универсального дизайна и разумного приспособления.

4. При разработке и внедрении стандартов транспортной доступности предусмотреть, помимо технических и технологических норм, социальные стандарты (социально-транспортные и реабилитационно-транспортные), устанавливающие требования доступности транспорта и транспортной инфраструктуры для инвалидов и МГН.

5. Организовать в сфере развития транспорта и транспортной инфраструктуры проведение НИОКР и ОТР, предусматривающих создание инновационных разработок с учетом принципов универсального дизайна и разумного приспособления;

6. Государственным заказчикам при планировании и осуществлении государственных (муниципальных) закупок транспортных средств, для перевозки пассажиров, предусматривать в качестве условия закупок доступность этих транспортных средств для инвалидов и МГН, привлекать представителей общественных организаций инвалидов к работе в составе конкурсных комиссий по осуществлению государственных закупок.

7. С целью развития системы социального такси на территории Российской Федерации рассмотреть вопрос о квалификации импортируемых автомобилей, оборудованных для перевозки инвалидов в креслах-колясках и имеющих специальное оснащение (подъемники, поручни, крепления, средства безопасности и оповещения и т.д.), по коду ТН ВЭД «Прочие автомобили, специально предназначенные для медицинских целей», так как данные автомобили относятся к техническим средствам, используемым исключительно для профилактики инвалидности или реабилитации инвалидов и их ввоз на территорию Российской Федерации подлежит льготному налогообложению при наличии соответствующего решения Государственного Таможенного Комитета России.

8. Рассмотреть вопрос о включении в образовательные программы профессиональной подготовки и повышения квалификации специалистов транспортного комплекса учебных дисциплин (разделов учебных дисциплин) по вопросам обеспечения доступности транспорта и транспортной инфраструктуры для инвалидов и МГН.

9. Органам исполнительной власти субъектов РФ и местного самоуправления усилить государственный и общественный контроль над правоприменительной практикой в части реализации прав инвалидов и МГН на передвижение с использованием общественного пассажирского транспорта, предоставлять инвалидам информацию в доступном формате и активно привлекать их в качестве партнеров для участия в общественном контроле.

Генеральной Прокуратуре Российской Федерации:

В порядке прокурорского надзора за исполнением законов на транспорте осуществить в течение 2010-2011 гг. проверку реализации прав инвалидов на транспорте.

Председатель
Комитета Государственной Думы
по транспорту С.Н.Шишкарев

Сопредседатель Межфракционного
депутатского объединения ГД СФ РФ В.С.Селезнев

РЕКОМЕНДАЦИИ
информационно-тематической конференции
«Проблемные вопросы профессиональной подготовки
и переподготовки водительских кадров»

Москва, 17 апреля 2009 года

Участники информационно-тематической конференции «Проблемные вопросы профессиональной подготовки и переподготовки водительских кадров», проводимой Дирекцией по управлению федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» совместно с Департаментом обеспечения безопасности дорожного движения МВД Российской Федерации, с участием представителей органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований, руководителей службы ГИБДД, представителей промышленности, научно-технической общественности в рамках выполнения мероприятий Федеральной целевой программы в 2006–2008 гг., принимая во внимание, что:

человеческий фактор является ключевым в решении важнейшей социально-экономической задачи снижения аварийности на автомобильном транспорте;

сложность условий дорожного движения вследствие высоких темпов автомобилизации будет только увеличиваться;

усилится влияние на ситуацию на дорогах качество подготовки водителей ТС, сформированных у них стереотипов безопасного поведения, степени их ответственности за свою собственную жизнь и здоровье, а также за безопасность окружающих.

Отмечают, что:

1. В Российской Федерации тяжесть последствий ДТП превышает среднеевропейские значения в несколько раз (на 100 пострадавших в автомобильных авариях в России приходится 27 погибших, в Европе – 7).

2. Действующая в России система подготовки и повышения квалификации водительского состава, владельцев транспортных средств не соответствует сложности обстановки с аварийностью на российских дорогах. В каждом пятом-шестом ДТП виновным является водитель со стажем управления до трех лет.

3. Недостаточная эффективность работы системы подготовки водителей транспортных средств во многом определяется тем, что практически не используются механизмы общественного воздействия на участников дорожного движения, не сформирован комплекс мер по стимулированию активной заинтересованности в повышении уровня профессионального мастерства водителей.

4. Подготовка водителей транспортных средств, преподавателей, а также мастеров производственного обучения по практическому вождению транспортных средств и повышение их квалификации требует более активного участия государства.

5. Назрела необходимость серьезной реконструкции всей системы подготовки водителей в Российской Федерации с использованием современных технических разработок, информа-

ционных и коммуникационных технологий, объединения усилий государственных органов, бизнеса и общественных организаций.

*В целях решительного изменения сложившегося состояния с аварийностью на автомобильном транспорте, используя резервы, совершенствования системы повышения профессионального мастерства владельцев и водителей автотранспортных средств в современных условиях дорожного движения, участники конференции **предлагают:***

– подготовить предложения по созданию единой системы подготовки и переподготовки водителей транспортных средств, а также повышения квалификации руководящего и преподавательского состава образовательных учреждений, осуществляющих подготовку и переподготовку водительских кадров;

– обеспечить развитие системы подготовки и повышения квалификации педагогических кадров на основе современных психолого-педагогических разработок в сфере образовательных услуг;

– рекомендовать провести корректировку НИОКР, осуществляемых в рамках федеральной целевой программы, с учетом требований и рекомендаций принятых поправок к Венской конвенции о дорожном движении в части введения подкатегорий транспортных средств и обеспечить адаптацию программ подготовки водителей к современным условиям дорожного движения;

– разработать и внести в установленном порядке предложения по внесению изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения», направленные на совершенствование системы подготовки населения к участию в дорожном движении, обеспечение активной заинтересованности владельцев и водителей транспортных средств в повышении своего профессионального мастерства;

– распространить опыт формирования эффективных технических и организационных решений, в том числе импортнозамещающих, полученный в ходе реализации системы НИОКР в сфере ОБДД, путем издания целевых информационных бюллетеней, реферативных сборников, а также использования возможностей Федерации объединений автомобильных школ;

– рекомендовать проведение в 2009–2010 гг. семинаров-совещаний с привлечением заинтересованных ведомств и организаций на тему: «Внедрение результатов НИОКР, выполненных в Российской Федерации в течение 2006–2008 гг.», в образовательный процесс подготовки водителей транспортных средств;

– рекомендовать организовать при лицензирующих органах субъектов Российской Федерации экспертно-методические комиссии по лицензированию образовательных учреждений (организаций) по программам профессиональной подготовки водителей транспортных средств;

– разработать предложения по созданию механизмов контроля техники управления автомобилем и соблюдения ПДД молодыми водителями с использованием интеллектуальных транспортных технологий и системы «ГЛОНАСС»;

– подготовить предложения по созданию системы дистанционного обучения кандидатов в водители с использованием Интернет-технологий.

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ
по передаче в собственность субъектов Российской Федерации
материально-технических ресурсов, приобретаемых за счет средств
федерального бюджета в рамках реализации мероприятий
Федеральной целевой программы «Повышение безопасности
дорожного движения в 2006–2012 годах»

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1. Цель, назначение и область применения

В целях реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» (далее – Программа), утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20.02.2006 г. № 100 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации 20.03.2008 г. № 186 «О передаче в собственность субъектов Российской Федерации материально-технических ресурсов, приобретаемых за счет средств федерального бюджета в рамках реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», федеральным государственным учреждением «Дирекция по управлению федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» (далее – Дирекция Программы) разработаны методические рекомендации по передаче в собственность субъектов Российской Федерации материально-технических ресурсов, приобретаемых за счет средств федерального бюджета в рамках реализации мероприятий Программы.

Процесс передачи в собственность субъектов Российской Федерации материально-технических ресурсов, приобретаемых за счет средств федерального бюджета в рамках мероприятий Программы вызывает ряд затруднений, связанных с недостаточностью практического применения на территории Российской Федерации нормативно-правовых актов, регулирующих механизм передачи, содержанием элементов неопределенности в законодательстве субъектов Российской Федерации по вопросам учета и передачи имущества, приобретенного за счет средств федеральных целевых программ, а также наличием различий в порядке управления и распоряжения собственностью субъекта Российской Федерации, устанавливаемом каждым субъектом Российской Федерации самостоятельно.

Настоящие методические рекомендации разработаны в целях повышения качества исполнения и доступности результатов исполнения мероприятий Программы, создания комфортных

условий для участников отношений, возникающих при передаче материально-технических ресурсов из федеральной собственности в собственность субъектов Российской Федерации, определяют порядок передачи и последовательность действий (административных процедур).

Основными задачами методических рекомендаций по передаче в собственность субъектов Российской Федерации материально-технических ресурсов, приобретаемых за счет средств федерального бюджета в соответствии с Федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» являются:

- определение единых принципов и подходов к передаче материально-технических ресурсов в собственность субъектов Российской Федерации;
- определение перечня участников процесса передачи материально-технических ресурсов в собственность субъектов Российской Федерации;
- закрепление описания и унификации процедур по передаче материально-технических ресурсов в собственность субъектов Российской Федерации;
- определение последовательности выполнения действий по передаче материально-технических ресурсов в собственность субъектов Российской Федерации;
- обеспечение прозрачности действий всех участников процесса передачи материально-технических ресурсов в собственность субъектов Российской Федерации;
- создание условий для обеспечения учета и контроля за передачей материально-технических ресурсов в собственность субъектов Российской Федерации.

Предметом методических рекомендаций является регламент, закрепляющий в рамках реализации мероприятий Программы единый порядок передачи в собственность субъектов Российской Федерации материально-технических ресурсов, приобретаемых за счет средств федерального бюджета (далее – Регламент).

Применение Регламента по передаче материально-технических ресурсов в собственность субъектов Российской Федерации, финансируемых за счет средств федерального бюджета, в соответствии с федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», позволит унифицировать:

- порядок передачи материально-технических ресурсов в собственность субъектов Российской Федерации для применения на всей территории Российской Федерации;
- взаимодействие участников в процессе передачи материально-технических ресурсов в собственность субъектов Российской Федерации;
- деятельность специалистов федеральных и региональных органов, учреждений и организаций – участников процесса передачи материально-технических ресурсов.

Определение унифицированного порядка передачи в собственность субъектов Российской Федерации материально-технических ресурсов, приобретаемых за счет средств федерального бюджета в рамках мероприятий Программы вызвано необходимостью объединения усилий всех заинтересованных федеральных и региональных органов исполнительной власти, обеспечивающих реализацию программных мероприятий на территории Российской Федерации.

Настоящий Регламент необходимо использовать для повышения эффективности деятельности Министерства внутренних дел Российской Федерации, Государственных заказчиков Программы, Федерального агентства по управлению государственным имуществом, Дирекции Программы, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, в части:

- определения получателей передаваемых материально-технических ресурсов;

- организации и контроля за выполнением поставок исполнителями материально-технических ресурсов по государственным контрактам;
- организации передачи материально-технических ресурсов в собственность субъектов Российской Федерации;
- взаимодействия по вопросам передачи материально-технических ресурсов в собственность субъектов Российской Федерации.

1.2. Основные понятия и их характеристики

В настоящем Регламенте используются следующие понятия:

Государственный заказчик-координатор Программы – Министерство внутренних дел Российской Федерации, главный распорядитель средств федерального бюджета, выделяемых для реализации мероприятий Программы.

Государственные заказчики Программы – Министерство внутренних дел Российской Федерации, Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерство здравоохранения и социального развития Российской Федерации, Федеральное агентство по образованию, Федеральное дорожное агентство.

Дирекция Программы (ФГУ «Дирекция Программы ПБДД) – федеральное государственное учреждение «Дирекция по управлению федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», созданное Правительством Российской Федерации для текущего управления Программой, получатель бюджетных средств второго уровня.

Материально-технические ресурсы (МТР) – материальные ценности, выраженные в вещественной форме, в виде имущества движимого или недвижимого, приобретаемые за счет федеральных бюджетных средств в ходе реализации мероприятий Программы.

Передача материально-технических ресурсов в собственность субъектов Российской Федерации (передача МТР в субъекты РФ) – процесс передачи материально-технических ресурсов из федеральной собственности в собственность субъектов Российской Федерации, для применения (использования, эксплуатации) на территории субъекта Российской Федерации.

Получатель МТР (балансодержатель) – учреждение (организация), расположенное на территории субъекта Российской Федерации, принимающее на баланс материально-технические ресурсы, приобретаемые за счет федеральных средств в рамках реализации мероприятий Программы и передаваемые для применения (использования, эксплуатации) на территории субъекта Российской Федерации.

В качестве получателей МТР могут выступать:

- федеральные органы исполнительной власти Российской Федерации, наделенные полномочиями по обеспечению безопасности дорожного движения на территории субъекта Российской Федерации (Министерство внутренних дел Российской Федерации);
- учреждения, подведомственные Министерству внутренних дел Российской Федерации;
- органы исполнительной власти субъекта Российской Федерации;

- учреждения и организации, находящиеся в ведении субъектов Российской Федерации, цели деятельности которых соответствуют целевому назначению передаваемых материально-технических ресурсов.

Правительство субъекта Российской Федерации – высший орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации.

Уполномоченный орган субъекта Российской Федерации – орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации наделенный соответствующими полномочиями по управлению материально-техническими ресурсами, передаваемыми из федеральной собственности в собственность субъекта Российской Федерации.

Исполнители по государственным контрактам – организации (учреждения) обеспечивающие поставку товаров (выполнение услуг, работ) по результатам торгов, проведенных государственными заказчиками в рамках реализации мероприятий Программы.

Основные участники процесса передачи материально-технических ресурсов – Министерство внутренних дел Российской Федерации (МВД РФ) и его структурные подразделения по субъектам Российской Федерации, ФГУ «Дирекция Программы ПБДД, Федеральное агентство по управлению государственным имуществом (Росимущество), Правительства субъектов Российской Федерации, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, наделенные полномочиями по обеспечению безопасности дорожного движения на территории субъекта Российской Федерации, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, наделенные полномочиями по управлению и распоряжению имуществом субъекта Российской Федерации, федеральные государственные учреждения, подведомственные МВД РФ, расположенные на территории субъекта Российской Федерации, учреждения и организации, находящиеся в ведении органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, исполнители по государственным контрактам.

1.3. Перечень нормативных правовых актов

1. Конституция Российской Федерации от 12.12.1993 г.
2. Гражданский кодекс РФ (часть первая) от 30.11.1994 г. № 51-ФЗ.
3. Гражданский кодекс РФ (часть вторая) от 26.01.1996 г. № 14-ФЗ.
4. Бюджетный кодекс РФ от 31.07.1998 г. № 145-ФЗ.
5. Федеральный закон от 21.07.2005 г. № 94-ФЗ «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных муниципальных нужд».
6. Федеральный закон от 13.12.1994 г. № 60-ФЗ «О поставках продукции для федеральных государственных нужд».
7. Федеральный закон от 06.10.1999 г. № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов РФ».
8. Федеральный закон от 06.10.2003 г. № 131 «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».
9. Федеральный закон от 22.08.2004 г. № 122 «О внесении изменений в законодательные акты Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых законодательных актов Российской Федерации в связи с принятием Федеральных законов «О внесении изменений и дополнений в Федеральный закон «Об общих принципах организации законодательных (предста-

вительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации) и «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».

10. Федеральный закон от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».
11. Федеральный закон от 14.11.2002 г. № 161-ФЗ «О государственных и муниципальных унитарных предприятиях».
12. Федеральный закон от 21.11.1996 г. № 129-ФЗ «О бухгалтерском учете».
13. Постановление Правительства РФ от 20.02.2006 г. № 100 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах».
14. Постановление Правительства РФ от 20.03.2008 г. № 186 «О передаче в собственность субъектов Российской Федерации материально-технических ресурсов, приобретаемых за счет средств федерального бюджета в рамках реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах».
15. Постановление Правительства РФ от 26.06.1995 г. № 594 «О реализации федерального закона «О поставках продукции для федеральных государственных нужд».
16. Постановление Правительства РФ от 27.11.2004 г. № 691 «О федеральном агентстве по управлению федеральным имуществом».
17. Постановление Правительства РФ от 16.07.2007 г. № 447 «О совершенствовании учета федерального имущества».
18. Постановление Правительства РФ от 13.06.2006 г. № 374 «О перечнях документов, необходимых для принятия решения о передаче имущества из федеральной собственности в собственность субъекта Российской Федерации или муниципальную собственность, из собственности субъекта Российской Федерации в федеральную или муниципальную собственность, из муниципальной собственности в федеральную собственность или собственность субъекта Российской Федерации».
19. Постановление Правительства РФ от 05.07.2001 г. № 498 «О порядке передачи материально-технических ресурсов, закупленных получателями средств федерального бюджета в целях реализации федеральных целевых программ, учреждениями, находящимся в ведении субъектов Российской Федерации и Муниципальных образований».
20. Распоряжение Правительства РФ от 29.12.2007 г. N 1965-р «Об утверждении перечней строек и объектов для федеральных государственных нужд на 2008 год и на 2009–2010 годы, финансируемых за счет бюджетных ассигнований на осуществление бюджетных инвестиций в объекты капитального строительства государственной собственности Российской Федерации, включаемые в Федеральную адресную программу».
21. Приказ Министерства экономического развития Российской Федерации от 13.07.2009 г. № 270 «Об утверждении административного регламента Федерального агентства по управлению государственным имуществом по исполнению государственной функции «осуществление передачи имущества, находящегося в федеральной собственности, в государственную собственность субъектов Российской Федерации и муниципальную собственность, принятие имущества из собственности субъекта Российской Федерации или муниципальной собственности в федеральную собственность».
22. Приказ Министерства внутренних дел Российской Федерации от 28.08.2006 г. № 678 «Об утверждении положения об управлении реализацией федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах».

23. Приказ Министерства внутренних дел Российской Федерации от 06.06.2006 г. № 412 «Об утверждении устава федерального государственного учреждения «Дирекция по управлению федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах».

24. Приказ Министерства финансов Российской Федерации от 30.12.2008 № 148н «Об утверждении Инструкции по бюджетному учету».

25. Письмо Министерства финансов Российской Федерации от 10.04.2009 № 02-06-07/1505 «О Методических указаниях по переходу на новые положения Инструкции по бюджетному учету».

26. Соглашения о взаимодействии (сотрудничестве) по реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» между Министерством внутренних дел Российской Федерации и Правительствами субъектов РФ.

2. ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ПРОЦЕССА ПЕРЕДАЧИ В СОБСТВЕННОСТЬ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКИХ РЕСУРСОВ, ПРИОБРЕТАЕМЫХ ЗА СЧЕТ СРЕДСТВ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА

В соответствии с постановлениями Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. № 100 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» и от 20 марта 2008 г. № 186 «О передаче в собственность субъектов Российской Федерации материально-технических ресурсов, приобретаемых за счет средств федерального бюджета в рамках реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», во исполнение приказов Министерства внутренних дел Российской Федерации от 28 августа 2006 г. № 678 «Об утверждении положения об управлении реализацией Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» и от 06 июня 2006 г. № 412 «Об утверждении устава федерального государственного учреждения «Дирекция по управлению федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» предметом деятельности Дирекции Программы является исполнение функций Государственного заказчика по мероприятиям Программы и выполнение комплекса мероприятий по скоординированному взаимодействию с федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов РФ, органами местного самоуправления и организациями различной организационно-правовой формы в вопросах реализации Программы.

В целях передачи в собственность РФ материально-технических ресурсов, приобретаемых за счет средств федерального бюджета для применения (использования, эксплуатации) на территории субъектов РФ, Дирекция Программы наделяется учредителем (МВД РФ) соответствующими полномочиями по осуществлению указанной деятельности.

Правомочность действий по передаче МТР, приобретенных в рамках реализации Программы, в собственность субъектов РФ определяется распоряжением Правительства Российской Федерации «Об утверждении Перечня строек и объектов для федеральных государственных нужд, финансируемых за счет государственных капитальных вложений, предусмотренных на реализацию федеральной адресной инвестиционной программы» на соответствующий финансовый год.

Передача МТР в собственность субъектов РФ для применения (использования, эксплуатации) на территории субъектов РФ осуществляется на безвозмездной основе посредством изменения федеральной формы собственности на собственность субъекта РФ. Иного порядка передачи получателю МТР в рамках реализации программных мероприятий не предусмотрено.

Передача МТР в собственность РФ осуществляется для обеспечения безопасности дорожного движения на территории субъектов РФ.

В качестве получателей МТР выступают структурные подразделения МВД РФ (МВД, ГУВД, УВД по субъектам РФ), органы исполнительной власти субъектов РФ и учреждения (организации), находящиеся в ведении органов исполнительной власти субъектов РФ.

Основной целью настоящего Регламента является детальное (углубленное) рассмотрение процесса передачи МТР на стадии изменения федеральной формы собственности на собственность субъектов РФ.

3. РЕГЛАМЕНТ ПЕРЕДАЧИ В СОБСТВЕННОСТЬ СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКИХ РЕСУРСОВ, ПРИОБРЕТАЕМЫХ ЗА СЧЕТ СРЕДСТВ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА В РАМКАХ ПРОГРАММЫ

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Регламент передачи в собственность субъектов Российской Федерации материально-технических ресурсов, приобретенных за счет средств федерального бюджета для применения (использования, эксплуатации) на территории субъектов Российской Федерации, в соответствии с федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» определяет унифицированный порядок передачи материально-технических ресурсов из федеральной собственности в собственность субъектов Российской Федерации, включающий стадии приобретения материально-технических ресурсов, учета приобретенных материально-технических ресурсов в реестре федерального имущества, передачу материально-технических ресурсов в собственность субъектов Российской Федерации, передачу (закрепление) материально-технических ресурсов субъектом Российской Федерации получателем и взаимодействие при осуществлении указанных действий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, получателей материально-технических ресурсов и исполнителей по государственным контрактам.

2. Регламент устанавливает порядок взаимоотношений в части:

2.1. Определения получателей передаваемых МТР.

2.2. Организации выполнения поставок МТР по государственным контрактам, заключенным по результатам торгов, проведенных с участием Дирекции Программы в рамках реализации мероприятий Программы.

2.3. Учета приобретенных МТР в реестре федерального имущества.

2.4. Передачи МТР в собственность субъектов РФ (уполномоченным органам исполнительной власти субъекта РФ).

2.5. Передачи МТР субъектами РФ получателю в соответствии с целевым назначением, для применения (использования, эксплуатации) на территории субъектов РФ.

3. Основные задачи Регламента:

3.1. Унификация и описание процедур по передаче в собственность субъектов РФ МТР, приобретенных за счет средств федерального бюджета в рамках реализации Программы для применения (использования, эксплуатации) на территории субъектов РФ.

3.2. Обеспечение прозрачности действий участников процесса передачи МТР.

3.3. Определение последовательности выполнения действий, перечня документов, необходимых для передачи МТР.

3.4. Создание условий для обеспечения оперативной отчетности, учета и контроля за передачей МТР.

4. Участники процесса передачи МТР в субъект РФ осуществляют указанную передачу в случаях и порядке, установленном нормативными правовыми актами Российской Федерации и соответствующих субъектов Российской Федерации.

II. ПРОЦЕДУРЫ ПЕРЕДАЧИ МТР В СУБЪЕКТ РФ

5. Порядок передачи МТР в субъект РФ включает следующие процедуры:

5.1. Определение получателей.

5.2. Организация выполнения поставок МТР по государственным контрактам, заключенным по результатам торгов, проведенных с участием Дирекции Программы в рамках реализации мероприятий Программы.

5.3. Учет приобретенных МТР в реестре федерального имущества.

5.4. Передача МТР из федеральной собственности в собственность субъектов РФ.

5.5. Передача МТР субъектами РФ получателям в соответствии с целевым назначением МТР, для применения (использования, эксплуатации) на территории субъектов РФ.

6. Содержание и последовательность выполнения процедур, указанных в настоящем регламенте, универсальны для всех групп МТР, вне зависимости от их целевого назначения.

7. Отнесение МТР к определенной группе зависит исключительно от выбора получателя.

II.1. Определение объемов финансирования и получателей МТР

8. Дирекция Программы организует заключение соглашения о взаимодействии (сотрудничестве) по реализации Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» между МВД РФ и субъектом РФ (далее – Соглашение).

Соглашение заключается на весь срок реализации Программы и закрепляет полномочия МВД РФ и Правительства субъекта РФ по взаимодействию и исполнению мероприятий Программы.

Заключенные Соглашения и приложения к Соглашениям являются основанием для определения субъектом РФ получателей МТР и ежегодных выделяемых объемов бюджетных средств (приложение 8 Регламента).

9. Дирекция Программы, в соответствии с согласованными Департаментом обеспечения безопасности дорожного движения МВД РФ едиными техническими требованиями и номенклатурой МТР, планируемых к поставке в субъекты РФ в рамках реализации мероприятий Программы, направляет в субъекты РФ письма с предложением о направлении в Дирекцию Программы информации, определяющей потребность субъекта РФ в МТР на соответствующий финансовый год (приложение 1 Регламента).

К письмам прилагается форма бюджетной заявки на ассигнования из федерального бюджета для финансирования мероприятий Программы (приложение 2 Регламента).

10. Правительство субъекта РФ определяет потребность в МТР (объемы финансирования) по мероприятиям Программы, за счет средств федерального бюджета и направляет в установленные сроки в адрес Дирекции Программы бюджетную заявку на соответствующий финансовый год.

11. Дирекция Программы по результату рассмотрения бюджетных заявок субъектов РФ, совместно с Департаментом обеспечения безопасности дорожного движения МВД РФ, в соответствии с Методикой расчета софинансирования мероприятий Программы, определяет окончательные объемы планируемых к поставке МТР по каждому мероприятию на соответствующий финансовый год.

12. После утверждения Государственным заказчиком-координатором планируемых к закупке объемов МТР, Дирекция Программы доводит данную информацию субъектам РФ.

13. Правительство субъекта РФ после получения информации о выделенных объемах МТР:

13.1. Направляет подтверждение согласия о готовности принятия МТР в собственность субъекта РФ (приложение 3 Регламента).

13.2. Определяет получателей МТР.

13.3. Назначает представителей, ответственных за получение МТР.

II.2. Поставка МТР по государственному контракту

14. На основании согласованных и утвержденных выделенных объемов МТР, для каждого субъекта РФ, Дирекция Программы готовит материалы и документы для проведения торгов и заключению по итогам их проведения государственных контрактов на поставку МТР (приложение 9 Регламента).

Государственные контракты заключаются МВД РФ с победителями торгов – Исполнителями в порядке, установленном Федеральным законом от 21.07.2005 г. № 94-ФЗ «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных муниципальных нужд».

15. В ходе выполнения государственного контракта Дирекция Программы предоставляет Исполнителю информацию о получателях МТР и по мере его исполнения осуществляет контроль за доставкой МТР получателю.

16. Исполнитель государственного контракта организует доставку МТР каждому получателю МТР и передает МТР получателю на ответственное хранение до окончания процедуры передачи МТР в собственность субъекта РФ и оформления всех необходимых документов.

17. Получатель МТР:

17.1. Контролирует поставку МТР.

17.2. Принимает МТР у Исполнителя на ответственное хранение.

17.3. Направляет в адрес Правительства субъекта РФ информацию о получении МТР, предназначенного для передачи в собственность субъекта РФ.

18. Исполнитель государственного контракта по окончании выполнения государственно-контракта представляет в Дирекцию Программы следующие документы:

- акт выполненных работ по условиям государственного контракта;
- комплект технической документации на МТР;

- пакет первичных бухгалтерских документов (товарные накладные, счета-фактуры);
- акты передачи МТР на ответственное хранение Получателю.

19. Дирекция Программы:

19.1. Осуществляет приемку продукции (работ, услуг) в соответствии с условиями государственного контракта.

19.2. Осуществляет учет МТР в соответствии с Инструкцией по бюджетному учету.

19.3. Передает МТР на ответственное хранение Исполнителю государственного контракта.

II.3. Учет МТР в реестре федерального имущества

20. Дирекция Программы осуществляет действия, необходимые для внесения в Реестр федерального имущества МТР, приобретенных за счет средств федерального бюджета в рамках реализации Программы и предназначенных для передачи в собственность РФ (приложение 10 Регламента).

21. Процедура учета МТР, приобретенных за счет средств федерального бюджета в рамках реализации Программы и предназначенных для передачи в собственность РФ, осуществляется Федеральным агентством по управлению государственным имуществом, в соответствии с постановлением Правительства РФ от 16.07.2007 г. № 447 «О совершенствовании учета федерального имущества».

22. В соответствии с поручением Федерального агентства по управлению государственным имуществом от 22 июля 2008 года № ВБ-08/16048 (приложение 4 Регламента) полномочия по обеспечению выполнения учета МТР возложены на Территориальное управление Федерального агентства по управлению государственным имуществом в городе Москве (далее – Территориальное управление).

23. После исполнения государственного контракта и получения от Исполнителя документов согласно п. 19 Регламента, Дирекция Программы оформляет и предоставляет в Территориальное управление для проведения учета закупленных МТР следующие документы:

- заявление об учете федерального имущества;
- надлежащим образом заверенные карты сведений об объекте учета в соответствии с формами реестра федерального имущества;
- надлежащим образом заверенные копии документов, подтверждающих приобретение объекта учета, а также копии подтверждающих сведения об объекте учета иных документов, реквизиты которых приведены в картах сведений об объекте учета (государственный контракт, приложения к государственному контракту, акт выполненных работ по государственному контракту, товарные накладные, счета-фактуры, техническая документация на объект учета и др.).

24. Учет федерального имущества сопровождается присвоением МТР реестровых номеров федерального имущества.

25. Территориальным управлением выдается документ, подтверждающий факт учета федерального имущества в реестре – выписка из реестра, содержащая номер и дату присвоения временного или постоянного реестрового номера федерального имущества и иные достоверные для идентификации федерального имущества сведения по их состоянию в реестре на дату выдачи выписки из него.

II.4. Передача МТР в собственность субъектов РФ

26. Для осуществления передачи в собственность субъектов РФ приобретенных за счет федерального бюджета МТР, Дирекция Программы, в соответствии с порядком передачи МТР, установленным постановлением Правительства Российской Федерации 20.03.2008 г. № 186 «О передаче в собственность субъектов Российской Федерации материально-технических ресурсов, приобретаемых за счет средств федерального бюджета в рамках реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» обеспечивает в установленном порядке оформление и предоставление необходимых документов (приложение 10 Регламента).

27. В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 20.03.2008 г. № 186 и поручением Федерального агентства по управлению государственным имуществом от 22 июля 2008 года № ВБ-08/16048 решение о передаче МТР в собственность субъектов РФ принимает Территориальное управление.

28. Для принятия решения о передаче имущества из федеральной собственности в собственность субъекта РФ, Дирекция Программы представляет в Территориальное управление следующие документы:

- заявление о передаче МТР в собственность субъектов РФ с приложением перечня передаваемого имущества;
- выписки из реестра федерального имущества, содержащие сведения о предлагаемом к передаче имуществе;
- согласие Правительства субъекта РФ либо уполномоченного на управление и распоряжение имуществом органа исполнительной власти субъекта РФ на принятие МТР в собственность субъекта РФ (п. 20.5. Регламента);
- иные документы, предоставление которых необходимо в силу действующего законодательства Российской Федерации.

29. Территориальное управление на основании предоставленных документов издает распорядительный акт о безвозмездной передаче МТР, являющихся имуществом казны Российской Федерации в собственность субъектов РФ (приложение 5 Регламента).

30. На основании указанного распоряжения Территориальное управление готовит акты приема-передачи МТР в количестве 8 экземпляров и направляет их в уполномоченный орган субъекта РФ для подписания (приложение 6 Регламента).

31. Дирекция Программы в соответствии с актами приема-передачи МТР направляет в уполномоченный орган исполнительной власти субъекта РФ Извещение – документ являющийся основанием для осуществления бюджетного учета МТР (приложение 7 Регламента).

32. После подписания актов приема-передачи МТР уполномоченным органом исполнительной власти субъекта РФ, акты направляются на утверждение в Территориальное управление.

С момента их утверждения право владения, пользования и распоряжения МТР принадлежит исключительно субъекту РФ.

II.5. Передача МТР субъектами РФ получателям в соответствии с целевым назначением, для применения (использования, эксплуатации) на территории субъектов РФ

33. В зависимости от целевого назначения приобретаемых МТР, получателями могут быть:

- структурные подразделения МВД России выполняющие функции обеспечения безопасности дорожного движения на территории соответствующего субъекта РФ;
- организации (учреждения) находящиеся в ведении органов исполнительной власти субъектов РФ и осуществляющих деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения.

34. Основанием для передачи МТР получателям является распорядительный акт уполномоченного на распоряжение имуществом органа исполнительной власти субъекта РФ либо иного уполномоченного органа исполнительной власти субъекта РФ, наделенного необходимыми полномочиями в соответствии с законодательством субъекта РФ.

35. МТР могут передаваться получателю различными способами, с учетом существующих вещных прав, разрешенных и допустимых действующим федеральным законодательством и законодательством субъекта РФ.

36. На основании распорядительного акта органа исполнительной власти субъекта РФ для передачи МТР получателю необходимы следующие документы:

- распорядительный акт Правительства субъекта РФ либо уполномоченного органа исполнительной власти субъекта РФ о передаче (закреплении) МТР получателю;
- договор передачи (закрепления) МТР на установленном вещном праве;
- акт приема-передачи МТР.

III. КОНТРОЛЬ ЗА ПЕРЕДАЧЕЙ МТР В СУБЪЕКТЫ РФ СО СТОРОНЫ МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

37. Основными задачами контроля за передачей МТР в субъекты РФ со стороны МВД РФ являются:

37.1. Обеспечение соблюдения участниками процесса передачи МТР в собственность субъектов РФ законодательства Российской Федерации, определяющего основания приобретения, учета и передачи МТР, приобретаемых в соответствии с мероприятиями Программы за счет средств федерального бюджета, для применения (использования, эксплуатации) на территории субъекта РФ.

37.2. Обеспечение соблюдения участниками процесса передачи МТР в собственность субъектов РФ законодательства Российской Федерации в части целевого использования средств федерального бюджета.

37.3. Обеспечение соблюдения участниками процесса передачи МТР в собственность субъектов РФ положений настоящего регламента.

37.4. Предупреждение неправомерных действий при передаче МТР в собственность субъектов РФ.

37.5. Обеспечение корректного и своевременного составления и предоставления отчетности о ходе и результатах реализации процесса передачи МТР в собственность субъектов РФ.

37.6. Обеспечение эффективности использования МТР на территории субъекта РФ.

4. ПРИЛОЖЕНИЯ К РЕГЛАМЕНТУ



МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
«ДИРЕКЦИЯ ПО УПРАВЛЕНИЮ ФЕДЕРАЛЬНОЙ
ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММОЙ «ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В 2006–2012 ГОДАХ»
(ФГУ «Дирекция Программы ПБДД»)

Юр. адрес: ул. Мясницкая, д. 3, Москва, 101990

Почт. адрес: 3-й проезд Марьиной рощи, д. 40, стр.11, Москва, 127018

тел.: (495) 627-72-16, тел./факс: (495) 689-95-27

сайт: www.fcp-pbdd.ru, e-mail: fcp-pbdd@fcp-pbdd.ru

ОКПО 08813435, ОГРН 1067746944100

ИНН/КПП 7708607324/770801001

№ _____
На № _____ от _____

О предоставлении бюджетных заявок на 2010 год

Уважаемый _____!

В целях определения потребности субъектов Российской Федерации в материально-технических ресурсах (далее – МТР), приобретаемых в централизованном порядке за счет средств федерального бюджета в рамках реализации мероприятий федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» (далее – Программа), направляются формы бюджетной заявки на 2010 год.

При заполнении форм бюджетной заявки необходимо учитывать софинансирование запрашиваемых МТР из средств региональных бюджетов и внебюджетных источников в объеме не менее 30 процентов.

Формы бюджетной заявки в электронном виде размещены на сайте: www.fcp-pbdd.ru.

Оформленную бюджетную заявку на 2010 год просим направить в наш адрес в срок до 15 августа т.г., а так же в электронном виде по адресам: reg@fcp-pbdd.ru; finans@fcp-pbdd.ru.

Дополнительную информацию по вопросам заполнения форм бюджетной заявки можно получить по телефону ФГУ «Дирекция Программы ПБДД» (495) 627-72-16.

Приложение: на _____ листах.

Генеральный директор

Б.Е.Циклис

Приложение 1

Должность лица,
ответственного за ФЦП ПБДД

Приложение 2

Сводная бюджетная заявка на ассигнования из федерального бюджета на 2010 год для финансирования мероприятий в рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»

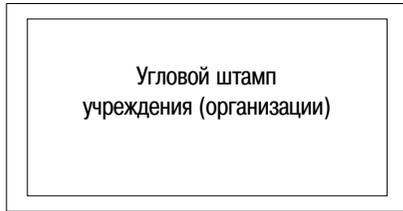
Наименование субъекта РФ: _____

/тыс. руб./

Наименование расходов и источников финансирования, в том числе:	Единица измерения	Бюджетная заявка на ассигнования из федерального бюджета		Планируемые ассигнования за счет средств бюджета субъекта РФ		Планируемые ассигнования за счет внебюджетных средств	
		Кол-во	Сумма	Кол-во	Сумма	Кол-во	Сумма
I. Объем ассигнований из федерального бюджета для финансирования							
Государственные капитальные вложения	–	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Прочие нужды	комплекс	–	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
II. Обоснование ассигнований на реализацию программы, в том числе:	ед.	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Государственные капитальные вложения	комплекс	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3/48 Оснащение техническими комплексами подразделений, осуществляющих контрольные и надзорные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения.	шт.	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3/48/1 комплексами видеофиксации нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации	ед.	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3/48/2 специальным транспортом, оборудованным средствами контроля и выявления правонарушений	шт.	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3/48/3 техническими комплексами для приема экзаменов у кандидатов в водители	шт.	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4/18 Строительство подземных (надземных) пешеходных переходов в городах	шт.	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4/19 Модернизация АСУД и светофорных объектов (оснащение светодиодными светофорами, современными управляющими контроллерами, экологическими датчиками, детекторами транспорта, табло обратного отсчета времени разрешающего сигнала, дополнительными звонками)	шт.	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4/21 Оборудование наиболее опасных участков улично-дорожной сети дорожными ограждениями	шт.	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4/22 Создание системы маршрутного ориентирования участников дорожного движения	шт.	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Прочие нужды							
4/32 Оснащение городских эксплуатационных организаций на конкурсной основе техникой для обслуживания технических средств организации дорожного движения							

Руководитель _____ (Должность руководителя субъекта РФ) (ФМО)
 Исполнитель: _____ (Должность) (ФМО)
 _____ (контактный телефон) _____ (электронная почта)

« _____ » _____ 2009 г.



Угловой штамп
учреждения (организации)

Генеральному директору
ФГУ «Дирекция Программы ПБДД»

Б.Е.Циклису

3-й проезд Марьиной Рощи, д. 40, стр. 11
г. Москва, 127018

В соответствии с Соглашением о взаимодействии (сотрудничестве) по реализации Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» (далее Программа) подтверждается согласие принять материально-технические ресурсы в собственность Брянской области, поставляемые в рамках реализации мероприятий Программы и доводятся сведения о балансодержателях и лицах, ответственных за приемку материально-технических ресурсов.

Номер/ пункт приложения к Программе	Поставляемые МТР	Общее кол-во	Наименования и юридические адреса балансодержателей	Лица, ответственные за приемку МТР (должность, Ф.И.О., контактные телефоны)

Наименование должности уполномоченного лица

Подпись

ФИО



МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РОССИИ

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ПО УПРАВЛЕНИЮ
ГОСУДАРСТВЕННЫМ ИМУЩЕСТВОМ**

Территориальное управление
Федерального агентства по управлению
федеральным имуществом по г. Москве

ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ

109012, Москва, Никольский пер., д.9
Тел: 698-75-62, Факс: 606-11-19
22.07.2008 № ВБ-08/16048

На № _____ от _____

В Росимущество поступило обращение МВД России от 3 июля 2008 г. № 1/4895 (копия прилагается) по вопросу передачи материально-технических ресурсов из федеральной собственности в собственность субъектов Российской Федерации и муниципальную собственность.

Во исполнение постановления Правительства Российской Федерации от 20.02.2006 г. № 100 в рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» и в целях реализации постановления Правительства Российской Федерации от 20 марта 2008 г. № 186 «О передаче в собственность субъектов Российской Федерации материально-технических ресурсов, приобретаемых за счет средств федерального бюджета в рамках реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», Территориальному управлению Росимущества по городу Москве поручается на основании документов представляемых ФГУ «Дирекция ПБДД» принимать в оперативном порядке решения о передаче материально-технических ресурсов, относящихся к федеральной собственности, в собственность субъектов Российской Федерации и муниципальную собственность.

О ходе исполнения данного поручения прошу докладывать ежемесячно.

Приложение: на _ л.

В.В.Белый



МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РОССИИ

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ПО УПРАВЛЕНИЮ ГОСУДАРСТВЕННЫМ ИМУЩЕСТВОМ**

ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА
ПО УПРАВЛЕНИЮ ГОСУДАРСТВЕННЫМ ИМУЩЕСТВОМ В ГОРОДЕ МОСКВЕ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

№ _____

О безвозмездной передаче имущества, составляющего государственную казну Российской Федерации, в собственность субъектов Российской Федерации и муниципальную собственность

В соответствии с частью 11 статьи 154 Федерального закона от 22 августа 2004 г. № 122-ФЗ «О внесении изменений в законодательные акты Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых законодательных актов Российской Федерации в связи с принятием федеральных законов «О внесении изменений и дополнений в Федеральный закон «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти Российской Федерации» и «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», постановлением Правительства Российской Федерации от 05 июня 2008 г. № 432 «О Федеральном агентстве по управлению государственным имуществом», Положением о Территориальном управлении Федерального агентства по управлению федеральным имуществом в городе Москве, утвержденным приказом Федерального агентства по управлению федеральным имуществом от 01 февраля 2005 г. № 37 (приложение 77), постановлением Правительства Российской Федерации от 20 марта 2008 г. № 186 «О передаче в собственность субъектов Российской Федерации материально-технических ресурсов, приобретаемых за счет средств федерального бюджета в рамках реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», согласием _____ от «_» _____ 200_ г. № _____, поручением Росимущества от 22 июля 2008 г. № ВБ-08/16048:

1. Передать в собственность субъектов Российской Федерации имущество, составляющее государственную казну Российской Федерации, указанное в приложениях № ____ к настоящему распоряжению.

2. Отделу размещения государственных учреждений и общественных объединений Территориального управления Федерального агентства по управлению государственным имуществом в городе Москве оформить передачу в собственность субъектов Российской Федерации имущества, указанного в приложениях № ____ к настоящему распоряжению, в соответствии с актами приема-передачи имущества.

3. Соответствующим органам государственной власти субъектов Российской Федерации представить на утверждение в Территориальное управление Федерального агентства по управлению государственным имуществом в городе Москве подписанные акты приема-передачи имущества в течение трех недель с момента издания настоящего распоряжения.

4. Отделу реестра федерального имущества Территориального управления Федерального агентства по управлению государственным имуществом в городе Москве внести соответствующие изменения в реестр федерального имущества.

5. В случае если в установленный абзацами 24-26 части 11 статьи 154 Федерального закона от 22 августа 2004 г. № 122-ФЗ и настоящим распоряжением срок акты приема-передачи имущества не подписаны и (или) не предоставлены соответствующими органами государственной власти субъектов Российской Федерации в Территориальное управление Федерального агентства по управлению государственным имуществом в городе Москве, акты приема-передачи имущества утверждаются Территориальным управлением Федерального агентства по управлению государственным имуществом по городу Москве в одностороннем порядке.

6. Настоящее распоряжение является основанием для возникновения права собственности на передаваемое имущество, указанное в приложениях № ____ к настоящему распоряжению. Право собственности субъектов Российской Федерации возникает с момента утверждения актов приема-передачи.

7. Контроль за исполнением настоящего распоряжения оставляю за собой.

Руководитель
Территориального управления



УТВЕРЖДАЮ

Территориального управления
Росимущества в городе Москве

«__» _____ 200_ г.

АКТ
приема-передачи имущества, находящегося
в федеральной собственности и составляющего имущество казны
Российской Федерации, в собственность субъекта Российской Федерации

В соответствии с распоряжением Территориального управления Росимущества по городу Москве от «__» _____ 200_ г. № _____ Территориальное управление Росимущества в городе Москве передает, а _____ принимает имущество согласно приложениям № _____ к данному акту, находящееся в федеральной собственности, в государственную собственность _____.

От уполномоченного органа
исполнительной власти субъекта
Российской Федерации

ИЗВЕЩЕНИЕ № _____

от «__» _____ 20_ г.

Учреждение (отправитель) _____

Учреждение (получатель) _____

Форма по ОКУД	КОДЫ
Дата	050485
по ОКПО	

Настоящим подтверждается осуществлением расчетов между учреждениями с отражением следующих записей:

Содержание записи	Учреждение (отправитель)			Учреждение (получатель)		
	номер счета		сумма, руб.	номер счета		сумма, руб.
	дебет	кредит		дебет	кредит	
1	2	3	4	5	6	7
1.						
Итого	x	x		x	x	

Обороты в журнал
операций

Приложение: _____ документов

Руководитель
учреждения
(отправителя) _____

Главный бухгалтер
учреждения
(отправителя) _____

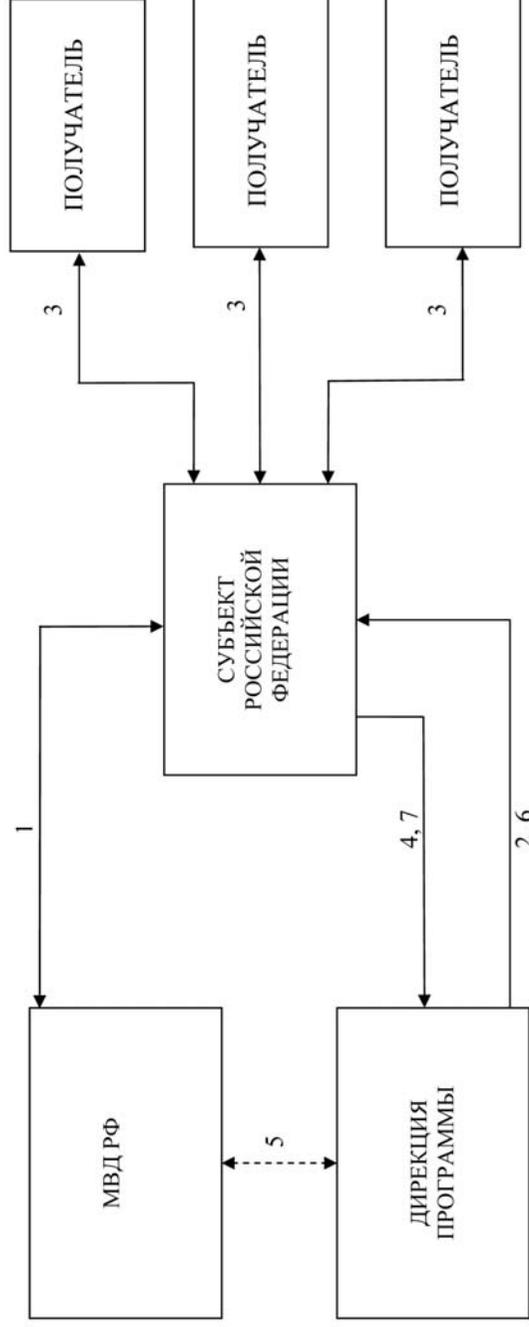
«__» _____ 20_ г.

Руководитель
учреждения
(получателя) _____

Главный бухгалтер
учреждения
(получателя) _____

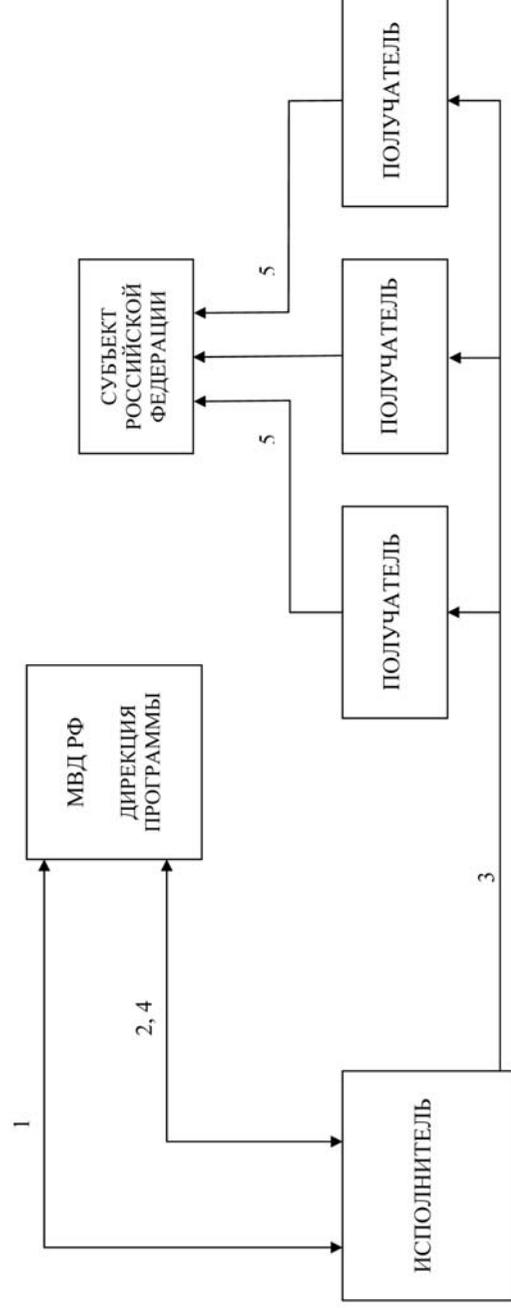
«__» _____ 20_ г.

Порядок определения получателя



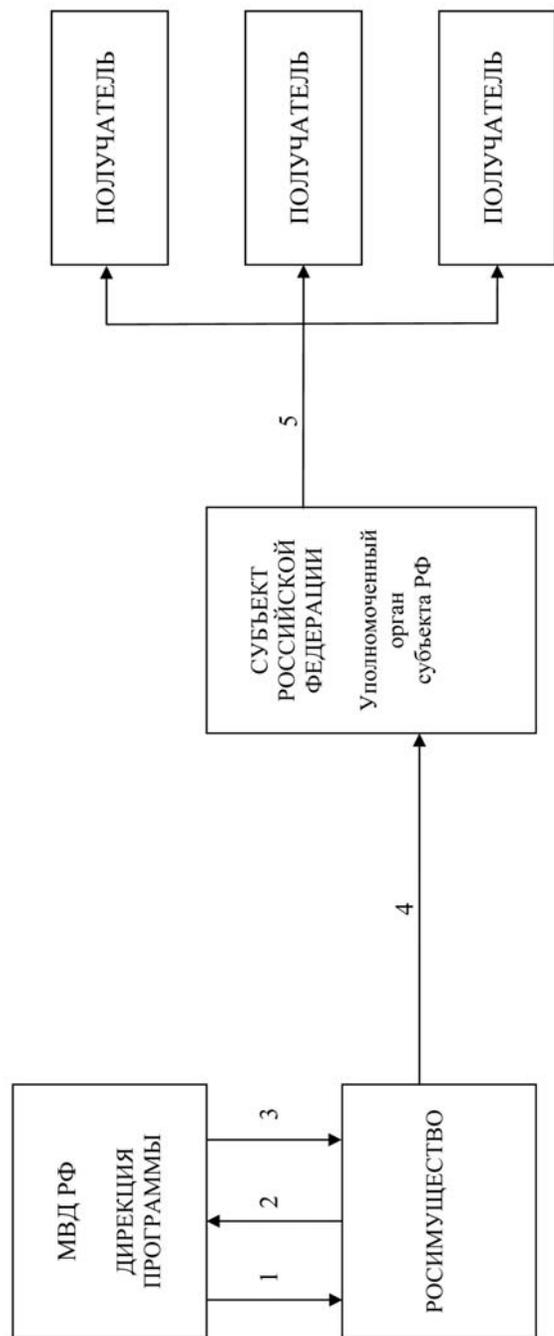
1. Заключение Соглашения о взаимодействии (сотрудничестве) по реализации Программы.
2. Запрос на выделение бюджетных средств субъекту РФ по мероприятиям Программы.
3. Опрос возможных получателей, систематизация полученных сведений для направления в Дирекцию Программы.
4. Формирование и направление бюджетной заявки.
5. Определение и утверждение объемов софинансирования и ежегодных объемов МТР, планируемых к приобретению в соответствующем году.
6. Доведение информации об объемах МТР, планируемых к поставке.
7. Предоставление сведений о получателе МТР и подтверждение согласия на принятие МТР в собственность субъекта РФ.

Порядок поставки МТР по Государственному контракту



1. Заключение государственного контракта.
2. Предоставление информации о получателе МТР.
3. Поставка МТР получателем и передача МТР на ответственное хранение Получателю.
4. Подписание акта выполненных работ по условиям Государственного контракта. Передача МТР Исполнителю на ответственное хранение.
5. Предоставление информации о получении МТР.

Порядок учета МТР в реестре федерального имущества и передача в собственность субъекта РФ



1. Формирование пакета документов и предоставление его в Росимущество для учета МТР в реестре федерального имущества.
2. Получение выписки из реестра федерального имущества.
3. Формирование пакета документов и предоставление его в Росимущество для передачи МТР в собственность субъекта РФ.
4. Принятие решения о передаче МТР. Издание распорядительного документа и актов приема-передачи МТР в собственность субъекта РФ.
5. Передача МТР субъектом РФ в пользование конечным получателям.

УТВЕРЖДАЮ
Начальник Департамента ОБДД МВД России –
главный государственный инспектор безопасности
дорожного движения Российской Федерации
генерал-лейтенант милиции

В.Н.КИРЬЯНОВ

МЕТОДИКА РАСЧЕТА объемов софинансирования и формирования адресного перечня объектов финансирования по мероприятиям федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» за счет средств федерального бюджета

1. Настоящая Методика разработана в целях обеспечения объективного, адресного выделения финансовых и материально-технических ресурсов в субъекты Российской Федерации в рамках реализации мероприятий федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» (далее – Программа) и направлена на достижение основных целей и задач Программы.

Настоящая Методика рекомендуется к использованию всеми государственными заказчиками Программы.

2. Формирование системы базовых показателей для определения состояния в области обеспечения безопасности дорожного движения (далее – ОБДД).

2.1. Для целей расчета объемов софинансирования за счет средств федерального бюджета и формирования адресного перечня объектов финансирования по мероприятиям Программы, используются показатели и индикаторы, характеризующие состояние в области ОБДД на территории субъектов Российской Федерации.

2.2. В настоящей Методике применяются показатели и индикаторы, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. № 100 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»» (в редакции постановлений Правительства РФ от 18.08.2007 № 528, от 02.06.2008 № 423, от 15.07.2008 № 538, от 14.02.2009 № 132):

- P – показатель социального риска (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, человек);
- $I_{тр}$ – индикатор транспортного риска (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 10 тыс. транспортных средств);
- $I_{сп}$ – индикатор социального риска (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 тыс. населения);
- $I_{тп}$ – индикатор тяжести последствий ДТП (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 пострадавших);
- $I_{тв}$ – индикатор количества дорожно-транспортных происшествий по вине водителей, стаж управления транспортным средством которых не превышает 3 лет, на 10 тыс. транспортных средств;

– $I_{др}$ – индикатор детского риска (количество детей, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, человек);

– $I_{дтп}$ – индикатор количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими на 10 тыс. транспортных средств.

2.3. Для расчета объемов софинансирования мероприятий Программы за счет средств федерального бюджета используются данные государственной статистики (значения показателей и индикаторов) за год, предшествующий году, в котором производится расчет.

2.4. Показатели и индикаторы состояния в области ОБДД субъектов Российской Федерации используются для определения Коэффициентов, учитывающих состояние в области ОБДД и являющихся основой для расчета объемов софинансирования мероприятий Программы (- далее – Коэффициент ОБДД).

3. Порядок расчета Коэффициентов ОБДД.

3.1. По каждому из показателей и индикаторов состояния в области обеспечения безопасности дорожного движения (п. 2.2. настоящей Методики) рассчитывается удельный вес показателей и индикаторов субъекта РФ в сумме значений показателей и индикаторов по Российской Федерации:

$$P'_i = P_i / \sum P_i,$$

$$I'_i = I_i / \sum I_i,$$

где P'_i – удельный вес показателей субъекта РФ в сумме значений показателей по Российской Федерации; P_i – значения индикаторов по субъектам Российской Федерации; I'_i – удельный вес индикаторов субъекта РФ в сумме значений индикаторов по Российской Федерации; I_i – значения индикаторов по субъектам Российской Федерации.

3.2. В целях обеспечения достижения целей и задач Программы для каждого из показателей и индикаторов устанавливается весовой коэффициент (K_B), учитывающий степень их влияния на потребность субъектов Российской Федерации в выделении финансовых и материально-технических ресурсов для повышения БДД.

Весовые коэффициенты представлены в таблице 1.

Таблица 1

	P'	$I'_{тр}$	$I'_{сп}$	$I'_{тп}$	$I'_{пв}$	$I'_{др}$	$I'_{дтп}$
Весовой коэффициент K_B							

3.3. Коэффициенты ОБДД (K) определяются путем суммирования значений удельных весов показателей и индикаторов субъекта РФ, умноженных на соответствующие весовые коэффициенты K_B :

$$K = P' \times 0,3 + I'_{тр} \times 0,1 + I'_{сп} \times 0,1 + I'_{тп} \times 0,1 + I'_{пв} \times 0,1 + I'_{др} \times 0,2 + I'_{дтп} \times 0,1.$$

3.4. Результаты расчета представляются в виде таблицы 2:

Субъект Российской Федерации	Удельный вес показателей и индикаторов субъектов РФ							Коэффициент ОБДД $K = P' \times 0,3 + I'_{тр} \times 0,1 + I'_{сп} \times 0,1 + I'_{тп} \times 0,1 + I'_{пв} \times 0,1 + I'_{др} \times 0,2 + I'_{дтп} \times 0,1$
	P'	$I'_{тр}$	$I'_{сп}$	$I'_{тп}$	$I'_{пв}$	$I'_{др}$	$I'_{дтп}$	
...								
...								

4. Предварительный расчет объемов софинансирования мероприятий Программы за счет средств федерального бюджета.

4.1. Для целей предварительного расчета объемов софинансирования мероприятий Программы за счет средств федерального бюджета в настоящей Методике устанавливается прямое влияние значения коэффициентов ОБДД (K_i), учитывающих состояние в области ОБДД субъектов Российской Федерации на объемы рассчитываемых средств государственного заказчика Программы.

4.2. Предварительный расчет объемов софинансирования мероприятий Программы за счет средств федерального бюджета производится путем умножения общей суммы рассчитываемых средств федерального бюджета на коэффициент ОБДД (K) выбранного субъекта Российской Федерации по следующей формуле:

$$V_i = V_{фс} \times K_i,$$

где V_i – предварительные объемы софинансирования мероприятий Программы за счет средств федерального бюджета; $V_{фс}$ – общая сумма рассчитываемых средств федерального бюджета; K_i – коэффициент ОБДД выбранного субъекта Российской Федерации.

4.3. Решение о формировании адресного перечня объектов финансирования за счет средств федерального бюджета и, соответственно, поставке материально-технических ресурсов в субъекты РФ в рамках реализации мероприятий Программы принимается с учетом предварительных расчетов объемов софинансирования, произведенных в соответствии с настоящей Методикой, а так же с учетом дополнительной информации:

– об объемах софинансирования мероприятий Программы за счет средств бюджетов субъектов РФ и внебюджетных источников. Объемы софинансирования мероприятий Программы из федерального бюджета не могут превышать 70% от стоимости реализуемых в субъектах РФ мероприятий Программы;

– о заявленной потребности субъектов РФ (по бюджетным заявкам);

– о наличии аналогичных мероприятий в региональных программах ПБДД;

– об оснащении субъектов РФ техническими средствами обеспечения безопасности дорожного движения в соответствии с нормами положенности (по отчетам субъектов РФ);

– другая информация, характеризующая состояние ОБДД в субъектах РФ.

4.4. По мероприятиям Программы, предусматривающих капитальное строительство (реконструкцию, модернизацию) объектов или поставку оборудования, требующего монтажа, решение о выделении объемов софинансирования мероприятий за счет средств федерального бюджета принимается при условии наличия утвержденной проектной или проектно-сметной

документации (ПСД), а по капитальному строительству объектов при наличии положительного заключения государственной экспертизы ПСД.

4.5. По мероприятиям Программы, направленным на оснащение техническими комплексами подразделений, осуществляющих контрольные и надзорные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения, выделение объемов софинансирования за счет средств федерального бюджета и поставка МТР должны осуществляться во все субъекты РФ. При этом объемы поставок определяются в соответствии с п. 4.3. настоящей Методики. При определении объемов софинансирования мероприятий Программы за счет средств бюджетов субъектов РФ и внебюджетных источников допускается учитывать софинансирование по другим мероприятиям.

УТВЕРЖДАЮ
Начальник Департамента ОБДД МВД России –
главный государственный инспектор безопасности
дорожного движения Российской Федерации
генерал-лейтенант милиции

В.Н.КИРЬЯНОВ
9 июня 2009 г.

МЕТОДИКА проведения квалификационных экзаменов на получение права на управление транспортными средствами

Вводится в действие с 01.11.2011 г.,
с правом досрочного применения

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Настоящая Методика проведения квалификационных экзаменов на получение права на управление транспортными средствами (далее – Методика) устанавливает формы, методы и порядок проведения экзаменов в Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее – Госавтоинспекция), а также систему оценки знаний и навыков кандидатов в водители.

2. Квалификационные экзамены на получение права на управление транспортными средствами (далее – экзамены) проводятся с целью определения возможности выдачи кандидатам в водители¹ водительских удостоверений в порядке, предусмотренном Правилами сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 15 декабря 1999 г. № 1396 (далее – Правила).

3. Экзамены в общем виде состоят из трех частей: теоретического экзамена и двух этапов практического экзамена.

Для получения права на управление транспортными средствами соответствующих категорий у кандидатов в водители принимаются следующие экзамены:

на категорию «А» – теоретический экзамен и первый этап практического экзамена;

на категории «В», «С», «D» – теоретический экзамен, первый и второй этапы практического экзамена;

на категории «BE», «CE», «DE» – первый и второй этапы практического экзамена;

на категории «трамвай», «троллейбус» – теоретический экзамен.

4. Теоретический экзамен проводится методом программированного контроля знаний с использованием соответствующей автоматизированной системы.

Примечание. С учетом социально-экономических и иных характеристик соответствующей территории допускается осуществлять прием экзамена методом программированного контроля

¹ Кандидатами в водители считаются лица, желающие получить право на управление транспортными средствами соответствующих категорий, а также лица, для которых нормативными правовыми актами предусмотрена сдача квалификационных экзаменов.

знаний с использованием соответствующей автоматизированной системы на территории обслуживания ближайшего экзаменационного подразделения соответствующего субъекта Российской Федерации.

5. Первый этап практического экзамена проводится на автоматизированном автодроме.

Примечание. С учетом социально-экономических и иных характеристик соответствующей территории допускается осуществлять прием экзамена на автоматизированном автодроме, расположенном на территории обслуживания ближайшего экзаменационного подразделения соответствующего субъекта Российской Федерации.

6. Второй этап практического экзамена проводится на испытательном маршруте в условиях реального дорожного движения.

7. Общие требования к автоматизированной системе, используемой при приеме теоретического экзамена, автоматизированному автодрому, оборудованию зон выполнения испытательных упражнений для проведения первого этапа практического экзамена и испытательным маршрутам приведены соответственно в приложениях №№ 1–4 к Методике.

8. Практический экзамен принимается на транспортном средстве (далее – ТС) той категории, на право управления которой будет выдаваться водительское удостоверение:

«А» – на двухколесных мотоциклах;

«В» – на автомобилях, разрешенная максимальная масса которых не превышает 3500 кг и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает 8, способных по своим техническим характеристикам развивать скорость не менее 100 км/ч;

«С» – на грузовых автомобилях с разрешенной максимальной массой свыше 7000 кг;

«D» – на автобусах, вместимость которых не менее 28 сидячих мест и длина не менее 7,0 м;

«BE» – на автомобилях, разрешенная максимальная масса которых не превышает 3500 кг и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает 8, способных по своим техническим характеристикам развивать скорость не менее 100 км/ч, с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не менее 1000 кг, а разрешенная максимальная масса состава ТС превышает 3500 кг;

«СЕ» – на грузовых автомобилях с разрешенной максимальной массой свыше 7000 кг с прицепом, имеющим не менее двух осей с расстоянием между ними более 1 м, или полуприцепом;

«DE» – на сочлененных автобусах или автобусах, вместимость которых не менее 28 сидячих мест и длина не менее 7,0 м с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не менее 1000 кг.

Примечания.

1. Прием экзаменов у лиц с ограниченными физическими возможностями, допущенных по медицинским показаниям к управлению ТС соответствующих категорий с ограничениями, осуществляется на ТС, конструкция которых отвечает имеющимся медицинским предписаниям.

2. Для приема первого этапа практического экзамена должны использоваться ТС, имеющие следующие, помимо изложенных выше, характеристики:

для категории «В» – длина не менее 3,8 м, ширина не менее 1,6 м, расстояние между осями колес (далее – База) не менее 2,2 м, минимальный радиус поворота не менее 4,2 м;

для категории «С» – длина не менее 6,0 м, ширина не менее 2,0 м, база не менее 3,3 м, минимальный радиус поворота не менее 5,8 м.

для категории «D» – длина не менее 7,0 м, ширина не менее 2,0 м, база не менее 3,5 м, минимальный радиус поворота не менее 7,8 м.

9. Используемые для приема экзаменов ТС должны соответствовать требованиям Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД) и Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения (далее – Основные положения), утвержденных постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090.

Исправное техническое состояние ТС должно быть подтверждено соответствующим документом о прохождении государственного технического осмотра.

10. Используемые для приема экзаменов ТС должны быть дополнительно оборудованы: при проведении первого этапа практического экзамена на автоматизированном автодроме – соответствующими датчиками и системами приема и передачи информации в диспетчерский пункт автодрома;

при проведении второго этапа практического экзамена – аппаратно-программными комплексами, обеспечивающими аудио- и видеонаблюдение за дорожной обстановкой, действиями кандидата в водители, экзаменатора (помощника экзаменатора), а также регистрацию полученной информации (далее – АПК «АВН»), общие требования к которым приведены в приложении № 5 к Методике.

11. Изменение конструкции ТС, связанное с установкой дополнительных педалей управления, зеркал заднего вида, опознавательных знаков «учебное транспортное средство», должно быть оформлено в соответствии с Порядком контроля за внесением изменений в конструкцию транспортных средств, зарегистрированных в Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации² и подтверждено соответствующей записью в свидетельстве о регистрации транспортного средства о внесении изменений в регистрационные данные ТС³.

12. Каждая из частей экзаменов оценивается независимо друг от друга по следующей системе: положительная оценка – «СДАЛ», отрицательная – «НЕ СДАЛ».

Экзамены сдаются в следующей последовательности: сначала теоретический, затем – практический. Кандидат в водители, не сдавший теоретический экзамен, к практическому экзамену не допускается. Повторный экзамен, как теоретический, так и практический, назначается не ранее чем через 7 дней со дня проведения предыдущего⁴.

Положительная оценка, полученная на первом этапе практического экзамена, считается действительной в течение срока действия положительной оценки, полученной на теоретическом экзамене.

В случае если кандидат в водители получил отрицательную оценку за какую-либо из частей практического экзамена, передача ранее сданных частей экзамена в период действия положительной оценки не требуется.

² Приказ МВД России от 7 декабря 2000 г. № 1240 «Об утверждении нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по техническому надзору» (зарегистрирован в Минюсте России 25 января 2001 г., регистрационный № 2548).

³ Приказ МВД России от 24 ноября 2008 г. № 1001 «О порядке регистрации транспортных средств» (зарегистрирован в Минюсте России 30 декабря 2008 г., регистрационный № 13051).

⁴ Пункт 21 постановления Правительства Российской Федерации от 15 декабря 1999 г. № 1396.

13. Оценки, полученные кандидатом в водители в ходе экзаменов, заносятся в экзаменационный лист (приложение № 6 к Методике) и протокол приема квалификационных экзаменов (приложение № 3 к Инструкции о порядке организации работы по приему квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений в подразделениях Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации⁵).

14. По окончании каждой части (этапа) экзаменов экзаменационный лист с итоговой оценкой подписывается экзаменатором и кандидатом в водители.

15. Аудио- и видеoinформация, записанная с использованием АПК «АВН» в ходе второго этапа практического экзамена, хранится в экзаменационном подразделении в течение 12 месяцев с даты соответствующего экзамена. Она может быть использована в случае обжалования кандидатом в водители результатов экзамена в установленном порядке.

Запрещается передача информации без согласия кандидата в водители для опубликования (трансляции).

Копия аудио- и видеoinформации на основании письменного запроса выдается судам, органам прокуратуры, следствия, дознания в связи с находящимися в их производстве уголовными, гражданскими делами, делами об административных правонарушениях и другим органам в порядке, предусмотренном законодательством Российской Федерации.

II. МЕТОДИКА ПРОВЕДЕНИЯ ТЕОРЕТИЧЕСКОГО ЭКЗАМЕНА

Содержание экзамена

16. Экзамен проводится с целью проверки теоретических знаний и определения возможности допуска кандидатов в водители к практическому экзамену либо в случаях, предусмотренных Правилами, вынесения решения о возможности выдачи водительского удостоверения.

17. При проведении теоретического экзамена проверяется знание кандидатом в водители:

ПДД;

Основных положений;

основ безопасного управления ТС;

законодательства Российской Федерации в части, касающейся обеспечения безопасности дорожного движения, а также уголовной, административной и гражданской ответственности водителей ТС;

технических аспектов безопасного управления ТС;

факторов, способствующих возникновению дорожно-транспортных происшествий;

элементов конструкции ТС, состояние которых влияет на безопасность дорожного движения;

методов оказания доврачебной медицинской помощи лицам, пострадавшим при дорожно-транспортном происшествии (далее – ДТП).

18. Экзамен проводится по вопросам, включенным в экзаменационные билеты (далее – билеты), утвержденные в порядке, установленном Правилами.

Билеты сгруппированы в комплекты по соответствующим категориям ТС:

комплект «А» и «В» – для приема теоретических экзаменов на право управления ТС категорий «А» и «В»;

комплект «С» и «D» – для приема теоретических экзаменов на право управления ТС категорий «С», «D», «трамвай» и «троллейбус»⁶.

19. Каждый билет содержит 20 вопросов. На каждый вопрос приведено от двух до пяти ответов, один из которых правильный. Все экзаменационные вопросы объединены в 4 группы по 40 тематических блоков, состоящих из 5 вопросов каждый (первая группа содержит вопросы №№ 1–5 экзаменационных билетов; вторая – №№ 6–10; третья – №№ 11–15 и четвертая – №№ 16–20). Билет состоит из четырех тематических блоков, каждый из которых выбран случайным образом из соответствующей группы.

Перестановка вопросов между тематическими блоками не допускается.

Организация проведения экзамена

20. Для ответа на билет, состоящий из 20 вопросов, кандидату в водители предоставляется 20 минут. По истечении указанного времени экзамен прекращается, кроме случаев, предусмотренных пунктами 37 и 38 Методики.

21. Хронометраж времени осуществляется автоматически с момента вывода на экран монитора автоматизированного рабочего места (далее – АРМ) кандидата в водители соответствующего билета.

22. Последовательность ответов на вопросы билета выбирается кандидатом в водители самостоятельно.

23. Экзамен проводится в помещении, оборудованном рабочими местами для кандидатов в водители и экзаменатора.

24. Планировка и оборудование помещения, используемого для приема теоретического экзамена, должны позволять экзаменатору осуществлять визуальный контроль за действиями кандидатов в водители. В указанном помещении не допускается использование информационных материалов, литературы или технических средств, позволяющих кандидатам в водители выбрать правильный ответ на какой-либо из вопросов билетов.

Порядок проведения экзамена

25. Перед началом экзамена экзаменатором производится проверка работоспособности автоматизированной системы в целом и каждого АРМ. Неисправные АРМ кандидатов в водители для экзаменов не используются.

26. Экзаменатор устанавливает личность кандидата в водители, предлагает кандидату в водители занять рабочее место, знакомит с порядком проведения экзамена и системой оценки его результатов.

27. Перед началом экзамена на экране монитора отображаются номер АРМ, наименование комплекта экзаменационных билетов, по которому проводится экзамен, а также фамилия, имя, отчество кандидата в водители, назначенного для сдачи экзамена за данным АРМ.

⁵ Приказ МВД России от 20 июля 2000 г. № 782 «О мерах по реализации постановления Правительства Российской Федерации от 15 декабря 1996 г. № 1396» (зарегистрирован в Минюсте России 11 августа 2000 г., регистрационный № 2349).

⁶ Кандидаты в водители, прошедшие подготовку по программе подготовки водителей ТС категорий «В, С», сдают теоретический экзамен по комплекту билетов «С» и «D».

Билет формируется и выводится на экран монитора только после двойного нажатия кандидатом в водители соответствующей клавиши на клавиатуре АРМ или иным способом, определяемым применяемым техническим оборудованием.

28. В ходе экзамена на экране монитора АРМ кандидата в водители отображаются вопросы билета и время, оставшееся до конца экзамена.

29. Графическое изображение вопросов на экране монитора должно быть идентично изображению соответствующих вопросов экзаменационных билетов, утвержденных в порядке, установленном Правилами.

30. Для исключения ошибок, вызванных случайным нажатием клавиш, кандидат в водители должен продублировать выбранный им вариант ответа повторным нажатием соответствующей клавиши или иным способом, определяемым применяемым техническим оборудованием.

31. Информация о правильности ответов на вопросы билета должна отображаться на АРМ кандидата в водители:

- по окончании времени, отведенного для ответов на вопросы билета;
- по окончании времени, отведенного для ответов на вопросы дополнительных тематических блоков в случаях, предусмотренных пунктами 37 и 38 Методики;
- после ответов на все вопросы билета и/или ответов на вопросы дополнительных тематических блоков в случаях, предусмотренных пунктами 37 и 38 Методики;
- после трех неправильных ответов на вопросы билета;
- после двух неправильных ответов на вопросы одного тематического блока билета;
- после одного неправильного ответа на вопросы дополнительных тематических блоков в случаях, предусмотренных пунктами 37 и 38 Методики.

При этом на экран монитора выводится итоговая оценка за экзамен, информация о правильных и неправильных ответах, о предоставлении возможности ответов на вопросы дополнительных тематических блоков в случаях, предусмотренных пунктами 37 и 38 Методики, а также время, затраченное на экзамен.

По запросу кандидата в водители путем нажатия соответствующей клавиши или иным способом, определяемым применяемым техническим оборудованием, на экране монитора повторно отображаются вопросы билета, на которые был выбран неправильный ответ, с указанием правильного ответа.

32. Информация об ответах на вопросы билетов и результатах сдачи экзамена по каждому кандидату в водители автоматизированным способом формируется на мониторе АРМ экзаменатора для контроля, распечатки протокола приема квалификационных экзаменов и экзаменационного листа.

33. По запросу экзаменатора на мониторе его АРМ должны быть представлены комментарии к правильным ответам на вопросы билетов, по которым поволился экзамен.

34. В случае выявления неисправности АРМ кандидата в водители в ходе экзамена выставленная оценка аннулируется и экзамен проводится вновь на другом АРМ.

Система оценки

35. Оценка «СДАЛ» выставляется, если кандидат в водители в отведенное время ответил правильно на 20 вопросов билета.

36. Оценка «НЕ СДАЛ» выставляется, если кандидат в водители в отведенное время ответил правильно менее чем на 18 вопросов билета или допустил две ошибки в одном тематическом блоке, или в отведенное время не ответил на два вопроса в одном тематическом блоке. При этом экзамен прекращается, о чем информируется кандидат в водители.

37. В случае если при ответе на вопросы билета кандидат в водители допустил одну ошибку или в отведенное время не ответил на один вопрос, ему предоставляется возможность в течение 5 минут ответить на 5 вопросов одного дополнительного тематического блока. Дополнительный тематический блок выбирается из той же группы, что и тематический блок, при ответе на вопросы которого кандидатом в водители допущена ошибка или не дан ответ.

Если кандидат в водители в отведенное время ответил правильно на 5 вопросов дополнительного тематического блока, выставляется оценка «СДАЛ». В противном случае выставляется оценка «НЕ СДАЛ».

38. В случае если при ответе на вопросы билета кандидат в водители допустил две ошибки в разных тематических блоках, или в отведенное время не ответил на два вопроса в разных тематических блоках, или допустил одну ошибку и в отведенное время не ответил на один вопрос в разных тематических блоках, ему предоставляется возможность в течение 10 минут ответить на 10 вопросов двух дополнительных тематических блоков. Дополнительные тематические блоки выбираются из тех же групп, что и тематические блоки, при ответе на вопросы которых кандидатом в водители допущены ошибки, или не даны ответы, или допущена ошибка и не дан ответ.

Если кандидат в водители в отведенное время ответил правильно на 10 вопросов дополнительных тематических блоков, выставляется оценка «СДАЛ». В противном случае выставляется оценка «НЕ СДАЛ».

39. Если при ответе на вопросы билета кандидат в водители пользовался какой-либо литературой, техническими средствами или переговаривался с другими лицами, экзамен прекращается и кандидату в водители выставляется оценка «НЕ СДАЛ».

III. МЕТОДИКА ПРОВЕДЕНИЯ ПЕРВОГО ЭТАПА ПРАКТИЧЕСКОГО ЭКЗАМЕНА

Содержание экзамена

40. Экзамен проводится с целью проверки у кандидатов в водители навыков управления ТС и определения возможности допуска к экзамену в условиях реального дорожного движения либо в случаях, предусмотренных Правилами, вынесения решения о возможности выдачи водительского удостоверения.

41. При проведении экзамена у кандидата в водители проверяются соответствующие умения и навыки управления ТС:

- пользования органами управления, зеркалами заднего вида, ремнями безопасности;
- начала движения;
- маневрирования в ограниченном пространстве передним и задним ходом;
- построения оптимальной траектории маневра;
- оценки дистанции, интервала, габаритных параметров;
- переключения передач (кроме ТС с автоматической трансмиссией);

остановки в обозначенном месте;
остановки и начала движения на подъеме;
постановки на стоянку параллельно краю проезжей части;
въезда в бокс задним ходом;
проезда пешеходного перехода, регулируемого перекрестка;
проезда нерегулируемого железнодорожного переезда;
применения аварийной сигнализации;
движения мотоцикла по железной дороге;
управления мотоциклом на малой скорости;
прямолинейного движения автопоезда задним ходом;
постановки автопоезда задним бортом к платформе.

42. Экзамен проводится путем последовательного выполнения испытательных упражнений. Последовательность выполнения испытательных упражнений, предусмотренных для ТС соответствующей категории, определяется схемой организации дорожного движения на автоматизированном автодроме.

43. При проведении экзамена на категорию «А» выполняются следующие испытательные упражнения:

- № 1 «Старт»;
- № 2 «Габаритный коридор»;
- № 3 «Габаритный полукруг»;
- № 4 «Разгон – торможение»;
- № 5 «Змейка»;
- № 6 «Колесная доска»;
- № 7 «Движение с малой скоростью»;
- № 8 «Габаритная восьмерка»;
- № 9 «Финиш».

Примечание. При проведении экзамена на категорию «А» у лиц с ограниченными физическими возможностями, допущенных по медицинским показаниям к управлению трехколесными мототранспортными средствами или мотоциклами с боковым прицепом, выполняются следующие испытательные упражнения: № 1 «Старт», № 4 «Разгон – торможение», № 5 «Змейка», № 8 «Габаритная восьмерка», № 9 «Финиш».

44. При проведении экзамена на категории «В», «С», «D» выполняются следующие испытательные упражнения:

- № 1 «Старт»;
- № 2 «Остановка и начало движения на подъеме»;
- № 3 «Проезд пешеходного перехода»;
- № 4 «Повороты на 90 градусов»;
- № 5 «Змейка»;
- № 6 «Разворот и парковка»;
- № 7 «Параллельная парковка задним ходом»;
- № 8 «Проезд регулируемого перекрестка»;
- № 9 «Проезд нерегулируемого железнодорожного переезда»;
- № 10 «Полоса разгона»;

- № 11 «Аварийная остановка»;
- № 12 «Финиш».

45. При проведении экзамена на категории «BE», «CE», «DE» выполняются следующие испытательные упражнения:

- № 1 «Старт»;
- № 2 «Остановка к платформе задним бортом»;
- № 3 «Выезд от платформы на участок дороги»;
- № 4 «Прямолинейное движение в габаритном коридоре задним ходом»;
- № 5 «Прямолинейное движение в габаритном коридоре передним ходом»;
- № 6 «Финиш».

46. Условные обозначения, используемые на рисунках, иллюстрирующих испытательные упражнения, приведены в приложении № 7 к Методике.

Содержание испытательных упражнений, рисунки, контрольные таблицы для соответствующих категорий ТС приведены в приложениях №№ 8–10 к Методике.

Организация проведения экзамена

47. Перед началом экзамена в присутствии экзаменатора производится проверка работоспособности автоматизированной системы автодрома путем включения соответствующей программы тестирования, а также наличия, исправности и правильности установки светофорного объекта, дорожных знаков, разметки в соответствии с экспликацией автодрома.

Примечание. Контроль работоспособности автоматизированной системы автодрома осуществляется в непрерывном режиме. При возникновении неисправности соответствующая информация выводится на экран монитора в диспетчерском пункте. При этом экзамен прекращается до устранения неисправности, а результаты экзамена в отношении кандидатов в водители, выполнявших испытательные упражнения с момента выявления неисправности, аннулируются.

48. Общее время выполнения испытательных упражнений (T_0) рассчитывается по формуле⁷ и используется в качестве одного из оценочных параметров при приеме экзамена.

49. Не допускается проведение экзамена в случаях, если:
ТС, используемые для приема экзаменов, не отвечают требованиям Методики;
неисправна автоматизированная система автодрома.

50. Перед началом выполнения испытательных упражнений ТС должно быть установлено в предстартовой зоне, двигатель прогрет и выключен, стояночный тормоз включен, рычаг механической коробки переключения передач в нейтральном положении (для автоматической трансмиссии орган управления режимами трансмиссии должен находиться в положении «Р»).

⁷ Формула расчета общего времени выполнения испытательных упражнений (T_0):

$$T_0 = \frac{L_g}{V_{cp}} + t_y = \dots \text{мин},$$

где L_g - общая протяженность пути прохождения комплекса испытательных упражнений на автодроме (за исключением зон испытательных упражнений, на выполнение которых Методикой устанавливаются нормативы времени), м; V_{cp} - средняя скорость движения по автодрому (принимается равной 10 км/ч), м/мин; t_y - суммарное время выполнения упражнений, на которые Методикой устанавливаются нормативы времени), мин.

51. Контроль выполнения упражнений осуществляется с помощью автоматизированной системы автодрома.

52. Посадка в ТС кандидата в водители перед началом выполнения испытательных упражнений и высадка из него после выполнения испытательных упражнений осуществляется под руководством работника автоматизированного автодрома.

53. Во время экзамена на территории автоматизированного автодрома не допускается движение ТС, кроме используемых для приема экзаменов, и пешеходов, кроме лиц, непосредственно занятых в приеме экзаменов.

Порядок проведения экзамена

54. Экзаменатор устанавливает личность кандидата в водители, знакомит кандидата в водители с порядком проведения экзамена и системой оценки его результатов.

55. По команде экзаменатора кандидат в водители выполняет соответствующий комплекс испытательных упражнений в соответствии с требованиями приложений №№ 8–10 к Методике.

56. В случае выявления в ходе экзамена неисправности автоматизированной системы автодрома выставленная оценка аннулируется и экзамен проводится вновь.

Система оценки

57. Для каждого испытательного упражнения, а также всего комплекса испытательных упражнений в целом определен перечень ошибок, за которые кандидату в водители начисляются штрафные баллы, предусмотренные контрольными таблицами.

58. Оценка «СДАЛ» за экзамен выставляется, если кандидат в водители выполнил в установленное время все испытательные упражнения, предусмотренные комплексом, набрав при этом 20 и менее штрафных баллов.

59. Оценка «НЕ СДАЛ» за экзамен выставляется, если кандидат в водители набрал более 20 штрафных баллов, при этом экзамен прекращается, о чем информируется кандидат в водители.

IV. МЕТОДИКА ПРОВЕДЕНИЯ ВТОРОГО ЭТАПА ПРАКТИЧЕСКОГО ЭКЗАМЕНА

Содержание экзамена

60. Экзамен проводится с целью проверки у кандидатов в водители навыков управления ТС в условиях реального дорожного движения и вынесения решения о возможности выдачи водительского удостоверения.

61. При проведении экзамена у кандидатов в водители проверяется умение применять и выполнять требования ПДД по следующим разделам:

- общие обязанности водителей;
- применение специальных сигналов;
- сигналы светофора и регулировщика;
- применение аварийной сигнализации и знака аварийной остановки;
- начало движения, маневрирование;

- расположение транспортных средств на проезжей части;
- скорость движения;
- обгон, встречный разъезд;
- остановка и стоянка;
- проезд перекрестков;
- пешеходные переходы и места остановок маршрутных транспортных средств;
- движение через железнодорожные пути;
- приоритет маршрутных транспортных средств;
- пользование внешними световыми приборами и звуковыми сигналами.

Организация проведения экзамена

62. Экзамен проводится одним из двух методов:

несколько кандидатов в водители поочередно осуществляют поездки по испытательному маршруту;

несколько кандидатов в водители осуществляют поездки по различным испытательным маршрутам одновременно.

Метод проведения экзамена выбирается в зависимости от количества испытательных маршрутов, экзаменаторов, кандидатов в водители и используемых для приема экзамена ТС.

63. Перед началом экзамена в присутствии экзаменатора проверяется соответствие ТС требованиям пунктов 9 и 10 Методики, включая работоспособность дополнительных педалей управления, исправность АПК «АВН» и настройку его видеокамер, а также правильность отображения штрафных баллов, вводимых с блока управления.

64. При проведении экзамена в ТС должны находиться кандидат в водители, экзаменатор, а также собственник ТС либо его представитель.

Примечание. При движении по испытательному маршруту собственник ТС (представитель собственника) должен находиться на сиденье, с которого осуществляется доступ к дублирующим органам управления.

65. Испытательный маршрут и последовательность выполнения заданий в процессе движения по нему определяются экзаменатором.

66. Контроль правильности выполнения заданий осуществляется экзаменатором визуально.

67. Продолжительность экзамена на испытательном маршруте – не менее 20 минут. Экзамен может быть прекращен досрочно при получении кандидатом в водители оценки «НЕ СДАЛ».

68. Не допускается проведение экзамена в случаях, если:
собственник ТС (представитель собственника) не имеет при себе водительского удостоверения и документа на право обучения вождению соответствующей категории ТС;

ТС не отвечает требованиям Методики;

испытательный маршрут не отвечает требованиям Методики и/или условиям обеспечения безопасности дорожного движения.

Порядок проведения экзамена

69. Экзаменатор устанавливает личность кандидата в водители, знакомит кандидата в водители с порядком проведения экзамена и системой оценки его результатов, включает АПК «АВН».

70. Перед началом экзамена ТС должно быть установлено в начале маршрута, двигатель прогрет и выключен, стояночный тормоз включен, рычаг механической коробки переключения передач в нейтральном положении (для автоматической трансмиссии орган управления режимами трансмиссии должен находиться в положении «Р»).

71. По команде экзаменатора кандидат в водители осуществляет подготовку к движению и выполняет поездку по испытательному маршруту, следуя указаниям экзаменатора.

72. При движении по испытательному маршруту экзаменатор подает команды кандидату в водители, контролирует правильность выполнения заданий и фиксирует допущенные ошибки (в виде штрафных баллов) с помощью пульта управления АПК «АВН», которые автоматически отображаются на видеозаписи в виде соответствующих меток, суммируются и выводятся на экран монитора для оформления экзаменационного листа по окончании экзамена.

Команды кандидату в водители должны подаваться экзаменатором четко и своевременно. Необходимо предлагать кандидату в водители самому определить оптимальное место для выполнения маневра по заданию экзаменатора. Например, команды остановиться или развернуться должны подаваться соответственно в следующей форме: «Выберите место для остановки и остановитесь» или «Выберите место для разворота и развернитесь».

Запрещается провоцировать кандидата в водители к каким-либо действиям в нарушение требований ПДД, курить в ТС, включать радио- и другую звуковоспроизводящую аппаратуру. Мобильные телефоны в салоне ТС должны быть выключены.

73. При возникновении угрозы безопасности движения с целью предотвращения ДТП собственник ТС (представитель собственника) или экзаменатор, находящийся за дублирующими органами управления, обязан незамедлительно вмешаться в процесс управления ТС.

74. По окончании экзамена информация, записанная с помощью АПК «АВН», включая дату сдачи экзамена, время начала и окончания экзамена, общее количество набранных штрафных баллов, данные о кандидате в водители (личный номер заявителя), автоматически переносится в соответствующую автоматизированную базу данных ГИБДД или передается на внешних носителях в экзаменационное подразделение.

Система оценки

75. Контрольная таблица второго этапа практического экзамена с перечнем ошибок, нарушений пунктов ПДД и штрафных баллов приведена в приложении № 11 к Методике.

76. Оценка «СДАЛ» выставляется, если кандидат в водители в ходе экзамена не допустил ошибок или сумма штрафных баллов за допущенные ошибки составила 20 и менее баллов.

77. Оценка «НЕ СДАЛ» выставляется, если сумма штрафных баллов за допущенные ошибки составила более 20 баллов, при этом экзамен прекращается, о чем информируется кандидат в водители.

Общие требования к автоматизированной системе, используемой при приеме теоретического экзамена

Автоматизированная система, используемая для проведения теоретического экзамена методом программированного контроля знаний, должна отвечать следующим основным требованиям.

Состав

1. Автоматизированное рабочее место экзаменатора (далее – АРМ «Экзаменатор»), состоящее из ПЭВМ с клавиатурой, манипулятором «мышь», монитором и принтером.
2. Автоматизированные рабочие места кандидатов в водители (далее – АРМ «Кандидат в водители»), состоящие из ПЭВМ или терминальных бездисковых станций с монитором и клавиатурой¹.
3. Сетевое оборудование.
4. Системное и прикладное программное обеспечение с компьютерной базой утвержденных в установленном порядке экзаменационных билетов.

Общие требования к АРМ «Экзаменатор»

5. Осуществление защиты от несанкционированного доступа к установленному программному обеспечению и данным, а также их нерегламентированного тиражирования. Доступ к прикладному программному обеспечению АРМ «Экзаменатор» и базе данных должен быть защищен паролем системой. Вход в систему должен протоколироваться.
6. Взаимодействие с АРМ «Инспектор»² посредством локальной вычислительной сети, а также формирование файлов информационного обмена в форматах, используемых в федеральной информационной системе ГИБДД (ФИС ГИБДД) в соответствии с Требованиями к информационному взаимодействию в ФИС ГИБДД³, и передачи информации для формирования реестров выдачи водительских удостоверений.
7. Назначение АРМ «Кандидат в водители» для конкретного кандидата в водители для сдачи экзамена и автоматическое формирование вопросов экзаменационного билета для каждого АРМ «Кандидат в водители» в соответствии с требованиями пунктов 18, 19, 37 и 38 Методики.
8. Прекращение экзамена на конкретном АРМ «Кандидат в водители» по команде экзаменатора в случаях, предусмотренных пунктом 39 Методики.

¹ Допускается не оснащать АРМ клавиатурой, если ее функция выполняется иным способом, определяемым применяемым техническим оборудованием (сенсорной панелью монитора, манипулятором «мышь» и т.п.).

² АРМ «Инспектор» – автоматизированное рабочее место сотрудника экзаменационного подразделения Госавтоинспекции, осуществляющего прием заявлений от кандидатов в водители, проверку документов по базам данных, назначение на экзамены и т.п.

³ Приказ МВД России от 3 декабря 2007 г. № 1144.

9. Просмотр фактических ответов на вопросы с одновременным указанием правильных и неправильных ответов в реальном масштабе времени по любому АРМ «Кандидат в водители».

10. Автоматическая регистрация в базе данных результата сдачи теоретического экзамена и осуществление распечатки протокола экзамена и экзаменационного листа.

Общие требования к АРМ «Кандидат в водители»

11. Взаимодействие в качестве терминала пользователя с АРМ «Экзаменатор» посредством локальной вычислительной сети.

12. Обеспечение идентичности графического изображения вопросов на экране монитора АРМ «Кандидат в водители» изображению соответствующих вопросов экзаменационных билетов, утвержденных в установленном порядке.

13. Обеспечение вывода на экран монитора номера АРМ «Кандидат в водители» категории ТС, на получение права на управление которыми сдается экзамен, фамилии, имени, отчества находящегося за данным АРМ кандидата в водители, вопросов экзаменационного билета, включая случаи, предусмотренные пунктами 37 и 38 Методики, времени, оставшегося до конца экзамена, должно производиться только после нажатия кандидатом в водители соответствующей клавиши на клавиатуре АРМ «Кандидат в водители» (кнопкой «старт» или иным способом, определяемым применяемым техническим оборудованием).

14. Обеспечение возможности кандидату в водители самостоятельно выбирать последовательность ответов на вопросы билета.

15. Обязательное дублирование кандидатом в водители выбранного варианта ответа повторным нажатием соответствующей клавиши или иным способом, определяемым применяемым техническим оборудованием (сенсорной панелью монитора, манипулятором «мышь» и т.п.).

16. Отображение на мониторе АРМ «Кандидат в водители» по окончании экзамена (по окончании ответов на вопросы, включая дополнительные, либо по истечении установленного времени, включая дополнительное) представленных кандидату в водители вопросов, выбранных ответов на эти вопросы, правильных ответов на вопросы билета с одновременным выводом экзаменационного листа с номерами выбранных и правильных ответов, а также затраченного на экзамен времени.

17. Автоматическая передача результатов экзамена с АРМ «Кандидат в водители» на АРМ «Экзаменатор».

Общие требования к автоматизированному автодрому, используемому для приема первого этапа практического экзамена

Автоматизированный автодром – комплекс специальных технических средств и сооружений, предназначенный для обучения и приема первого этапа практического экзамена с использованием автоматизированной системы контроля и оценки навыков управления транспортными средствами кандидатов в водители.

Основными элементами автоматизированного автодрома являются закрытая от движения площадка, оборудованная испытательными упражнениями с элементами улично-дорожной сети, диспетчерский пункт и аппаратно-программный комплекс, включающий взаимосвязанные между собой специально оборудованные ТС, технические средства организации дорожного движения, а также автоматизированную систему контроля и оценки результатов выполнения кандидатами в водители каждого испытательного упражнения и экзамена в целом.

Автоматизированный автодром должен удовлетворять следующим требованиям.

Общие требования к элементам улично-дорожной сети автоматизированного автодрома

1. Автоматизированный автодром должен иметь установленное по периметру ограждение, препятствующее движению по его территории ТС и людей, кроме непосредственно участвующих в проведении экзаменов.

2. Расположение автоматизированного автодрома должно учитывать требования правил, технических норм и стандартов в части безопасности дорожного движения и экологической безопасности.

3. Размеры автоматизированного автодрома должны обеспечивать возможность размещения на нем всех зон испытательных упражнений, определенных Методикой для соответствующих категорий ТС. При этом должны учитываться габаритные параметры и радиусы поворота используемых для проведения экзаменов ТС, размеры предстартовой и послефинишной зон, зон выполнения испытательных упражнений и участков движения между ними, а также технологических зон для размещения диспетчерского пункта, элементов автоматизированной системы, технических средств организации дорожного движения и установок наружного освещения.

4. Размещение зон испытательных упражнений, элементов автоматизированной системы и технических средств организации дорожного движения на автоматизированном автодроме должно обеспечивать возможность последовательного и непрерывного выполнения всего комплекса испытательных упражнений, предусмотренного Методикой для соответствующей категории ТС.

5. Последовательность выполнения испытательных упражнений, предусмотренных для ТС соответствующей категории, определяется схемой организации дорожного движения автоматизированного автодрома.

6. Участки автоматизированного автодрома, предназначенные для движения ТС, должны иметь ровное, однородное асфальтобетонное покрытие. Указанное покрытие не должно иметь

перепадов, выбоин, иных повреждений, затрудняющих движение ТС с разрешенной скоростью. В зоне движения ТС не допускается наличие посторонних предметов, не имеющих отношения к обустройству автоматизированного автодрома.

7. Коэффициент сцепления колеса с дорожным покрытием (в том числе наклонного участка) должен быть не ниже 0,4¹.

8. На проезжей части автоматизированного автодрома должен быть предусмотрен водоотвод с ее поверхности. Проезжая часть должна быть горизонтальной с максимальным продольным уклоном 10‰.

9. В случае проведения экзаменов в темное время суток средняя горизонтальная освещенность проезжей части автодрома должна быть не менее 20 лк. Отношение максимальной освещенности к средней должна быть не более 3:1. Показатель ослепленности установок наружного освещения не должен превышать 150².

10. Используемые на автоматизированном автодроме технические средства организации дорожного движения должны соответствовать установленным требованиям³.

Примечания.

1. *Рекомендуется использовать дорожные знаки I или II типоразмера по ГОСТ Р 52290-2004, светофоры – типа Т.1 по ГОСТ Р 52282-2004.*

2. *Допускается уменьшение нормированного расстояния от дорожных знаков и разметки до объекта.*

11. Для обозначения зон и элементов испытательных упражнений, контролируемых автоматизированной системой, применяется специальная разметка, требования к которой изложены в приложении № 3 к Методике.

12. Дополнительно на автоматизированном автодроме должны иметься соответствующие датчики, линии электроснабжения и связи, обеспечивающие функционирование улично-дорожной сети как элемента автоматизированной системы автодрома.

13. Датчики должны быть стационарно установлены, не должны изменять своего местоположения или технического назначения при воздействии на них механических или погодных факторов, а также не являться помехой для движения ТС.

Требования к ТС, используемым для приема экзаменов на автоматизированном автодроме

14. ТС, используемые для приема экзаменов на автодроме, должны соответствовать требованиям пунктов 8–11 Методики, а также должны быть оборудованы системами приема/передачи информации, датчиками, световым и/или звуковым сигналом аварийного торможения,

¹ ГОСТ Р 50597-93 «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения», ГОСТ 30413-96 «Дороги автомобильные. Метод определения коэффициента сцепления колеса автомобиля с дорожным покрытием».

² СНиП 2.05.02-85 «Автомобильные дороги».

³ ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования», ГОСТ Р 51256-99 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Типы и основные параметры. Общие технические требования», ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования. Методы испытаний», ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

дисплеем, обеспечивающими функционирование ТС как элемента автоматизированной системы автодрома, информирование кандидата в водители об оценке в автоматизированном режиме результатов и времени выполнения каждого испытательного упражнения и экзамена в целом.

Требования к диспетчерскому пункту

15. Расположение диспетчерского пункта должно предусматривать возможность ведения визуального наблюдения за обстановкой на автодроме в целом.

16. Диспетчерский пункт должен иметь возможность размещения в нем автоматизированных рабочих мест, оснащенных компьютерами, мониторами, показывающими действия кандидатов в водители, принтером для распечатки результатов экзамена, оборудованием для бесперебойного получения/передачи и обработки информации, громкоговорящей связью, обеспечивающего функционирование пункта как элемента автоматизированной системы автодрома.

17. Электропитание оборудования диспетчерского пункта должно иметь систему защиты и стабилизации.

Требования к автоматизированной системе

18. Автоматизированная система должна обеспечивать:

- непрерывность процесса приема первого этапа практического экзамена;
- контроль в режиме реального времени одновременного движения по площадке нескольких ТС;
- прием/передачу и обработку информации, полученной в ходе экзамена;
- контроль исправности системы;
- контроль выполнения испытательных упражнений (каждого по отдельности и всего комплекса в целом);
- хронометраж времени выполнения испытательных упражнений (каждого по отдельности и всего комплекса в целом);
- формирование результатов экзамена каждого кандидата в водители в виде суммы набранных штрафных баллов, установленных Методикой;
- распечатку экзаменационного листа и протокола экзамена.

19. При выполнении испытательных упражнений должны контролироваться:

- пересечение колесами ТС линий разметки (линий фиксации выполнения упражнения, линий начала и окончания выполнения упражнения, линий «СТАРТ», «СТОП», «ФИНИШ», стоп-линий, контрольных линий);
- остановка ТС в заданном месте;
- переключение передач механической трансмиссии ТС;
- скорость движения;
- включение/выключение сигналов поворота и аварийной световой сигнализации;
- правильность использования ремня безопасности;
- время выполнения (каждого испытательного упражнения по отдельности и всего комплекса в целом).

20. Автоматизированная система должна иметь защиту от несанкционированного доступа к установленному программному обеспечению и данным, а также их нерегламентированного тиражирования.

21. Доступ к программному обеспечению и базе данных должен быть защищен паролем. Вход в систему должен протоколироваться.

22. Автоматизированная система должна исключать возможность корректировки информации, полученной в ходе экзамена, в том числе результатов выполнения каждого испытательного упражнения по отдельности и всего комплекса в целом.

Возможность использования конкретного автоматизированного автодрома для приема экзаменов подтверждается федеральным органом управления Госавтоинспекции путем утверждения соответствующих технических требований (условий).

ТРЕБОВАНИЯ по оборудованию зон испытательных упражнений первого этапа практического экзамена

1. Требования по оборудованию зон испытательных упражнений первого этапа практического экзамена на категорию «А»

Линии разметки, определяющие границы участков испытательных упражнений, пересечение которых контролируется автоматизированной системой (далее – контрольные линии), обозначаются дорожной разметкой желтого цвета 1.4¹.

Края проезжей части, за исключением мест, обозначенных контрольными линиями, обозначаются дорожной разметкой белого цвета 1.2.1.

Линии начала и окончания выполнения испытательных упражнений, а также линия границы зоны переключения коробки передач обозначаются желтой прерывистой линией шириной 0,10 м, длиной штриха 0,15 м с интервалом между штрихами 0,10 м.

Линии «СТАРТ», «СТОП» и «ФИНИШ» обозначаются белой полосой шириной 0,4 м, длина которой ограничивается контрольными линиями либо дорожной разметкой 1.2.1.

Надписи «СТАРТ» и «ФИНИШ» наносятся на проезжую часть на расстоянии 1,0 м до соответствующей линии. Высота букв – 0,6 м.

Разметка зон выполнения испытательных упражнений на категорию «А» представлена на рисунках 1–11.

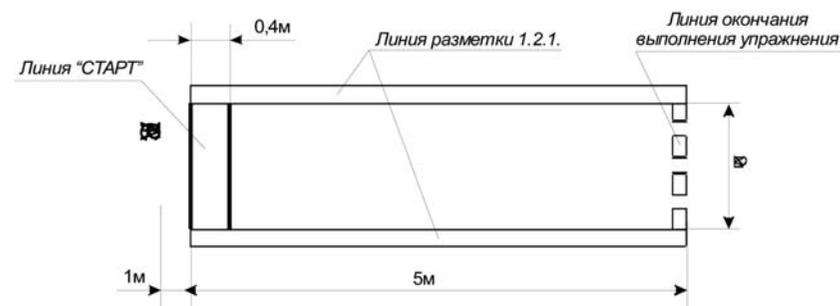


Рис. 1. Зона упражнения № 1 «Старт»

¹ Здесь и далее номера типов дорожной разметки приведены по ГОСТ Р 51256-99 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Типы и основные размеры».

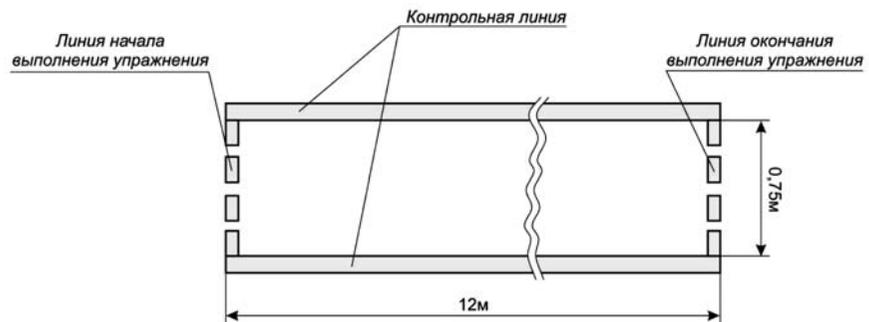


Рис. 2. Зона упражнения № 2 «Габаритный коридор»

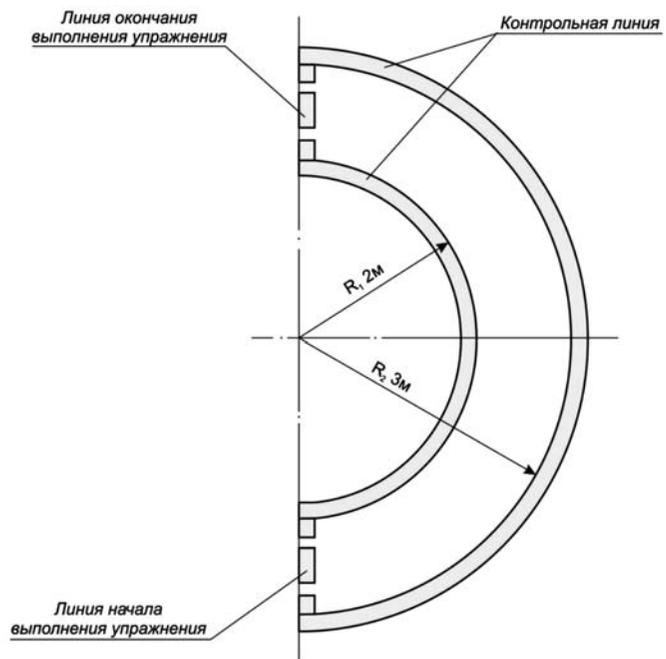


Рис. 3. Зона упражнения № 3 «Габаритный полукруг»

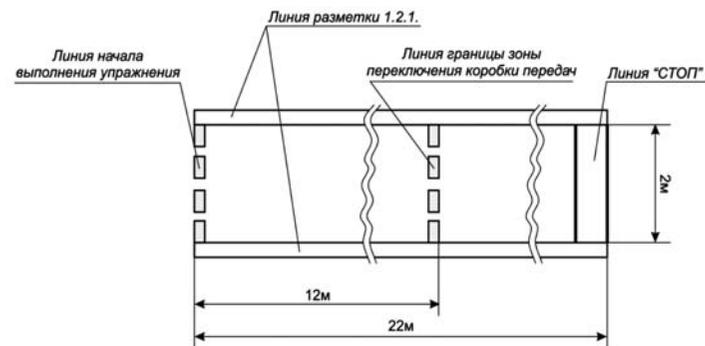


Рис. 4. Зона упражнения № 4 «Разгон – торможение»

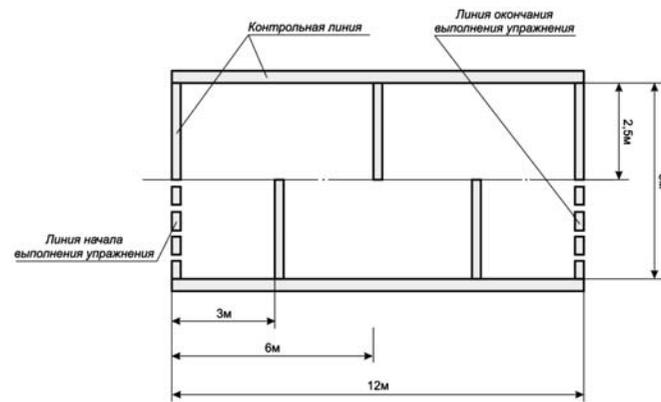


Рис. 5. Зона упражнения № 5 «Змейка»

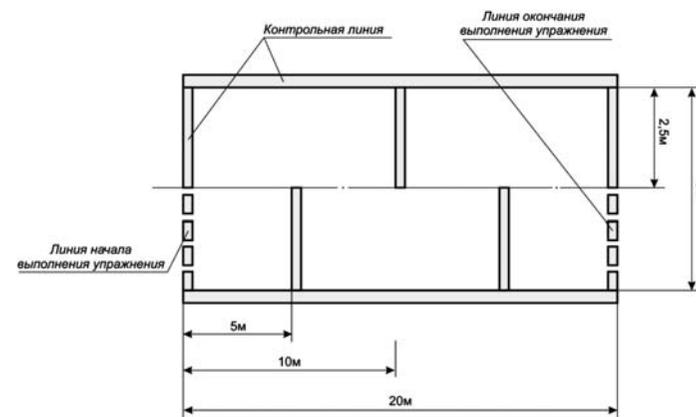


Рис. 6. Зона упражнения № 5 «Змейка» (для мотоциклов с боковым прицепом)

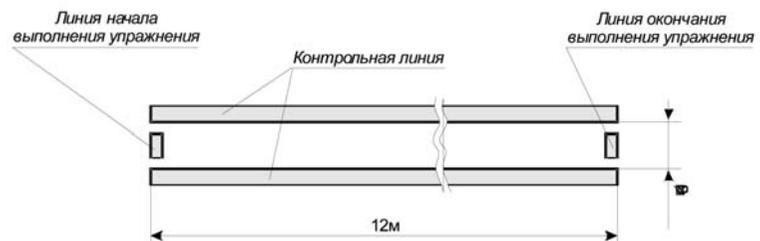


Рис. 7. Зона упражнения № 6 «Колейная доска»

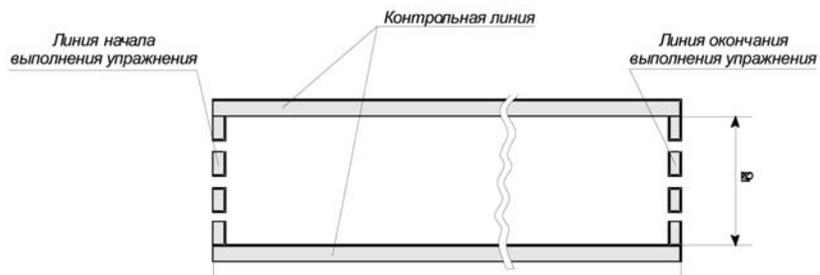


Рис. 8. Зона упражнения № 7 «Движение с малой скоростью»

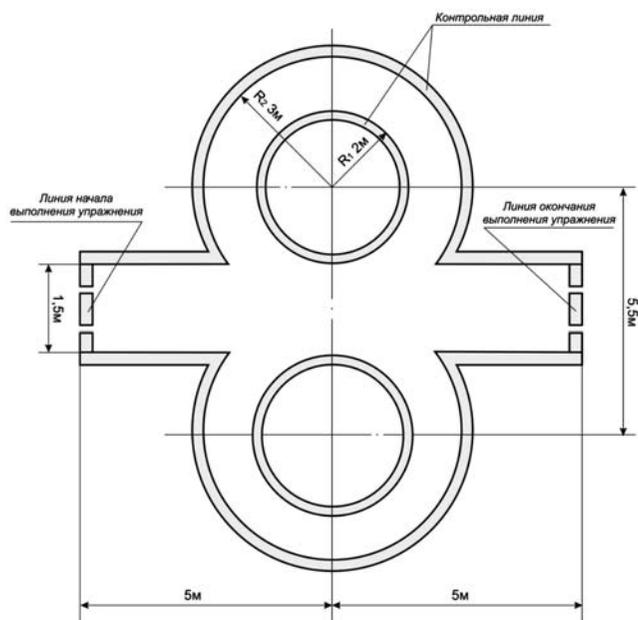


Рис. 9. Зона упражнения № 8 «Габаритная восьмерка»

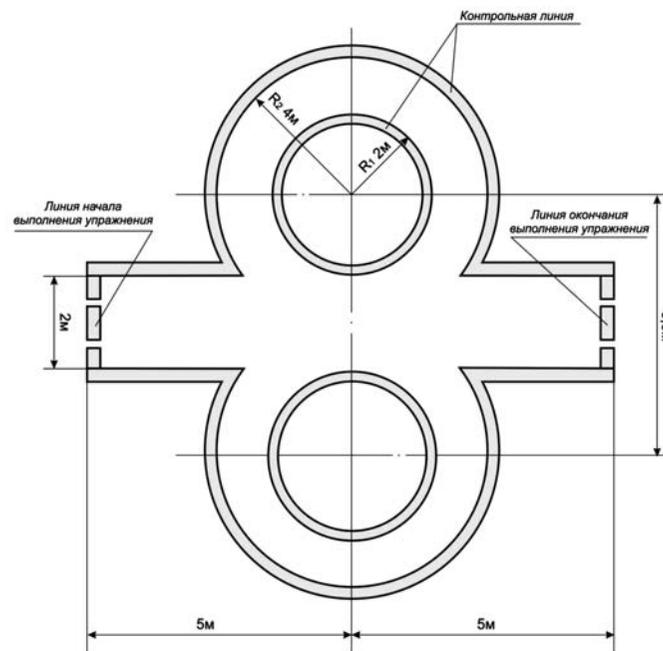


Рис. 10. Зона упражнения № 8 «Габаритная восьмерка» (для мотоциклов с боковым прицепом)

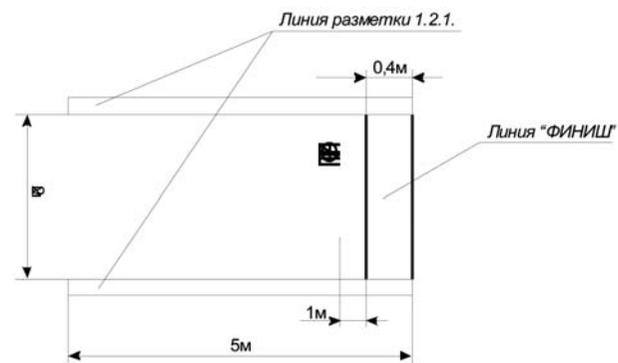


Рис. 11. Зона упражнения № 9 «Финиш»

2. Требования по оборудованию зон испытательных упражнений первого этапа практического экзамена на категории «В», «С» и «D»

Контрольные линии, а также край проезжей части вдоль бордюра обозначаются дорожной разметкой желтого цвета 1.4, в иных местах край проезжей части обозначается дорожной разметкой белого цвета 1.2.1.

Ширина полосы движения (за исключением зон выполнения упражнений № 4 «Повороты на 90 градусов», № 5 «Змейка», № 6 «Разворот и парковка», № 7 «Параллельная парковка задним ходом») ограничивается линиями разметки 1.2.1 или 1.4 и должна быть не менее 3,0 м. Расстояние от линий разметки 1.2.1 или 1.4 до внутреннего края бордюра должно быть не менее 0,2 м.

Линии начала и окончания выполнения испытательных упражнений обозначаются желтой прерывистой линией шириной 0,10 м, длиной штриха 0,15 м с интервалом между штрихами 0,10 м.

Линии «СТАРТ», «СТОП» и «ФИНИШ» обозначаются белой полосой шириной 0,4 м, длина которой ограничивается контрольными линиями либо дорожной разметкой 1.2.1.

Надписи «СТАРТ» и «ФИНИШ» наносятся на проезжую часть на расстоянии 1,0 м до соответствующей линии. Высота букв – 1,0 м.

Зона упражнения № 1 «Старт»

После линии старта, на расстоянии 2,0 ÷ 10,0 м устанавливается дорожный знак 3.24² «Ограничение максимальной скорости» (20 км/ч).

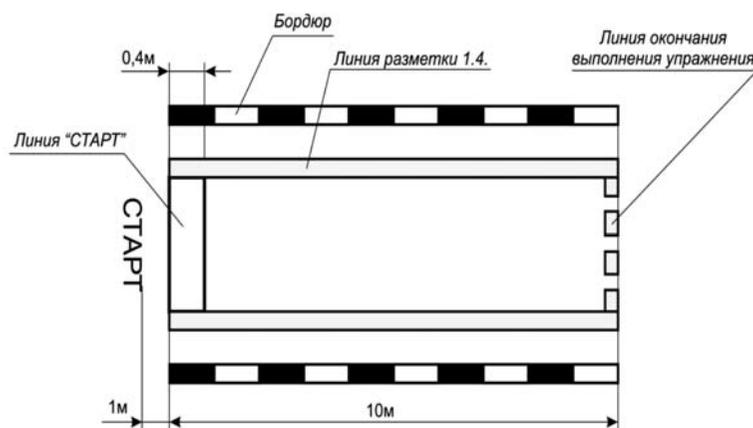


Рис. 12. Зона упражнения № 1 «Старт»

Зона упражнения № 2 «Остановка и начало движения на подъеме»

В зоне упражнения «Остановка и начало движения на подъеме» наклонный участок автодрома должен иметь продольный уклон в пределах 8,0 ÷ 16,0% включительно. Использование колейной эстакады не допускается.

С каждой стороны проезжей части зона упражнения «Остановка и начало движения на подъеме» ограждается защитной стеной (барьером) высотой не менее 0,5 м и толщиной не менее 0,4 м в соответствии с ГОСТ Р 52289-2004.

На расстоянии 1,0 м после начала подъема наносится линия фиксации выполнения упражнения шириной 0,3 м. На расстоянии 1,0 м до конца подъема наносится линия «СТОП» шириной 0,4 м. На расстоянии 3,0 м до начала подъема устанавливается дорожный знак 1.14 «Крутой подъем», а на расстоянии 3,0 м до начала спуска – дорожный знак 1.13 «Крутой спуск».

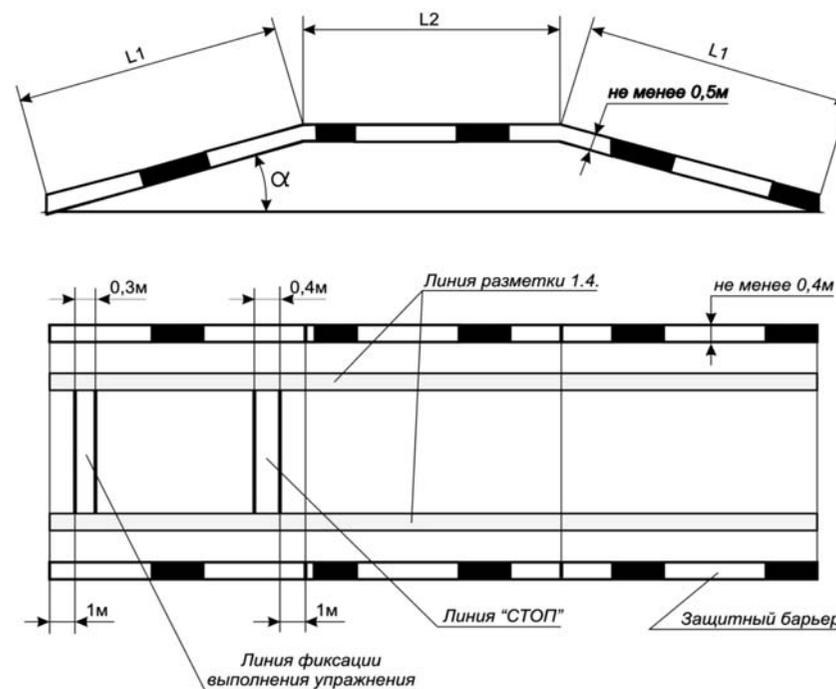


Рис. 13. Зона упражнения № 2 «Остановка и начало движения на подъеме»

² Здесь и далее в Методике номера дорожных знаков приведены по ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования».

Основные размеры зоны упражнения № 2		
Участок	Категория «В»	Категории «С», «D»
L1, м	не менее 7	не менее 14
L2, м	не менее 4	не менее 4

Зона упражнения № 3 «Проезд пешеходного перехода»

На расстоянии не менее 1,0 м от дорожной разметки 1.14.1 (1.14.2) наносится линия «СТОП». На расстоянии не более 1,0 м от границ пешеходного перехода устанавливаются дорожные знаки 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход».

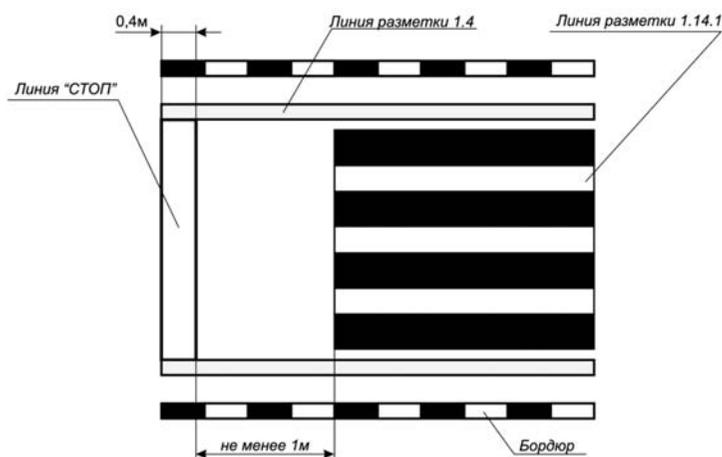


Рис. 14. Зона упражнения № 3 «Проезд пешеходного перехода»

Зона упражнения № 4 «Повороты на 90 градусов»

До линии начала выполнения упражнения устанавливается дорожный знак 1.12.1 (1.12.2) «Опасные повороты», после линии окончания выполнения упражнения – соответствующий предписывающий дорожный знак (4.1.1 – 4.1.6) в зависимости от схемы организации дорожного движения.

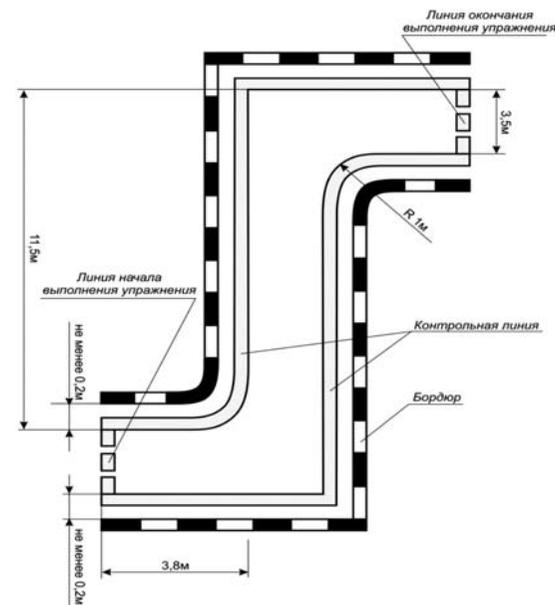


Рис. 15. Зона упражнения № 4 «Повороты на 90 градусов» для категории «В»

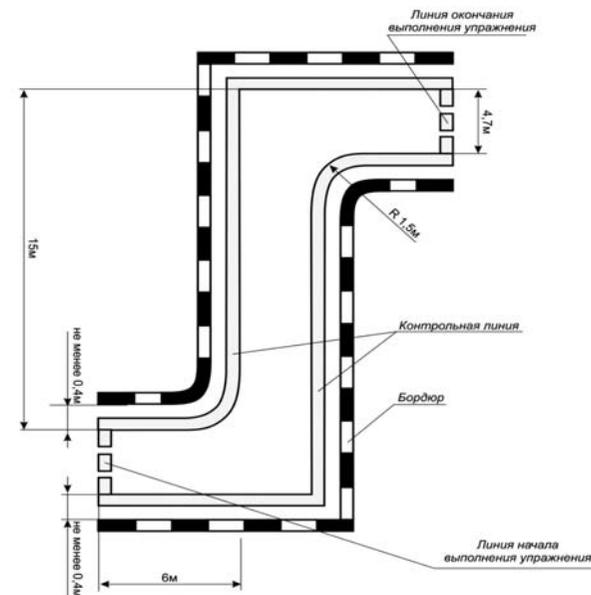


Рис. 16. Зона упражнения № 4 «Повороты на 90 градусов» для категорий «С», «D»

Зона упражнения № 5 «Змейка»

До линии начала выполнения упражнения устанавливается дорожный знак 1.12.1 (1.12.2) «Опасные повороты», после линии окончания выполнения упражнения – соответствующие дорожные знаки приоритета и (или) предписывающие дорожные знаки в зависимости от схемы организации дорожного движения.

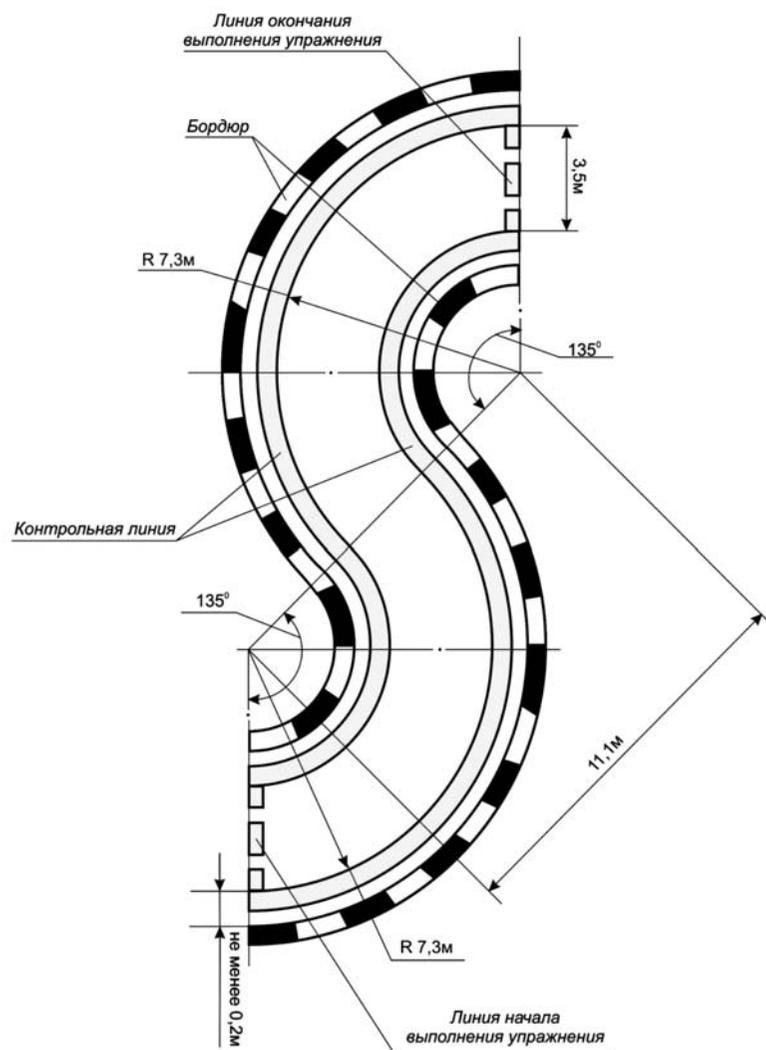


Рис. 17. Зона упражнения № 5 «Змейка» для категории «В»

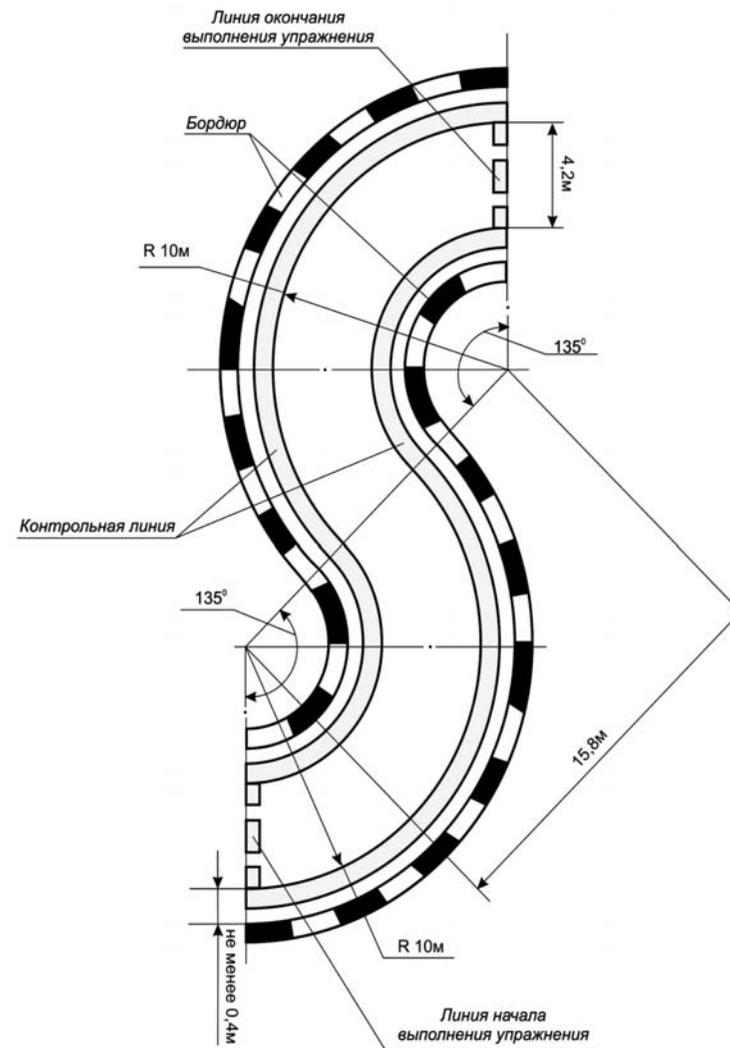


Рис. 18. Зона упражнения № 5 «Змейка» для категорий «С», «D»

Зона упражнения № 6 «Разворот и парковка»

Непосредственно у линии начала и окончания выполнения упражнения устанавливаются соответствующие дорожные знаки приоритета и (или) предписывающие дорожные знаки в зависимости от схемы организации дорожного движения.

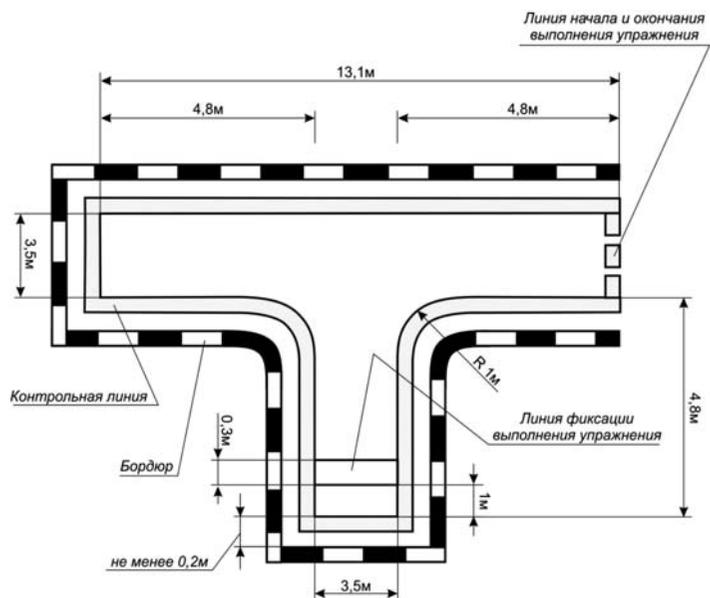


Рис. 19. Зона упражнения № 6 «Разворот и парковка» для категории «B»

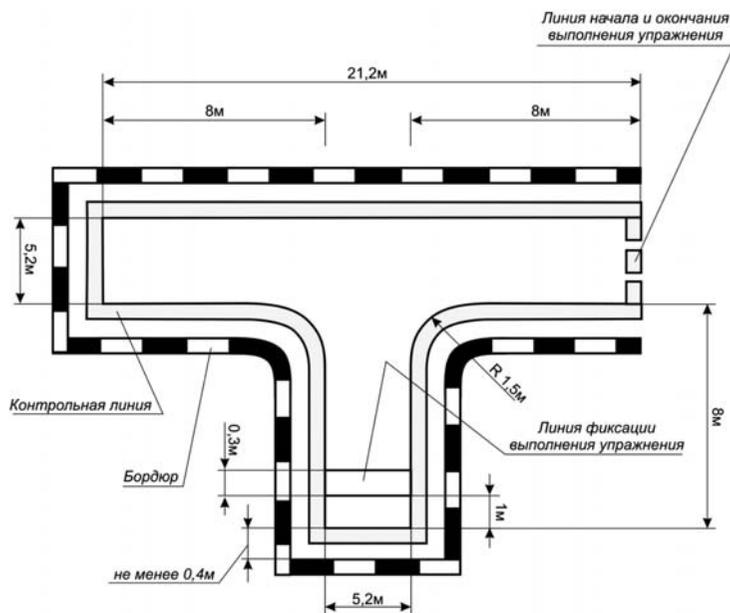


Рис. 20. Зона упражнения № 6 «Разворот и парковка» для категорий «C», «D»

Зона упражнения № 7 «Параллельная парковка задним ходом»

Непосредственно перед зоной выполнения упражнения устанавливается дорожный знак 6.4 «Место стоянки». На выезде из зоны выполнения упражнения устанавливаются соответствующие дорожные знаки приоритета и (или) предписывающие дорожные знаки в зависимости от схемы организации дорожного движения.

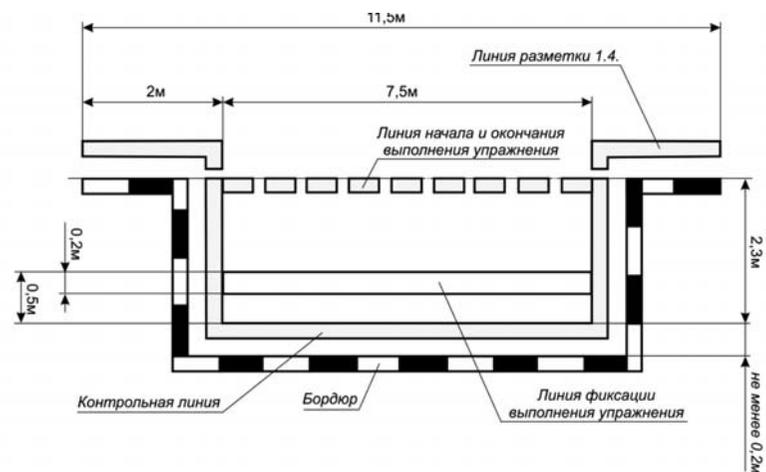


Рис. 21. Зона упражнения № 7 «Параллельная парковка задним ходом» для категории «B»

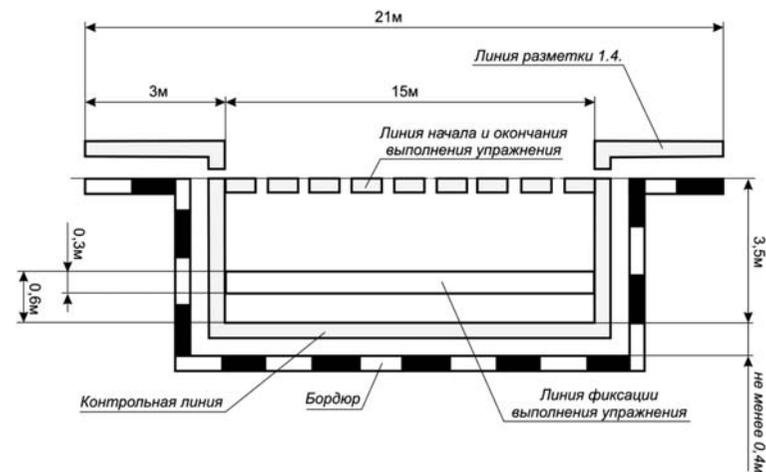


Рис. 22. Зона упражнения № 7 «Параллельная парковка задним ходом» для категорий «C», «D»

Зона упражнения № 8 «Проезд регулируемого перекрестка»

Радиус поворота на перекрестке для категории «В» – более 4,0 м, для категории «С», «Д» – более 6,0 м. Светофоры по четырем сторонам перекрестка устанавливаются по ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств», а требования к ним устанавливаются ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования. Методы испытаний».

Переключение сигналов светофоров должно обеспечиваться дорожными контроллерами, соответствующими требованиям ГОСТ 34.401-90 «Информационная технология. Комплекс стандартов на автоматизированные системы. Средства технические периферийные автоматизированных систем дорожного движения. Типы и технические требования».

Основные параметры дорожных контроллеров должны соответствовать требованиям ГОСТ 34.401-90 «Информационная технология. Комплекс стандартов на автоматизированные системы. Средства технические периферийные автоматизированных систем дорожного движения. Типы и технические требования», указанным ниже:

- интервал изменения длительности основных тактов, с – от 1 до 60;
- интервал изменения длительности промежуточных тактов, с – от 3 до 16;
- интервал изменения длительности минимального времени зеленого сигнала светофоров по любому направлению движения транспорта, с – от 3 до 16;
- интервал изменения длительности максимального времени красного сигнала светофоров по любому направлению движения транспорта (при отсутствии специального требования), с – 1;
- погрешность отсчета интервалов времени, % – 2;
- количество регулируемых фаз движения – не менее 3.

По четырем сторонам перекрестка наносится дорожная разметка 1.14.1 (1.14.2). На расстоянии не менее 1,0 м от пешеходного перехода наносится дорожная разметка 1.12 шириной 0,4 м. На расстоянии не менее 1,0 м до дорожной разметки 1.12 устанавливаются предписывающие дорожные знаки в зависимости от схемы организации дорожного движения.

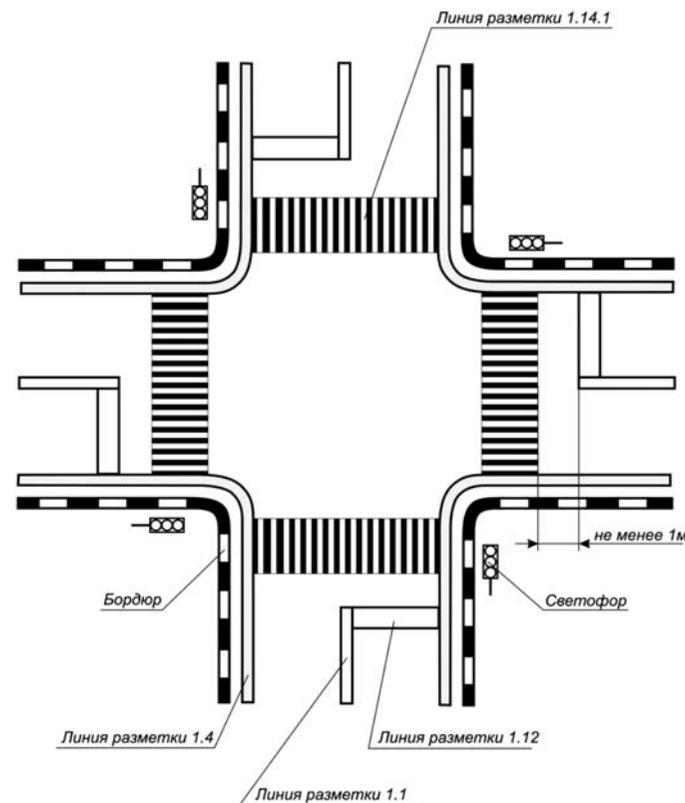


Рис. 23. Зона упражнения № 8 «Проезд регулируемого перекрестка»

Зона упражнения № 9 «Проезд нерегулируемого железнодорожного переезда»

На расстоянии не менее 2,0 м до железнодорожного переезда наносится дорожная разметка 1.12 шириной 0,4 м. Перед железнодорожным переездом устанавливаются дорожные знаки 1.2, 1.3.1, 2.5. Допускается имитация отдельных элементов железнодорожного переезда.

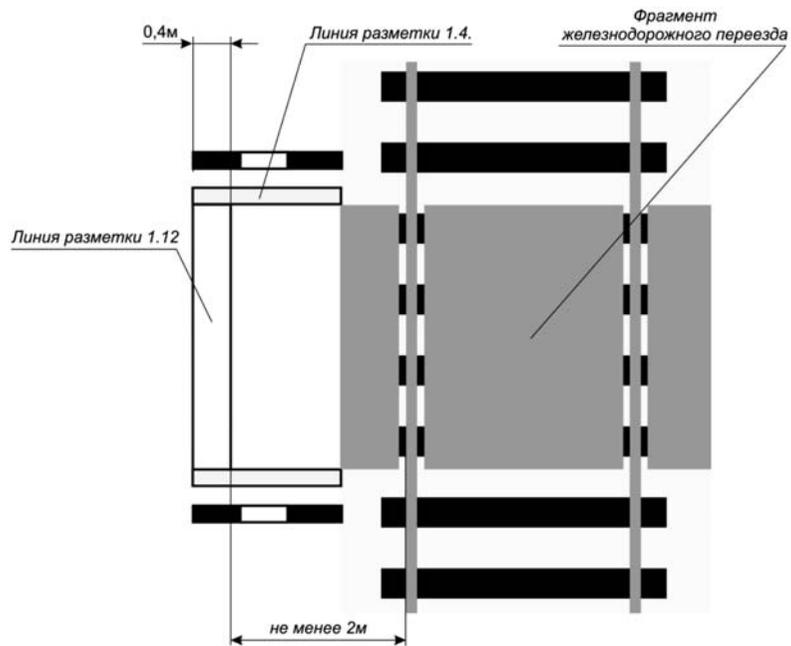


Рис. 24. Зона упражнения № 9 «Проезд нерегулируемого железнодорожного переезда»

Зона упражнения № 10 «Полоса разгона»

На прямом участке проезжей части дорожными знаками 4.6 «Ограничение минимальной скорости» (20 км/ч) и 3.24 «Ограничение максимальной скорости» (20 км/ч) обозначается отрезок пути протяженностью 40 м, предназначенный для разгона и замедления.

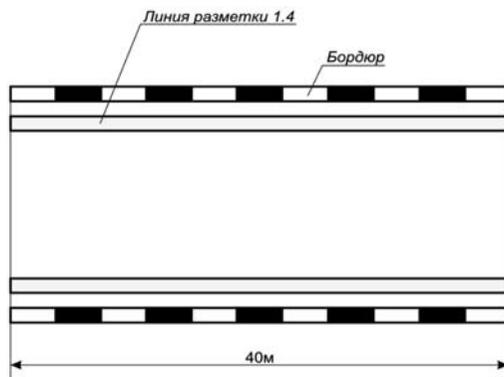


Рис. 25. Зона упражнения № 10 «Полоса разгона»

Зона упражнения № 11 «Аварийная остановка»

Зона выполнения упражнения «Аварийная остановка» должна находиться вне зон выполнения других упражнений.

Зона упражнения № 12 «Финиш»

На расстоянии 5,0–10,0 м до линии финиша устанавливается дорожный знак 6.4 «Место стоянки», после линии финиша должно быть оборудовано соответствующее место для стоянки ТС.

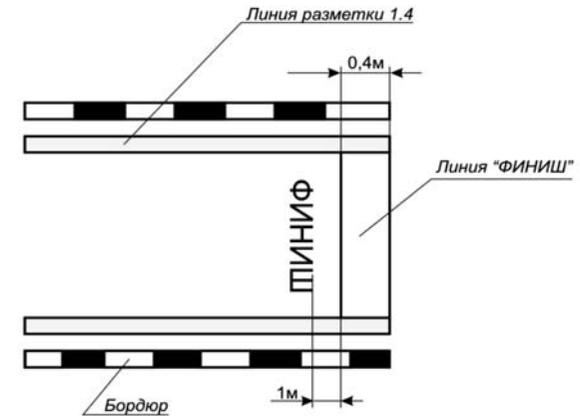


Рис. 26. Зона упражнения № 12 «Финиш»

3. Требования по оборудованию зон испытательных упражнений первого этапа практического экзамена на категории «BE», «CE», «DE»

Контрольные линии обозначаются дорожной разметкой 1.4.

Линии начала и окончания выполнения испытательных упражнений обозначаются желтой прерывистой линией шириной 0,10 м и длиной 0,15 м с промежуточным шагом 0,10 м.

Линии «СТАРТ» и «ФИНИШ» обозначаются белой полосой шириной 0,4 м, длина которой ограничивается контрольными линиями.

На расстоянии 1,0 м после линии старта наносится надпись «СТАРТ».

На расстоянии 1,0 м до линии финиша наносится надпись «ФИНИШ».

Разметка зон выполнения испытательных упражнений на категории «BE», «CE», «DE» представлена на рис. 27.

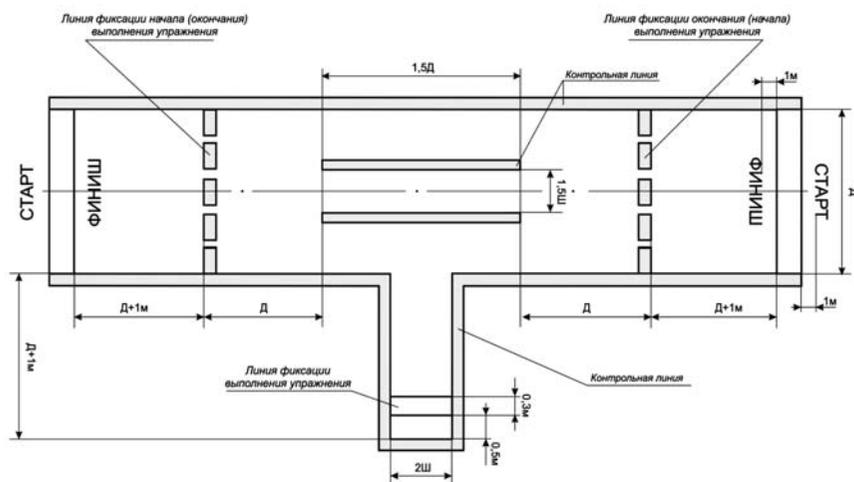


Рис. 27. Зона упражнений №№ 1–6

Общие требования к испытательным маршрутам

1. Испытательные маршруты, используемые для приема второго этапа практического экзамена, должны содержать определенный набор элементов улично-дорожной сети, дорожных знаков и дорожной разметки, а также предусматривать возможность выполнения кандидатом в водители обязательных действий по заданию экзаменатора с соблюдением ПДД.

2. Все испытательные маршруты утверждаются главным государственным инспектором безопасности дорожного движения по району, городу и иному муниципальному образованию, в том числе по нескольким муниципальным образованиям.

3. Необходимое количество маршрутов определяется с учетом местных условий, но их не должно быть менее двух.

4. На каждый маршрут оформляется маршрутная карта форматом А4 и ему присваивается порядковый номер.

5. Маршрут должен обеспечить возможность выполнения кандидатом в водители следующих заданий экзаменатора:

- проезд регулируемого перекрестка (при их наличии на территории обслуживания экзаменационного подразделения);
- проезд нерегулируемого перекрестка равнозначных дорог;
- проезд нерегулируемого перекрестка неравнозначных дорог;
- левые, правые повороты и разворот на перекрестках;
- разворот вне перекрестка;
- проезд железнодорожного переезда (при его наличии на территории обслуживания экзаменационного подразделения);
- перестроение на участке дороги, имеющей две или более полос для движения в одном направлении (при их наличии на территории обслуживания экзаменационного подразделения);
- обгон;
- движение с максимальной разрешенной скоростью;
- проезд пешеходных переходов и остановок маршрутных ТС; торможение и остановка при движении на различных скоростях.

6. Маршрут должен учитывать особенности выполнения вышеперечисленных действий кандидатом в водители на ТС различных категорий.

Примечание. Для оптимизации временных затрат на проведение экзамена целесообразно, чтобы каждый маршрут начинался и заканчивался в одном и том же месте.

**Общие требования к оборудованию автомобилей и автобусов,
используемых для приема квалификационных экзаменов
на получение права на управление транспортными средствами,
аппаратно-программными комплексами аудио- и видеонаблюдения
(АПК «АВН»)**

АПК «АВН» предназначен для осуществления в ходе практического экзамена аудио– и видеонаблюдения за проезжей частью, контрольно-измерительными приборами, основными и дополнительными органами управления ТС, действиями лиц, находящихся в салоне ТС, записи и передачи информации в соответствующую базу данных ГИБДД.

АПК «АВН» должен соответствовать следующим основным требованиям.

Общие требования

1. Комплекс должен обеспечивать:
 - видеонаблюдение и запись видеоизображений за проезжей частью;
 - видеонаблюдение и запись видеоизображений за действиями кандидата в водители и экзаменатора;
 - видеонаблюдение и запись видеоизображений за контрольно-измерительными приборами;
 - видеонаблюдение и запись видеоизображений за основными и дополнительными органами управления автомобилем;
 - аудиозапись прохождения экзамена;
 - фиксацию допущенных кандидатом в водители ошибок с помощью пульта управления АПК «АВН» (в виде штрафных баллов), которые автоматически отображаются на видеозаписи в виде соответствующих меток, суммируются и выводятся на экран монитора;
 - ускоренный поиск нужной информации по меткам на видеозаписи, ускоренный или замедленный просмотр видеоизображения;
 - синтез видеоизображений, полученных от всех видеодатчиков, на экран монитора;
 - аудиовидеозапись одновременно от всех видеодатчиков и микрофона и только на одно устройство для хранения/воспроизведения информации;
 - запись аудио- и видеоинформации в режиме реального времени;
 - сохранение аудио- и видеоинформации при проведении экзамена на носитель информации, обеспечивающий их целостность при отключении питания;
 - перенос сохраненной информации в соответствующую базу данных ГИБДД;
 - возможность передачи информации по RS232, Ethernet и др.;
 - интеграцию с навигационным оборудованием для мониторинга и передачи данных;
 - управление режимами работы модуля фиксации изображений с лицевой панели прибора;
 - невозможность удаления и корректировки информации;
 - возможность использования различных типов устройств для хранения/воспроизведения информации;
 - автоматические подстройка фокусного расстояния и диафрагмы и компенсация прямых засветок объективов;

автоматический режим перехода на летнее и зимнее время;
автоматический контроль работоспособности и информирования экзаменатора о любой неисправности системы;

интеграцию программного обеспечения с АИПС «Водитель» ФИС ГИБДД;
защиту от несанкционированного доступа к записанной информации.

2. Для хранения информации должен использоваться носитель информации, находящийся в модуле регистрации, который извлекается при помощи специального ключа.

3. Для считывания информации должно использоваться устройство, которое подключается к персональному компьютеру и при помощи программного обеспечения позволяет просматривать изображение в различных режимах, а также сохранять его без корректировки первоначальной информации.

4. Фиксация допущенных кандидатом в водители ошибок (в виде штрафных баллов, установленных Методикой) должна производиться с помощью пульта управления путем нанесения соответствующих меток на видеозапись.

5. Объем записываемой информации штатным устройством хранения – не менее 100 часов.

6. Видеодатчики должны обеспечивать запись:
дорожной обстановки;
действий кандидата в водители, экзаменатора и собственника ТС (представителя собственника);
показаний панели приборов ТС.

7. Видеодатчики должны обеспечивать запись информации с возможностью ее воспроизведения с разрешением не менее 420 твл при освещенности 0,2 лк. Оптический угол обзора объективов должен обеспечивать видимость в диапазоне не менее 90°.

8. Монитор должен иметь экран размером по диагонали не менее 6 дюймов с качеством воспроизведения не менее 720×576 пикселей.

9. АПК «АВН» должен сохранять свои характеристики при температуре окружающего воздуха от минус 40 до плюс 60°C, относительной влажности 95% при температуре воздуха плюс 25°C, атмосферном давлении от 86,6 до 106,7 кПа (от 650 до 800 мм рт. ст.).

10. Оборудование АПК «АВН» должно сохранять свои характеристики во время и после воздействия рабочей вибрации от 5 до 500 Гц.

11. Комплекс должен поддерживать непрерывный режим работы не менее 12 часов.

12. Нарботка комплекса на отказ должна быть не менее 4320 часов.

13. Срок службы комплекса должен быть не менее 7 лет при условии соблюдения условий эксплуатации, транспортирования и хранения.

14. После монтажа оборудования комплекс должен пройти проверку на функционирование.

15. Комплекс должен соответствовать требованиям ГОСТ Р МЭК 60950-1-2005 «Безопасность оборудования информационных технологий», ГОСТ 26329-84 «Машины вычислительные и системы обработки данных. Допустимые уровни шума технических средств и методы их определения», ГОСТ 21552-84 «Средства вычислительной техники. Общие технические требования, приемка, методы испытаний, маркировка, упаковка, транспортирование и хранение», ГОСТ Р 51318.22-99 «Совместимость технических средств электромагнитная. Радиопомехи промышленные от оборудования информационных технологий. Нормы и методы испытаний», ГОСТ Р

51318.24-99 «Совместимость технических средств электромагнитная. Устойчивость оборудования информационных технологий к электромагнитным помехам. Требования и методы испытаний», ГОСТ Р 51317.3.2-2006 «Совместимость технических средств электромагнитная. Эмиссия гармонических составляющих тока техническими средствами с потребляемым током не более 16 А (в одной фазе). Нормы и методы испытаний», ГОСТ Р 51317.3.3-99 «Совместимость технических средств электромагнитная. Колебания напряжения и фликер, вызываемые техническими средствами с потребляемым током не более 16 А (в одной фазе), подключаемыми к низковольтным системам электроснабжения. Нормы и методы испытаний».

Требования безопасности

16. Оборудование АПК «АВН» не должно оказывать негативного влияния на эффективность функционирования и безопасность конструкции ТС.

17. Детали крепления оборудования АПК «АВН» к элементам конструкции ТС не должны иметь выступающих частей, а при воздействии вертикальными и горизонтальными силами, превышающими предельно допустимые значения по условиям прочности, должны деформироваться, ломаться или утапливаться в опорные поверхности без образования опасных частей.

18. Все детали крепления должны иметь защитные покрытия.

19. Номинальные значения напряжения питания устройств дополнительного оборудования должны соответствовать номинальному значению напряжения источника тока ТС.

20. Все оборудование АПК «АВН» должно быть виброустойчивым и влагозащищенным.

21. Прокладка кабелей (при наличии) должна осуществляться скрытым способом, за облицовочными панелями салона автомобиля, или, при отсутствии такой возможности, в кабельканалах или в «бронерукавах», исключающих возможность смятия или излома кабеля. Выход кабельных линий из салона автомобиля должен осуществляться с максимальным использованием имеющихся на кузове проходных отверстий. Проходы кабельных линий через отверстия в кузове автомобиля должны осуществляться через резиновые проходные изоляторы, отверстия герметизироваться.

Состав

22. Многоканальный модуль записи изображений и речевых данных, с кнопкой включения/отключения системы и выходом для подключения монитора.

23. Блок управления с устройством включения/выключения записи, функциями ввода необходимых сведений, нанесения меток на записи, штрафных баллов и передачи по каналам связи необходимых сведений (допускается интеграция с монитором).

24. Видеодатчик для наблюдения за контрольно-измерительными приборами.

25. Видеодатчик для наблюдения за основными и дополнительными органами управления автомобилем.

26. Видеодатчик для наблюдения за действиями лиц, находящихся в салоне ТС.

27. Видеодатчик для наблюдения за проезжей частью.

28. Микрофон для аудиозаписи (допускается интеграция с видеодатчиком).

29. Устройство электропитания АПК «АВН» с системой защиты и стабилизации.

30. Набор кабелей.

31. Монитор с размером экрана по диагонали не менее 6 дюймов;

32. Ключ для извлечения носителя информации.

33. Устройство для переноса информации на ПЭВМ.

34. Программное обеспечение.

35. Документация (паспорт, руководство по эксплуатации, сертификат, утвержденные технические требования).

Технические требования (условия) к конкретной модели АПК «АВН» должны быть утверждены федеральным органом управления Госавтоинспекции.

Общие требования к содержанию экзаменационных листов

1. Общие требования к содержанию экзаменационного листа теоретического экзамена

Экзаменационный лист, используемый для приема теоретического экзамена, должен обеспечивать возможность заполнения листа в автоматизированном режиме (на принтере).

Экзаменационный лист должен содержать следующие реквизиты:
наименование «Экзаменационный лист. Теоретический экзамен»;
категория ТС;
личный номер заявителя;
фамилия, имя, отчество кандидата в водители;
дата рождения;
дата экзамена;
таблица следующего содержания

Билет № ___	Номера вопросов																				Подпись кандидата в водители
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
Номера ответов																					
Дополнительные вопросы	Билет № ___																				
	Билет № ___																				
Отметки экзаменатора																					
Итоговая оценка подпись, фамилия экзаменатора																					

2. Общие требования к содержанию экзаменационного листа первого этапа практического экзамена

Экзаменационный лист, используемый для приема первого этапа практического экзамена, должен обеспечивать возможность заполнения листа в автоматизированном режиме (на принтере).

Экзаменационный лист должен содержать следующие реквизиты:
наименование «Экзаменационный лист. Практический экзамен. Первый этап»;
категория ТС;
личный номер заявителя;

фамилия, имя, отчество кандидата в водители;
дата рождения;
дата экзамена;
графа с перечнем испытательных упражнений;
графа с перечнем видов нарушений (со штрафными баллами);
графа с полученными кандидатом в водители штрафными баллами с итоговой суммой;
графа со временем выполнения начала и окончания каждого испытательного упражнения и экзамена в целом;
результат экзамена – «сдал – не сдал»;
Ф.И.О., подпись экзаменатора;
Ф.И.О., подпись кандидата в водители.

3. Общие требования к содержанию экзаменационного листа второго этапа практического экзамена

Экзаменационный лист, используемый для приема второго этапа практического экзамена, должен обеспечивать возможность заполнения листа как в автоматизированном режиме (на принтере), так и путем заполнения соответствующего бланка чернильной или шариковой ручкой либо фломастером черного или синего цвета.

Экзаменационный лист должен содержать следующие реквизиты:
наименование «Экзаменационный лист. Второй этап практического экзамена»;
категория ТС;
личный номер заявителя;
фамилия, имя, отчество кандидата в водители;
дата рождения;
дата экзамена;
номер испытательного маршрута.

Примерная форма экзаменационного листа второго этапа практического экзамена приведена ниже.

ЭКЗАМЕНАЦИОННЫЙ ЛИСТ

Приложение № 7
к Методике

ВТОРОЙ ЭТАП ПРАКТИЧЕСКОГО ЭКЗАМЕНА

Категория ТС _____ Личный номер заявителя _____
 Фамилия _____ Имя _____
 Отчество _____ Дата рождения _____
 Дата экзамена _____ Маршрут № _____

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ, используемые на рисунках испытательных упражнений первого этапа практического экзамена

- — направление движения передним ходом
- — направление движения задним ходом
- I–II — зона переключения передачи с низшей на высшую
- II–I — зона переключения передачи с высшей на низшую

Типичные ошибки	Шкала штрафных баллов за ошибку	Отметки экзаменатора
1. Не уступил дорогу (создал помеху) ТС, имеющим преимущество	25	
2. Не уступил дорогу (создал помеху) пешеходам, имеющим преимущество	25	
3. Выехал на полосу встречного движения (кроме разрешенных случаев) или на трамвайные пути встречного направления	25	
4. Проехал на запрещающий сигнал светофора или регулировщика	25	
5. Не выполнил требования знаков приоритета, запрещающих и предписывающих знаков, дорожной разметки 1.1, 1.3	25	
6. Пересек стоп-линию (разметка 1.12) при остановке при наличии знака 2.5 или при запрещающем сигнале светофора (регулировщика)	25	
7. Нарушил правила выполнения обгона	25	
8. Нарушил правила выполнения поворота	25	
9. Нарушил правила выполнения разворота	25	
10. Нарушил правила движения задним ходом	25	
11. Нарушил правила проезда железнодорожных переездов	25	
12. Превысил установленную скорость движения	25	
13. Не принял возможных мер к снижению скорости вплоть до остановки ТС при возникновении опасности для движения	25	
14. Действие или бездействие кандидата в водители, вызвавшее необходимость вмешательства в процесс управления экзаменационным ТС с целью предотвращения возникновения ДТП	25	
15. Нарушил правила остановки	10	
16. Не подал сигнал световым указателем поворота соответствующего направления перед началом движения, перестроением, поворотом (разворотом) или остановкой	10	
17. Не выполнил требования знаков особых предписаний, дорожной разметки (кроме разметки 1.1, 1.3, 1.12)	10	
18. Не использовал в установленных случаях аварийную световую сигнализацию или знак аварийной остановки	10	
19. Выехал на перекресток при образовавшемся заторе, создав помеху движению ТС в поперечном направлении	10	
20. Не пристегнул ремень безопасности	5	
21. Несвоевременно подал сигнал поворота	5	
22. Нарушил правила расположения ТС на проезжей части	5	
23. Выбрал скорость движения без учета дорожных и метеорологических условий	5	
24. Двигался без необходимости со слишком малой скоростью	5	
25. Резко затормозил при отсутствии необходимости предотвращения ДТП	5	
26. Нарушил правила пользования внешними световыми приборами и звуковым сигналом	5	
Итого штрафных баллов		
Итоговая оценка		
Подпись, Ф.И.О. экзаменатора		
Подпись кандидата в водители		

**Порядок и условия выполнения испытательных упражнений
первого этапа практического экзамена на категорию «А»**

Упражнение № 1 «Старт»

Перед началом выполнения упражнения кандидат в водители должен надеть и застегнуть мотошлем, отрегулировать зеркала заднего вида, занять место на мотоцикле в предстартовой зоне, запустить двигатель, включить ближний свет фары, подготовиться к движению, заняв исходную позицию перед линией «СТАРТ», подтвердить готовность к старту, включив сигнал левого поворота.

По команде «СТАРТ» кандидат в водители должен в течение 20 секунд начать движение, пересечь линию «СТАРТ» с включенным сигналом левого поворота и, двигаясь по обозначенной полосе движения, выключить сигнал левого поворота до пересечения линии окончания выполнения упражнения.

При несоблюдении условий выполнения упражнения начисляются штрафные баллы в соответствии с контрольной таблицей № 1.



Рис. 1. Упражнение № 1 «Старт»

Ошибки кандидата в водители	Штрафные баллы
Не начал движение в течение 30 с после сигнала «СТАРТ»	25
Не начал движение в течение 20 с после сигнала «СТАРТ»	5
Пересек линию «СТАРТ» с выключенным указателем левого поворота	5
Пересек линию «СТАРТ» с выключенной фарой ближнего света	5
Не выключил указатель левого поворота до пересечения линии окончания выполнения упражнения	5

Упражнение № 2 «Габаритный коридор»

При выполнении упражнения кандидат в водители должен осуществить движение в «габаритном коридоре», не наезжая колесом на контрольные линии и не касаясь ногой поверхности площадки. При несоблюдении условий выполнения упражнения начисляются штрафные баллы в соответствии с контрольной таблицей № 2.

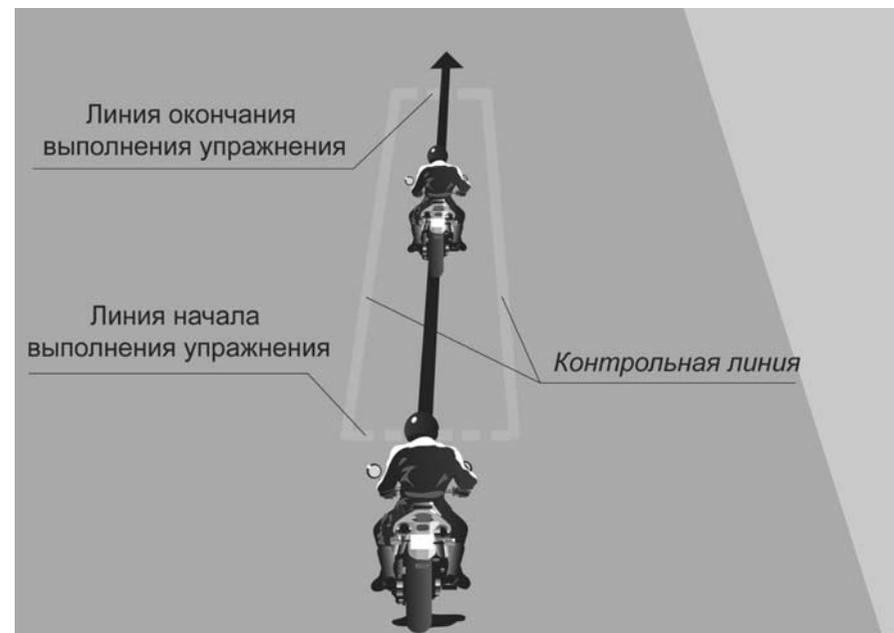


Рис. 2. Упражнение № 2 «Габаритный коридор»

Ошибки кандидата в водители	Штрафные баллы
Коснулся ногой поверхности площадки	10
Наехал колесом на контрольную линию	10

Упражнение № 3 «Габаритный полукруг»

При выполнении упражнения кандидат в водители должен заблаговременно до пересечения линии начала выполнения упражнения включить сигнал левого поворота, осуществить движение по траектории «габаритный полукруг», не наезжая колесом на контрольные линии и не касаясь ногой поверхности площадки, выключить сигнал левого поворота до пересечения линии окончания выполнения упражнения. При несоблюдении условий выполнения упражнения начисляются штрафные баллы в соответствии с контрольной таблицей № 3.

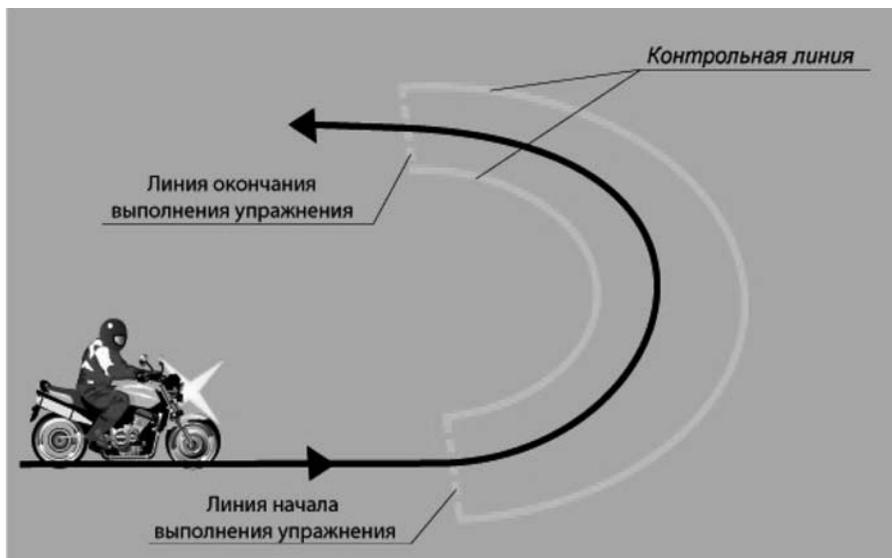


Рис. 3. Упражнение № 3 «Габаритный полукруг»

Контрольная таблица № 3

Ошибки кандидата в водители	Штрафные баллы
Коснулся ногой поверхности площадки	10
Наехал колесом на контрольную линию	10
Пересек линию начала выполнения упражнения с выключенным сигналом левого поворота	5
Пересек линию окончания выполнения упражнения с включенным сигналом левого поворота	5

Упражнение № 4 «Разгон – торможение»

При выполнении упражнения кандидат в водители должен осуществить движение по обозначенной полосе с переключением передач с первой на вторую до пересечения соответствующей линии, затем со второй на первую, плавное торможение и остановку на расстоянии не более 0,3 метра перед линией «СТОП» не выключая двигатель. Не ранее чем через 3 секунды после остановки продолжить движение и пересечь линию «СТОП».

При несоблюдении условий выполнения упражнения начисляются штрафные баллы в соответствии с контрольной таблицей № 4.

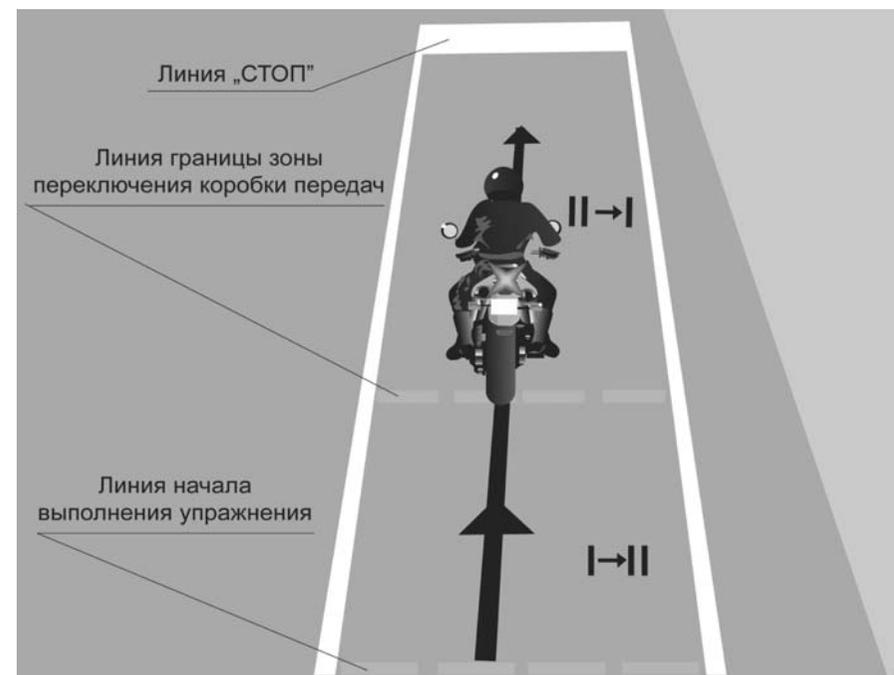


Рис. 4. Упражнение № 4 «Разгон – торможение»

Контрольная таблица № 4

Ошибки кандидата в водители	Штрафные баллы
Не переключил передачу с первой на вторую или со второй на первую в соответствующих зонах выполнения упражнения	10
Остановил ТС на расстоянии более 0,3 м перед линией «СТОП» или пересек линию «СТОП»	5
Начал движение ранее чем через 3 с после остановки	5

Упражнение № 5 «Змейка»

При выполнении упражнения кандидат в водители должен осуществить движение по заданной траектории, объезжая первый конус справа, не наезжая колесом на контрольные линии и не касаясь ногой поверхности площадки.

При несоблюдении условий выполнения упражнения начисляются штрафные баллы в соответствии с контрольной таблицей № 5.

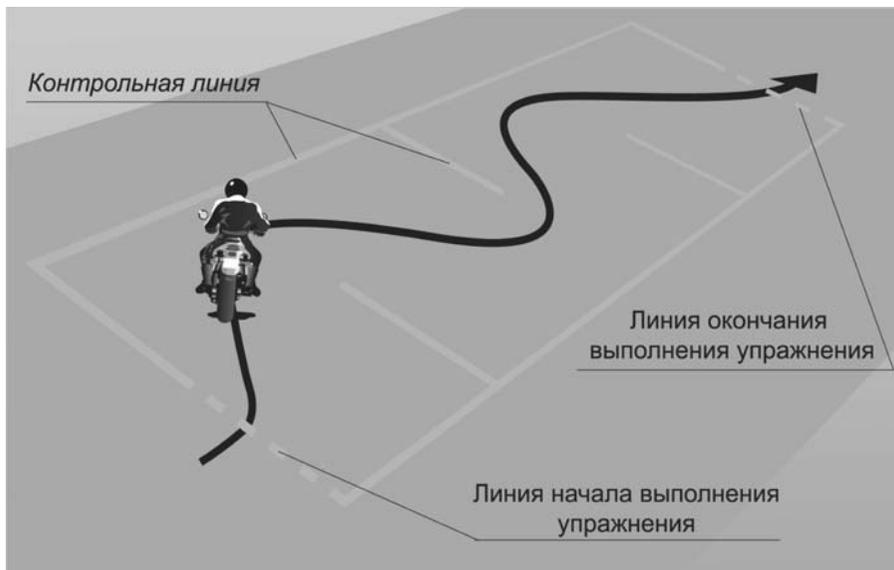


Рис. 5. Упражнение № 5 «Змейка»

Контрольная таблица № 5

Ошибки кандидата в водители	Штрафные баллы
Наехал колесом на контрольную линию	10
Коснулся ногой поверхности площадки	10

Упражнение № 6 «Колейная доска»

При выполнении упражнения кандидат в водители должен осуществить движение по «колейной доске», не наезжая колесом на контрольные линии и не касаясь ногой поверхности площадки.

При несоблюдении условий выполнения упражнения начисляются штрафные баллы в соответствии с контрольной таблицей № 6.

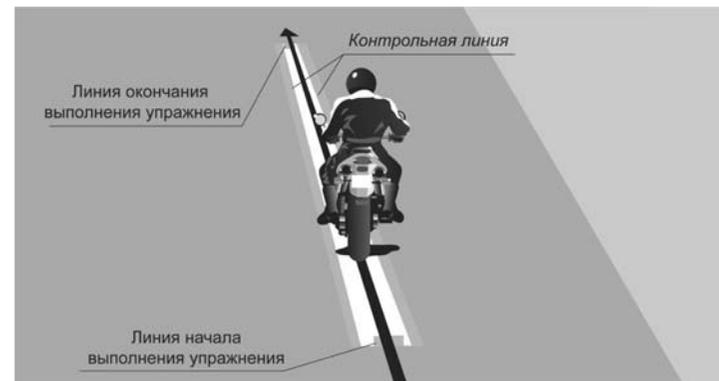


Рис. 6. Упражнение № 6 «Колейная доска»

Контрольная таблица № 6

Ошибки кандидата в водители	Штрафные баллы
Наехал колесом на контрольную линию	10
Коснулся ногой поверхности площадки	10

Упражнение № 7 «Движение с малой скоростью»

При выполнении упражнения кандидат в водители должен осуществить движение по обозначенной полосе с малой скоростью за время не менее 5 секунд, не наезжая колесом на контрольные линии и не касаясь ногой поверхности площадки.

При несоблюдении условий выполнения упражнения начисляются штрафные баллы в соответствии с контрольной таблицей № 7.

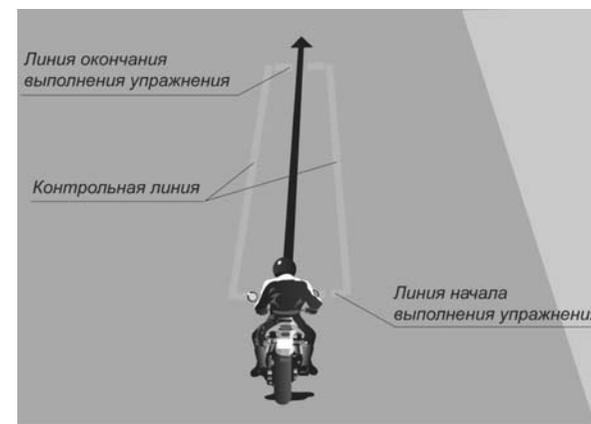


Рис. 7. Упражнение № 7 «Движение с малой скоростью»

Контрольная таблица № 7

Ошибки кандидата в водители	Штрафные баллы
Наехал колесом на контрольную линию	10
Коснулся ногой поверхности площадки	10
Не выполнил временной норматив при движении с малой скоростью	10

Упражнение № 8 «Габаритная восьмерка»

При выполнении упражнения кандидат в водители должен осуществить движение по заданной траектории, проехав по кругу, расположенному справа, затем по кругу, расположенному слева, не наезжая колесом на контрольные линии и не касаясь ногой поверхности площадки.

При несоблюдении условий выполнения упражнения начисляются штрафные баллы в соответствии с контрольной таблицей № 8.

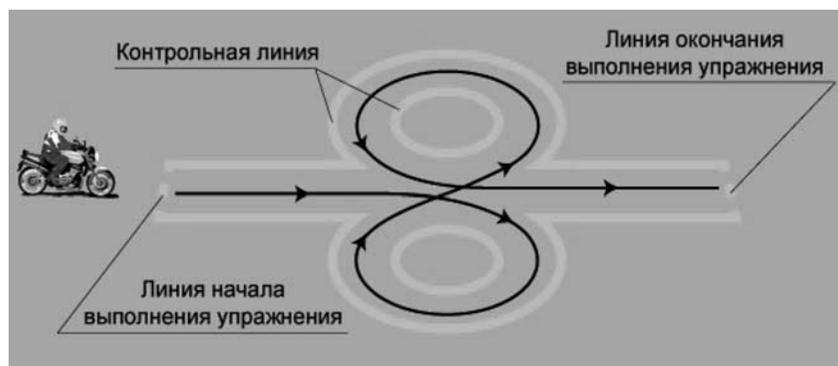


Рис. 8. Упражнение № 8 «Габаритная восьмерка»

Контрольная таблица № 8

Ошибки кандидата в водители	Штрафные баллы
Наехал колесом на контрольную линию	10
Отклонился от заданной траектории движения	10
Коснулся ногой поверхности площадки	10

Упражнение № 9 «Финиш»

Перед пересечением финишной линии кандидат в водители должен включить указатель правого поворота, пересечь по проекции габаритов ТС финишную линию, остановить мотоцикл, выключить указатель правого поворота, включить нейтральную передачу, выключить ближний свет фары, заглушить двигатель, спешиться и поставить мотоцикл на центральную подставку или боковой упор (кроме трехколесного ТС).

При несоблюдении условий выполнения упражнения начисляются штрафные баллы в соответствии с контрольной таблицей № 9.

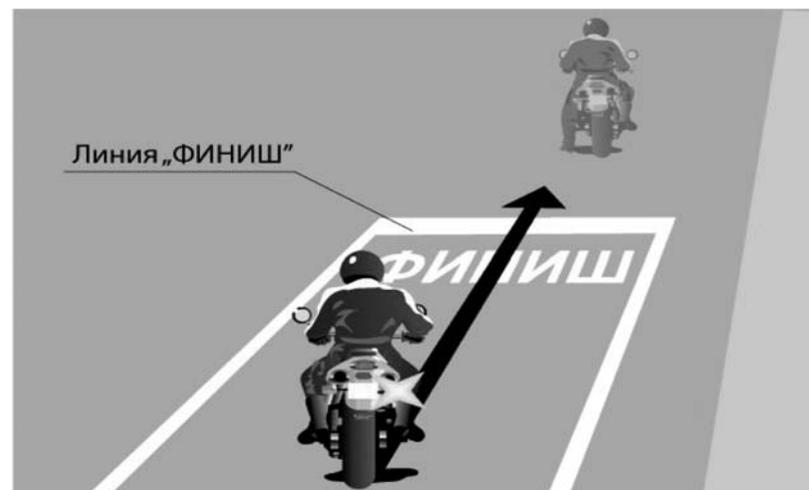


Рис. 9. Упражнение № 9 «Финиш»

Контрольная таблица № 9

Ошибки кандидата в водители	Штрафные баллы
Не включил указатель правого поворота до пересечения финишной линии	5

Общие условия выполнения испытательных упражнений

При несоблюдении общих условий выполнения испытательных упражнений начисляются штрафные баллы в соответствии с контрольной таблицей № 10.

Контрольная таблица № 10

Ошибки кандидата в водители	Штрафные баллы
Превысил общее время выполнения испытательных упражнений, установленное для конкретного автодрома	25
Пропустил выполнение хотя бы одного из испытательных упражнений, предусмотренных комплексом	25
Совершил столкновение с другим ТС или наезд на препятствие	25
При выполнении испытательных упражнений двигатель заглух	5 (за каждую ошибку)

**Порядок и условия выполнения испытательных упражнений
первого этапа практического экзамена на категории «В», «С», «D»**

Упражнение № 1 «Старт»

Перед началом выполнения упражнения кандидат в водители должен отрегулировать зеркала заднего вида и сиденье, пристегнуться ремнем безопасности, запустить двигатель, подтвердить готовность к старту, включив сигнал левого поворота.

По команде «СТАРТ» кандидат в водители должен в течение 20 секунд начать движение, пересечь линию «СТАРТ» по проекции габаритов ТС на горизонтальную плоскость с включенным сигналом левого поворота, выключить сигнал левого поворота на участке не более 10 метров после линии «СТАРТ».

При несоблюдении условий выполнения упражнения начисляются штрафные баллы в соответствии с контрольной таблицей № 1.

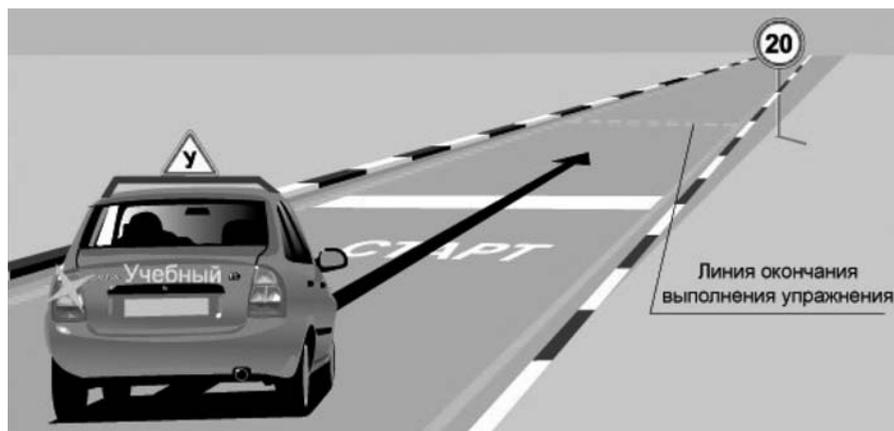


Рис. 1. Упражнение № 1 «Старт»

Контрольная таблица № 1

Ошибки кандидата в водители	Штрафные баллы
Не начал движение в течение 30 с после сигнала «СТАРТ»	25
Не начал движение в течение 20 с после сигнала «СТАРТ»	5
Не пристегнул ремень безопасности	5
Пересек линию «СТАРТ» с выключенным указателем левого поворота	5
Не выключил указатель левого поворота на участке 10 м после линии «СТАРТ»	5

Упражнение № 2 «Остановка и начало движения на подъеме»

Кандидат в водители должен остановить ТС на участке подъема таким образом, чтобы проекции переднего и заднего габарита ТС на горизонтальную плоскость находились между линией фиксации выполнения упражнения и линией «СТОП», зафиксировать ТС в неподвижном состоянии и не ранее чем через 3 секунды после остановки продолжить движение в прямом направлении, не допуская отката ТС назад.

При несоблюдении условий выполнения упражнения начисляются штрафные баллы в соответствии с контрольной таблицей № 2.

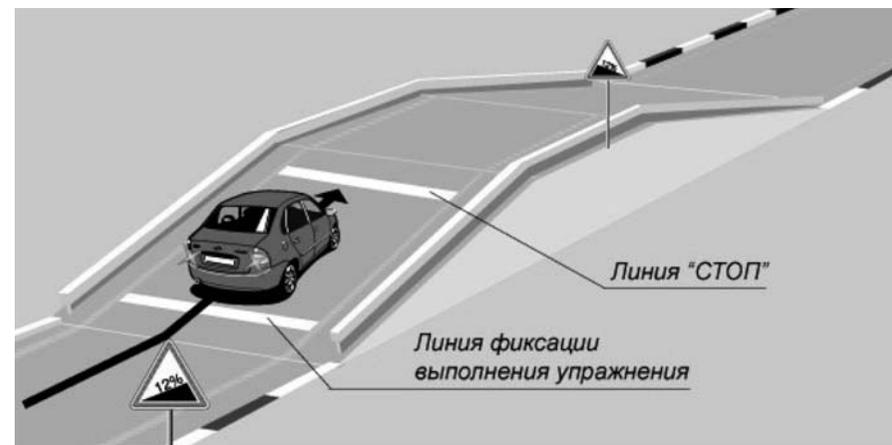


Рис. 2. Упражнение № 2 «Остановка и начало движения на подъеме»

Контрольная таблица № 2

Ошибки кандидата в водители	Штрафные баллы
При остановке ТС не пересек линию фиксации выполнения упражнения по проекции заднего габарита ТС или пересек линию «СТОП»	25
Начал движение ранее чем через 3 с после остановки	25
Не начал движение в течение 30 с после остановки	25
Совершил откат ТС на величину более чем 0,3 м после остановки или начала движения	10

Упражнение № 3 «Проезд пешеходного перехода»

Кандидат в водители должен остановить ТС на расстоянии не более 0,3 метра перед линией «СТОП», не пересекая ее по проекции переднего габарита ТС, и продолжить движение не ранее чем через 3 секунды после остановки.

При несоблюдении условий выполнения упражнения начисляются штрафные баллы в соответствии с контрольной таблицей № 3.

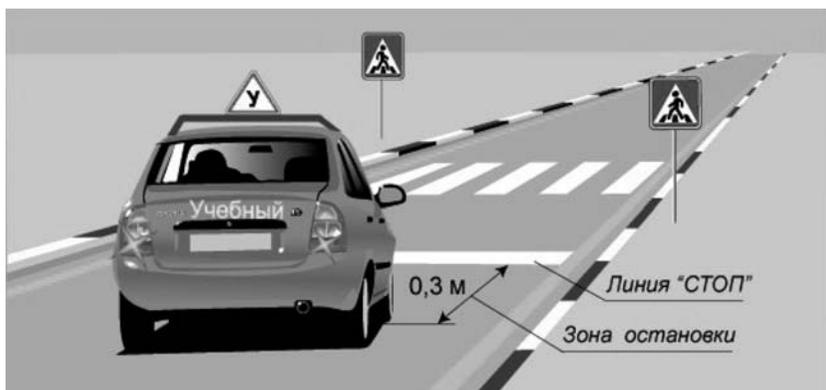


Рис. 3. Упражнение № 3 «Проезд пешеходного перехода»

Контрольная таблица № 3

Ошибки кандидата в водители	Штрафные баллы
Наехал на линию «СТОП» или пересек ее при остановке	5
Остановил ТС на расстоянии более 0,3 м перед линией «СТОП»	5
Начал движение ранее чем через 3 с после остановки	5

Упражнение № 4 «Повороты на 90 градусов»

Кандидат в водители должен не более чем за 2 минуты проехать участок дороги с левым и правым поворотами, не наезжая колесом на контрольные линии.

При несоблюдении условий выполнения упражнения начисляются штрафные баллы в соответствии с контрольной таблицей № 4.

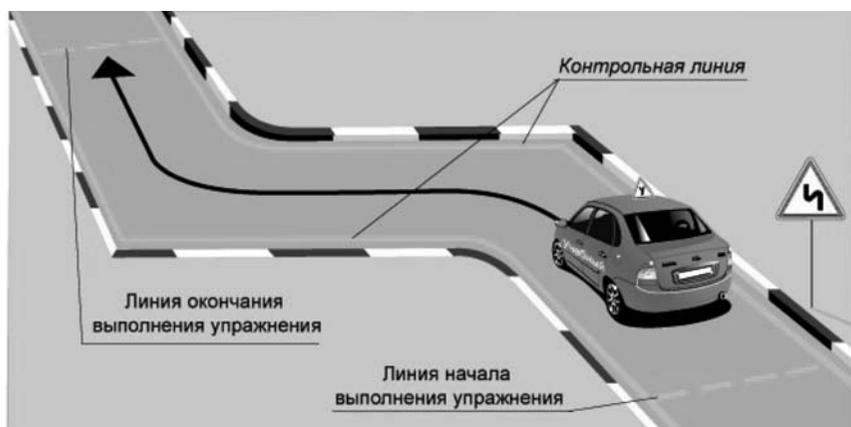


Рис. 4. Упражнение № 4 «Повороты на 90 градусов»

Ошибки кандидата в водители	Штрафные баллы
Наехал колесом на контрольную линию	5
Затратил на выполнение упражнения более 2 мин	5

Упражнение № 5 «Змейка»

Кандидат в водители должен не более чем за 2 минуты проехать участок дороги с левым и правым поворотами, не наезжая колесом на контрольные линии.

При несоблюдении условий выполнения упражнения начисляются штрафные баллы в соответствии с контрольной таблицей № 5.

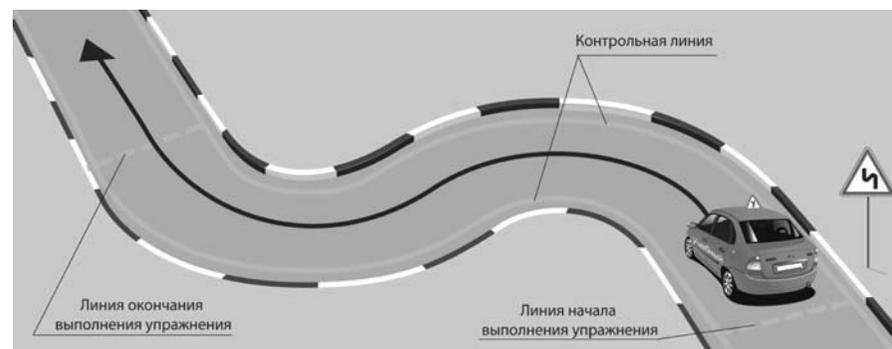


Рис. 5. Упражнение № 5 «Змейка»

Контрольная таблица № 5

Ошибки кандидата в водители	Штрафные баллы
Наехал колесом на контрольную линию	5
Затратил на выполнение упражнения более 2 мин	5

Упражнение № 6 «Разворот и парковка»

Кандидат в водители должен не более чем за 2 минуты, не наезжая колесом на контрольные линии, установить ТС на место парковки задним ходом так, чтобы задние колеса ТС находились на линии фиксации выполнения упражнения или пересекли её, а затем выехать в обратном направлении.

При несоблюдении условий выполнения упражнения начисляются штрафные баллы в соответствии с контрольной таблицей № 6.

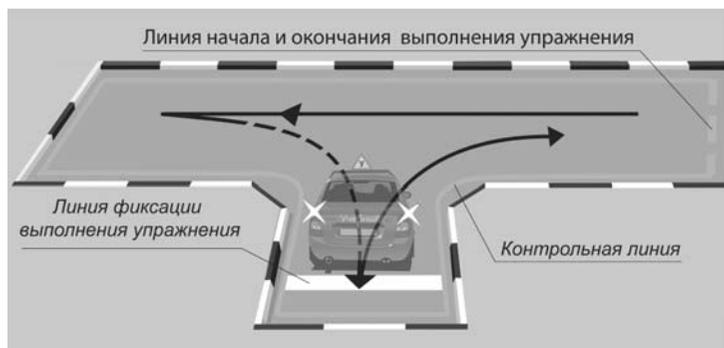


Рис. 6. Упражнение № 6 «Разворот и парковка»

Контрольная таблица № 6

Ошибки кандидата в водители	Штрафные баллы
Не коснулся задними колесами ТС линии фиксации выполнения упражнения	5
Наехал колесом на контрольную линию	5
Затратил на выполнение упражнения более 2 мин	5

Упражнение № 7 «Параллельная парковка задним ходом»

Кандидат в водители должен не более чем за 2 минуты, не наезжая колесом на контрольные линии, установить ТС задним ходом на место парковки так, чтобы переднее и заднее правые колеса находились на линии фиксации выполнения упражнения, а затем выехать с места парковки.

При несоблюдении условий выполнения упражнения начисляются штрафные баллы в соответствии с контрольной таблицей № 7.



Рис. 7. Упражнение № 7 «Параллельная парковка задним ходом»

Ошибки кандидата в водители	Штрафные баллы
Не установил ТС на линию фиксации выполнения упражнения правыми передним и задним колесами	10
Наехал колесом на контрольную линию	5
Затратил на выполнение упражнения более 2 мин	5

Упражнение № 8 «Проезд регулируемого перекрестка»

Кандидат в водители должен поочередно, согласно схеме движения, проехать регулируемый перекресток в направлении прямо, направо и налево, соблюдая требования сигналов светофора. При включении запрещающего сигнала светофора – остановить ТС не более 0,3 метра перед линией «СТОП». При включении разрешающего сигнала светофора проехать перекресток в заданном направлении.

При выполнении левого (правого) поворотов заблаговременно включить соответствующий указатель поворота.

Время проезда перекрестка при разрешающем сигнале светофора не должно превышать 20 секунд.

При несоблюдении условий выполнения упражнения начисляются штрафные баллы в соответствии с контрольной таблицей № 8.

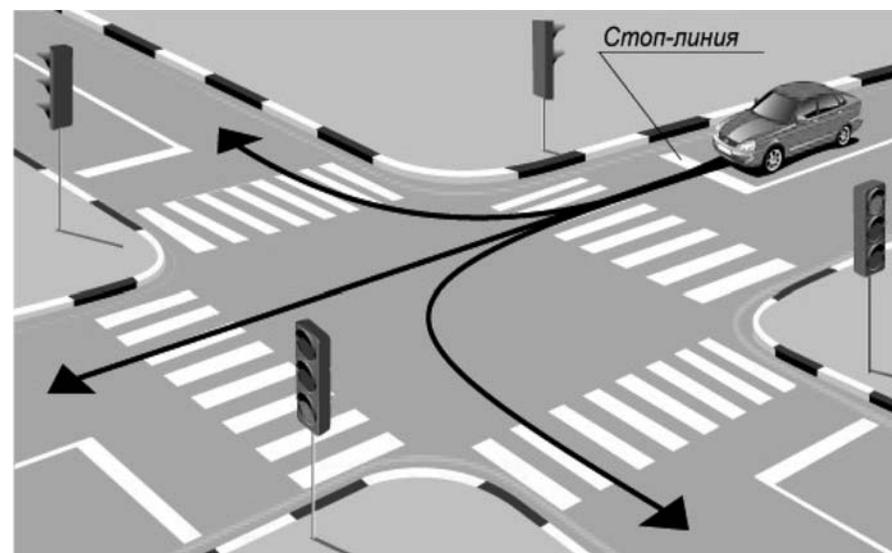


Рис. 8. Упражнение № 8 «Проезд регулируемого перекрестка»

Контрольная таблица № 8

Ошибки кандидата в водители	Штрафные баллы
Проехал перекресток или пресек линию «СТОП» при запрещающем сигнале светофора	25
На проезд перекрестка при разрешающем сигнале светофора затрачено более 30 с	25
На проезд перекрестка при разрешающем сигнале светофора затрачено более 20 с	5
Не включил соответствующий указатель поворота при пересечении перекрестка с поворотом направо или налево	5
Остановил ТС на расстоянии более 0,3 м перед линией «СТОП»	5

Упражнение № 9 «Проезд нерегулируемого железнодорожного переезда»

Кандидат в водители должен остановить ТС на расстоянии не более 0,3 метра перед линией «СТОП» у железнодорожного переезда и продолжить движение не ранее чем через 3 секунды после остановки.

При несоблюдении условий выполнения упражнения начисляются штрафные баллы в соответствии с контрольной таблицей № 9.

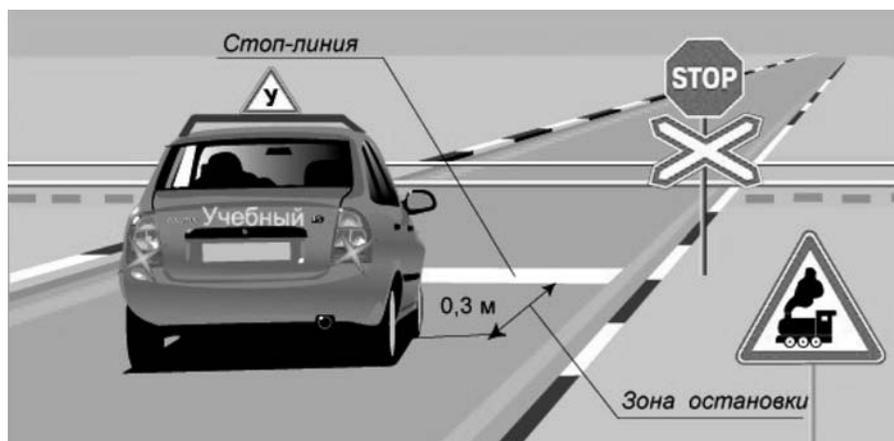


Рис. 9. Упражнение № 9 «Проезд нерегулируемого железнодорожного переезда»

Контрольная таблица № 9

Ошибки кандидата в водители	Штрафные баллы
Наехал на линию «СТОП» или пересек ее до остановки	5
Остановил ТС на расстоянии более 0,3 м перед линией «СТОП»	5
Начал движение ранее чем через 3 с после остановки	5

Упражнение № 10 «Полоса разгона»

При выполнении упражнения кандидат в водители должен: после проезда дорожного знака 4.6 «Ограничение минимальной скорости» (20 км/ч) на участке пути длиной не более 10 метров увеличить скорость движения ТС до 20 км/ч и более, переключиться с первой на вторую передачу и продолжить движение с заданной скоростью (при наличии автоматической трансмиссии – поддерживать установленную скорость);

за 10 метров до дорожного знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» (20 км/ч) снизить скорость движения ТС до 20 км/ч и менее, переключиться со второй на первую передачу (при наличии автоматической трансмиссии – поддерживать установленную скорость).

При несоблюдении условий выполнения упражнения начисляются штрафные баллы в соответствии с контрольной таблицей № 10.

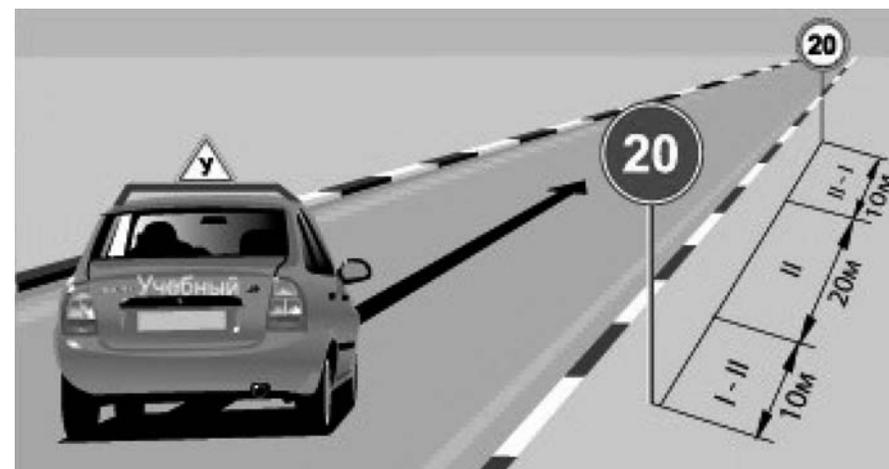


Рис. 10. Упражнение № 10 «Полоса разгона»

Контрольная таблица № 10

Ошибки кандидата в водители	Штрафные баллы
Не включил соответствующую передачу на заданном отрезке пути (для ТС с механической трансмиссией)	5
Нарушил требования дорожных знаков (4.6, 3.24)	5

Упражнение № 11 «Аварийная остановка»

После включения светового и/или звукового сигнала в салоне ТС кандидат в водители должен в течение 2 секунд остановить ТС, в течение 3 секунд включить аварийную световую сигнализацию. После отключения специального сигнала (красного маяка) кандидат в водители должен выключить аварийную световую сигнализацию и продолжить движение.

При несоблюдении условий выполнения упражнения начисляются штрафные баллы в соответствии с контрольной таблицей № 11.

Контрольная таблица № 11

Ошибки кандидата в водители	Штрафные баллы
Не остановил ТС в течение 2 с после включения светового и/или звукового сигнала в салоне ТС и/или не включил аварийную световую сигнализацию в течение 3 с после остановки	10
Перед началом движения не выключил аварийную световую сигнализацию	10

Упражнение № 12 «ФИНИШ»

При выполнении упражнения перед пересечением линии «ФИНИШ» кандидат в водители должен включить указатель правого поворота, пересечь по проекции габаритов ТС финишную линию, остановить ТС в установленном месте, выключить указатель правого поворота, включить нейтральную передачу (при наличии автоматической трансмиссии установить орган управления режимами трансмиссии в положение «Р»), заглушить двигатель, включить стояночный тормоз, отстегнуть ремень безопасности, покинуть транспортное средство.

При несоблюдении условий выполнения упражнения начисляются штрафные баллы в соответствии с контрольной таблицей № 12.

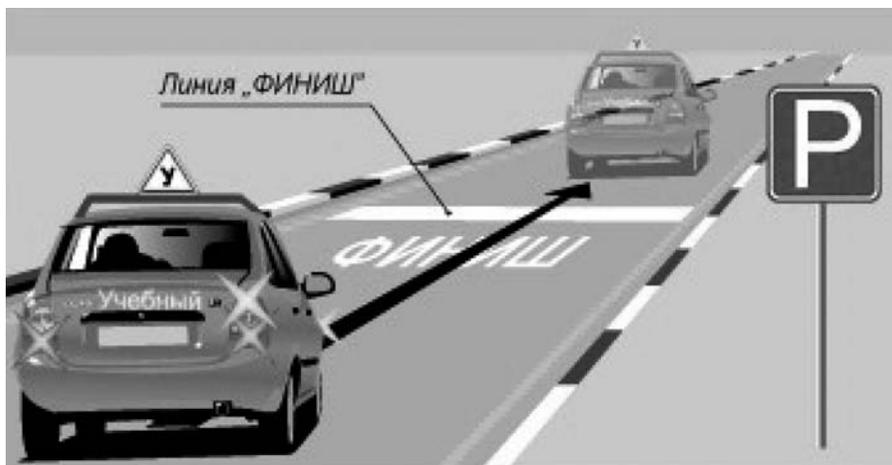


Рис. 11. Упражнение № 12 «ФИНИШ»

Контрольная таблица № 12

Ошибки кандидата в водители	Штрафные баллы
Не включил указатель правого поворота до пересечения финишной линии	5

Общие условия выполнения испытательных упражнений

При выполнении испытательных упражнений кандидат в водители не должен допускать ошибки, предусмотренные контрольной таблицей № 13.

В случае возникновения аварийной ситуации экзаменатор обязан остановить проведение экзамена путем дистанционного выключения двигателя соответствующего ТС.

Контрольная таблица № 13

Ошибки кандидата в водители	Штрафные баллы
Превысил общее время выполнения испытательных упражнений	25
Пропустил выполнение хотя бы одного из испытательных упражнений, предусмотренных комплексом	25
Совершил столкновение с другим ТС или наезд на препятствие	25
При выполнении испытательных упражнений двигатель заглох	5 (за каждую ошибку)
Превысил скорость движения более 20 км/ч, кроме выполнения упражнения «Полоса разгона»	1 (за каждые 5 с движения с превышением скорости)

**Порядок и условия выполнения испытательных упражнений
первого этапа практического экзамена на категории «BE», «CE», «DE»**

Упражнение № 1 «Старт»

Перед началом выполнения упражнения автопоезд должен находиться у одной из линий «СТАРТ–ФИНИШ», расположенных в зоне выполнения испытательных упражнений.

Кандидат в водители должен подготовиться к движению, отрегулировав зеркала заднего вида и сиденье, пристегнуться ремнем безопасности, запустить двигатель, подтвердить готовность к старту, включив сигнал левого поворота, при этом рычаг механической коробки переключения передач должен находиться в нейтральном положении (для автоматической трансмиссии – в положении «Р»).

По команде «СТАРТ» кандидат в водители должен в течение 20 секунд начать движение задним ходом, выключить сигнал левого поворота до пересечения передними колесами ТС линии окончания выполнения упражнения.

При несоблюдении условий выполнения упражнения начисляются штрафные баллы в соответствии с контрольной таблицей № 1.

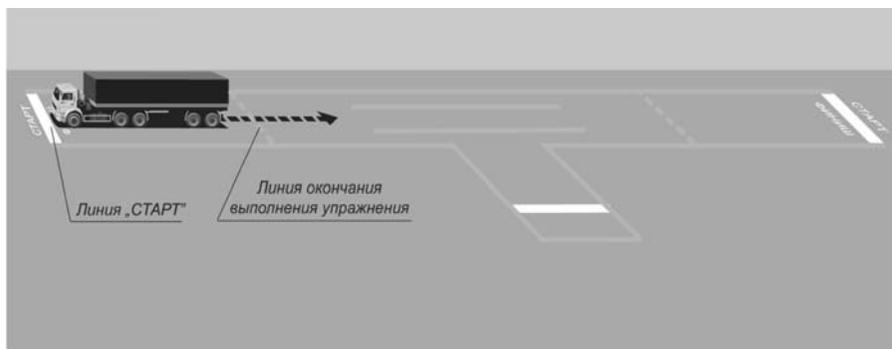


Рис. 1. Упражнение № 1 «Старт»

Контрольная таблица № 1

Ошибки кандидата в водители	Штрафные баллы
Не начал движение в течение 30 с после сигнала «СТАРТ»	25
Не начал движение в течение 20 с после сигнала «СТАРТ»	5
Не пристегнул ремень безопасности	5
Не выключил указатель левого поворота до пересечения передними колесами ТС линии окончания выполнения упражнения	5

Упражнение № 2 «Постановка к платформе задним бортом»

При выполнении упражнения кандидат в водители должен не более чем за 2 минуты, не наезжая колесом на контрольные линии, осуществить въезд задним ходом в «габаритный коридор» имитатора погрузочной платформы так, чтобы задние колеса ТС находились на линии фиксации выполнения упражнения или пересекли ее.

При несоблюдении условий выполнения упражнения начисляются штрафные баллы в соответствии с контрольной таблицей № 2.

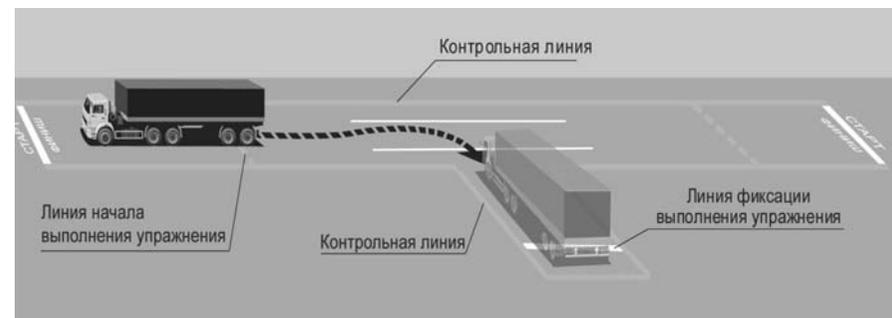


Рис. 2. Упражнение № 2 «Постановка к платформе задним бортом»

Контрольная таблица № 2

Ошибки кандидата в водители	Штрафные баллы
Не коснулся задними колесами ТС линии фиксации выполнения упражнения	25
Наехал колесом на контрольную линию	10
Затратил на выполнение упражнения более 2 мин	5

Упражнение № 3 «Выезд от платформы на участок дороги»

При выполнении упражнения кандидат в водители должен, не наезжая колесом на контрольные линии, осуществить выезд из «габаритного коридора» имитатора погрузочной платформы в противоположном направлении въезда в него и остановить ТС не далее 1 метра до линии «СТАРТ–ФИНИШ», не пересекая ее.

При несоблюдении условий выполнения упражнения начисляются штрафные баллы в соответствии с контрольной таблицей № 3.

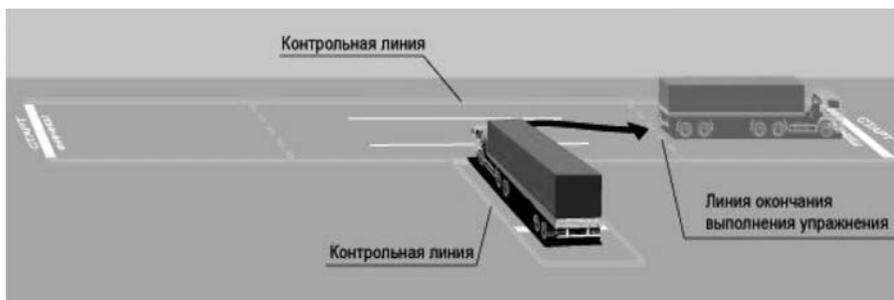


Рис. 3. Упражнение № 3 «Выезд от платформы на участок дороги»

Контрольная таблица № 3

Ошибки кандидата в водители	Штрафные баллы
Наехал колесом на контрольную линию	10
Пересек линию «СТАРТ–ФИНИШ»	10
Остановил ТС на расстоянии более 1 м до линии «СТАРТ–ФИНИШ»	5

Упражнение № 4 «Прямолинейное движение в габаритном коридоре задним ходом»

При выполнении упражнения кандидат в водители должен, не наезжая колесом на контрольные линии, осуществить движение задним ходом в «габаритном коридоре» и остановить ТС не далее 1 метра до линии «СТОП–ФИНИШ», не пересекая ее.

При несоблюдении условий выполнения упражнения начисляются штрафные баллы в соответствии с контрольной таблицей № 4.

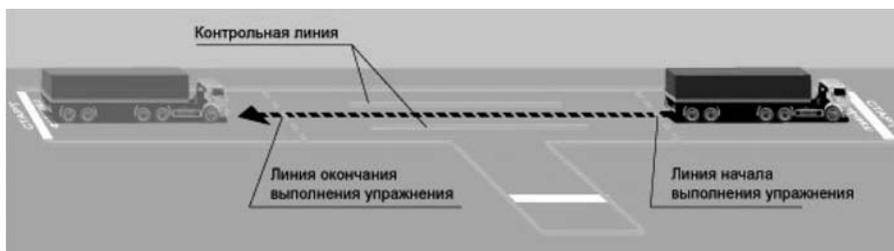


Рис. 4. Упражнение № 4 «Прямолинейное движение в габаритном коридоре задним ходом»

Контрольная таблица № 4

Ошибки кандидата в водители	Штрафные баллы
Наехал колесом на контрольную линию	10
Пересек линию «СТАРТ–ФИНИШ»	10
Остановил ТС на расстоянии более 1 м до линии «СТАРТ–ФИНИШ»	5

Упражнение № 5 «Прямолинейное движение в габаритном коридоре передним ходом»

При выполнении упражнения кандидат в водители должен осуществить движение передним ходом в «габаритном коридоре», не наезжая колесом на контрольные линии.

При несоблюдении условий выполнения упражнения начисляются штрафные баллы в соответствии с контрольной таблицей № 5.



Рис. 5. Упражнение № 5 «Прямолинейное движение в габаритном коридоре передним ходом»

Контрольная таблица № 5

Ошибки кандидата в водители	Штрафные баллы
Наехал колесом на контрольную линию	10

Упражнение № 6 «ФИНИШ»

После выезда из «габаритного коридора» кандидат в водители должен до пересечения линии начала выполнения упражнения включить указатель правого поворота, остановить ТС не далее 1 метра до линии «СТАРТ-ФИНИШ», не пересекая ее, выключить указатель правого поворота, включить нейтральную передачу (при наличии автоматической трансмиссии установить орган управления режимами трансмиссии в положение «Р»), включить стояночный тормоз, отстегнуть ремень безопасности, покинуть транспортное средство.

При несоблюдении условий выполнения упражнения начисляются штрафные баллы в соответствии с контрольной таблицей № 6.



Рис. 6. Упражнение № 6 «ФИНИШ»

Ошибки кандидата в водители	Штрафные баллы
Пересек линию «СТАРТ–ФИНИШ»	10
Остановил ТС на расстоянии более 1 м до линии «СТАРТ–ФИНИШ»	5
Не включил указатель правого поворота до пересечения линии начала выполнения упражнения	5

Общие условия выполнения испытательных упражнений

При выполнении испытательных упражнений кандидат в водители не должен допускать ошибки, предусмотренные контрольной таблицей № 7.

Контрольная таблица № 7

Ошибки кандидата в водители	Штрафные баллы
Превысил общее время выполнения испытательных упражнений	25
Пропустил выполнение хотя бы одного из испытательных упражнений, предусмотренных комплексом	25
При выполнении испытательных упражнений двигатель заглох	5 (за каждую ошибку)

Контрольная таблица второго этапа практического экзамена

Ошибки кандидата в водители	Нарушения пунктов ПДД	Штрафные баллы
1. Не уступил дорогу (создал помеху) транспортному средству, имеющему преимущество	3.2, 8.1, 8.3–8.5, 8.8–8.10, 8.12, 11.7, 13.4–13.6, 13.8, 13.9, 13.11, 13.12, 15.1, 18.1, 18.3	25
2. Не уступил дорогу (создал помеху) пешеходам, имеющим преимущество	8.3, 13.1, 13.8, 14.1–14.3, 14.5, 14.6	25
3. Выехал на полосу встречного движения (кроме разрешенных случаев) или на трамвайные пути встречного направления	8.6, 9.2, 9.3, 9.6, 9.8	25
4. Проехал на запрещающий сигнал светофора или регулировщика	6.2–6.5, 6.7, 6.9, 6.10	25
5. Не выполнил требования знаков приоритета, запрещающих и предписывающих знаков, дорожной разметки 1.1, 1.3	Приложения 1, 2	25
6. Пересек стоп-линию (разметка 1.12) при остановке при наличии знака 2.5 или при запрещающем сигнале светофора (регулировщика)	6.13, Приложение 2	25
7. Нарушил правила выполнения обгона	11.1–11.5	25
8. Нарушил правила выполнения поворота	8.5–8.7	25
9. Нарушил правила выполнения разворота	8.8, 8.11	25
10. Нарушил правила движения задним ходом	8.12	25
11. Нарушил правила проезда железнодорожных переездов	12.4, 15.1–15.4	25
12. Превысил установленную скорость движения	10.2, 10.3	25
13. Не принял возможных мер к снижению скорости вплоть до остановки ТС при возникновении опасности для движения	10.1	25
14. Действие или бездействие кандидата в водители, вызвавшее необходимость вмешательства в процесс управления экзаменационным ТС с целью предотвращения возникновения ДТП	1.5	25
15. Нарушил правила остановки	12.1, 12.2, 12.4, 12.7, 12.8	10
16. Не подал сигнал световым указателем поворота соответствующего направления перед началом движения, перестроением, поворотом (разворотом) или остановкой	8.1	10
17. Не выполнил требования знаков особых предписаний, дорожной разметки (кроме разметки 1.1, 1.3, 1.12)	Приложения 1, 2	10
18. Не использовал в установленных случаях аварийную световую сигнализацию или знак аварийной остановки	7.1, 7.2	10
19. Выехал на перекресток при образовавшемся заторе, создав помеху движению ТС в поперечном направлении	13.2	10
20. Не пристегнул ремень безопасности	2.1.2	5
21. Несвоевременно подал сигнал поворота	8.2	5

Ошибки кандидата в водители	Нарушения пунктов ПДД	Штрафные баллы
22. Нарушил правила расположения ТС на проезжей части	9.3, 9.4, 9.7–9.10	5
23. Выбрал скорость движения без учета дорожных и метеорологических условий	10.1	5
24. Двигался без необходимости со слишком малой скоростью, создавая помехи другим транспортным средствам	10.5	5
25. Резко затормозил при отсутствии необходимости предотвращения ДТП	10.5	5
26. Нарушил правила пользования внешними световыми приборами и звуковым сигналом	19.1–19.5, 19.8	5

Письмо В.Н.Кириянова

(июнь 2009 г.) № 13/5

по субъектам инспекторам безопасности дорожного движения
ГИБДД, ГУВД, УВД «О введении в действие Методики проведения
квалификационных экзаменов»



МИНИСТЕРСТВО
ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МВД России)

Главным государственным инспекторам
безопасности дорожного движения МВД, ГУВД, УВД
по субъектам Российской Федерации и ОВДРО МВД
России

Департамент
обеспечения безопасности
дорожного движения

ул. Мясницкая, 3, г. Москва, 101990

В соответствии с Правилами сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 15 декабря 1999 г. № 1396 утверждена Методика проведения квалификационных экзаменов на получение права на управление транспортными средствами (далее – Методика) которая вводится в действие с 01.11.2011 г. с правом досрочного применения. Методика размещена на официальном Интернет-сайте www.gibdd.ru. Департамента ОБДД МВД России.

В целях повышения качества проведения квалификационных экзаменов (далее – экзаменов) на получение права на управление транспортными средствами требую:

1. Провести с личным составом, принимающим участие в проведении экзаменов служебные занятия по изучению данной Методики с принятием зачетов.
2. Организовать взаимодействие с региональными СМИ по разъяснению требований Методики.
3. При наличии соответствующей материальной базы на территории обслуживания организовать проведение как всех экзаменов в комплексе, так и отдельных их частей.
4. О принятых мерах доложить до 1 августа 2009 г., исполнение указания взять под личный контроль.

Главный государственный инспектор
безопасности дорожного движения
Российской Федерации
генерал-лейтенант милиции

В.Н.Кириянов

ФГУ «ДИРЕКЦИЯ ПРОГРАММЫ ПБДД»
ФЕДЕРАЛЬНАЯ ЦЕЛЕВАЯ ПРОГРАММА «ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В 2006–2012 гг.»



КАТАЛОГ
научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ
2006–2009 гг.

Содержание

Порядок предоставления результатов НИОКР	154
Раздел 1. «Мероприятия, направленные на повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения»	155
Раздел 2. Организационно-планировочные и инженерные меры, направленные на совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов в городах	160
Раздел 3. Мероприятия, направленные на развитие системы оказания помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	163
Раздел 4. Мероприятия, направленные на совершенствование нормативно-правовых, методических и организационных основ системы управления деятельностью в области обеспечения безопасности дорожного движения	168

Порядок предоставления результатов НИОКР

Порядок предоставления результатов научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, выполненных по заказу МВД России, устанавливается в соответствии с инструкцией «Об организации в системе МВД России государственного учета научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ военного, специального и двойного назначения, права на которые принадлежат Российской Федерации» (далее – Инструкция) (Приложение к приказу МВД России от 25 июля 2006 № 583).

Представление сведений по НИОКР заинтересованным федеральным органам исполнительной власти осуществляет Главный информационно-аналитический центр (далее – ГИАЦ) МВД России.

Представление сведений осуществляется на основании запроса на ознакомление, направляемого заинтересованными федеральными органами исполнительной власти в ГИАЦ МВД России.

В запросе на ознакомление указываются цель и правовое основание ознакомления, а также тематика или реестровый номер результатов НИОКР, сведения о котором запрашиваются.

ГИАЦ МВД России проверяет наличие запрашиваемых сведений в разделе Единого реестра МВД России и запрашивает их у уполномоченного подразделения. После получения сведений от уполномоченного подразделения передает их инициатору запроса, а также вносит данные о переданных сведениях в журнал учета выдачи сведений, содержащихся в разделе Единого реестра МВД России.

РАЗДЕЛ 1.
«Мероприятия, направленные на повышение правового сознания
и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения»
 (Приложение №3 к федеральной целевой программе ПБДД)

ГЗ	№¹	НАИМЕНОВАНИЕ	ЦЕЛЬ	КОЛ-ВО	ГОД	РАБОТЫ
МИНДРАВОРАЗВИТИЯ	3/1	Проведение научных исследований и разработка на их основе критериев пригодности кандидатов в водители к управлению транспортными средствами по медицинским показаниям	Сокращение вероятности допуска к управлению транспортными средствами лиц, имеющих медицинские противопоказания	1	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК № 06/1101
	3/4	Разработка оборудования (тренажеры, компьютерные программы и т.д.) для обучения водителей с ограниченными двигательными способностями	Совершенствование подготовки водителей транспортных средств	1	2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК № П140
РОСОБРАЗОВАНИЕ	3/5	Разработка технического задания на изготовление автомобильного тренажера нового поколения с соответствующим программным обеспечением и методических материалов для обучения вождению	Совершенствование подготовки водителей транспортных средств	1	2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК № П1775
	3/6	Разработка научно-методических основ оценки теоретических знаний и практических навыков специалистов и водителей, модернизация механизма их допуска к организации и выполнению перевозок опасных грузов	Повышение требований к организации учебного процесса	2	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК № 3/6/62
МВД					2007	Отчет по выполнению НИОКР ГК № 07/3/6/003
	3/8	Проведение научных исследований нормативно-правового и методического обеспечения системы повышения квалификации и профессионального мастерства водителей транспортных средств. Подготовка предложений по ее совершенствованию	Совершенствование подготовки водителей транспортных средств.	1	2009	Отчет по выполнению НИОКР № ОПО- 47/407
РОСАВТОДОП	3/9	Научная разработка методов профессионального тренинга для водителей транспортных средств	Повышение уровня подготовки водительского состава на основе новых методов профессионального тренинга	1	2009	Отчет по выполнению НИОКР № ОПО- 47/408
	3/13	Разработка программ подготовки водителей различных категорий и подкатегорий	Совершенствование подготовки водителей транспортных средств	1	2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК № П1322
РОСОБРАЗОВАНИЕ	3/14	Разработка Учебно-методического комплекта по обучению водителей из числа лиц с ограниченными двигательными способностями	Совершенствование подготовки водителей транспортных средств	1	2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК № П775

¹ Нумерация соответствует номеру и пункту приложения к федеральной целевой программе ПБДД.

№	№	НАИМЕНОВАНИЕ	ЦЕЛЬ	КОЛ-ВО	ГОД	РАБОТЫ
РОСАВТОДОР	3/15	Проведение научных исследований правового механизма выполнения владельцами транспортных средств (должностными лицами) профилактических мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения (соблюдение режимов труда и отдыха водителей, предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры, использование тахограмм и т.п.) в части соблюдения требований Федерального закона «О безопасности дорожного движения»	Совершенствование подготовки водителей транспортных средств, предупреждение их опасного поведения	1	2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК № ОПО-47/409
	3/16	Исследование и научное обоснование необходимости оборудования транспортных средств:				
		контрольными устройствами регистрации времени труда и отдыха (тахографами) водителей автобусов	Повышение безопасности движения за счет соблюдения водителями автобусов режимов труда и отдыха и скоростного режима движения	1	2006–2007	Отчет по выполнению НИОКР. 1–2-й этап ГК№ ОПО-47/410
		устройствами ограничения скорости грузовых автомобилей и автобусов	Снижение аварийности по причине нарушений скоростного режима	1	2006–2007	Отчет по выполнению НИОКР. 1–2-й этап ГК№ ОПО-47/411
		ремнями безопасности туристических, международных автобусов и грузовых автомобилей	Снижение тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий	1	2006–2007	Отчет по выполнению НИОКР. 1–2-й этап ГК№ ОПО-47/412
	3/17	Исследование и разработка проблемы обязательного применения специальных удерживающих устройств при перевозках детей и животных	Снижение детского травматизма в дорожно-транспортных происшествиях, применение оптимальных конструкций удерживающих устройств	1	2006–2007	Отчет по выполнению НИОКР. 1–2-й этап ГК№ ОПО-47/413
	3/18	Проведение научных исследований и опытно-конструкторских работ по применению новых элементов пассивной безопасности на транспортных средствах, в том числе в части защиты пешеходов при наездах	Повышение пассивной безопасности автотранспортных средств на основе выбора оптимальных способов и конструктивных решений защиты пешеходов	1	2009–2006	Отчет по выполнению НИОКР. 1–2-й этап ГК№ ОПО-47/414
	3/19	Исследование проблемы подтверждения соответствия транспортных средств, составных частей конструкции, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей транспортных средств в части, относящейся к обеспечению безопасности дорожного движения, ввозимых из-за рубежа, требованиям, установленным в Российской Федерации, и разработка соответствующих предложений	Обеспечение активной и пассивной безопасности автотранспортных средств на основе системы подтверждения соответствия транспортных средств и их составных частей	1	2007	Отчет по выполнению НИОКР. 1–2-й этап

№	№	НАИМЕНОВАНИЕ	ЦЕЛЬ	КОЛ-ВО	ГОД	РАБОТЫ
РОСАВТОДОР	3/21	Научное исследование по выработке критериев технического состояния транспортных средств, допускаемых к эксплуатации по условиям безопасности дорожного движения	Повышение безопасности дорожного движения на основе применения эффективной системы критериев технического состояния транспортных средств	1	2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ ОПО-47/417
	3/22	Научные исследования закономерностей изменения параметров безопасности транспортных средств в реальных условиях эксплуатации в течение их жизненного цикла	Повышение безопасности автотранспортной техники	1	2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ ОПО-47/418
	3/23	Научное исследование соответствия транспортных средств для перевозок пассажиров видам и условиям перевозок по критериям безопасности дорожного движения. Разработка соответствующих требований	Повышение безопасности транспортных средств для перевозки пассажиров на основе учета видов и условий перевозок	1	2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ ОПО-47/405
	3/24	Проведение исследований проблем гармонизации международных и национальных требований в части безопасности транспортных средств	Повышение активной и пассивной безопасности транспортных средств на основе гармонизации международных и национальных требований	1	2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ ОПО-47/404
	3/25	Исследование проблем создания современной отечественной испытательной базы для оценки соответствия транспортных средств, составных частей конструкции, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей транспортных средств установленным требованиям	Повышение конструктивной безопасности транспортных средств	1	2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ УД-47/192
МВД	3/26	Исследование проблемы автоматической фиксации нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации и подготовка требований к соответствующим техническим устройствам	Создание основ для получения надежной доказательной базы нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации	1	2006	Отчет по выполнению НИОКР
	3/27	Проведение комплекса исследований и разработка научно обоснованных организационных, правовых, экономических и технических мероприятий, направленных на повышение безопасности маршрутных перевозок при использовании автобусов категории М2	Повышение безопасности пассажирских перевозок	1	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ ОПО-47/396
РОСОБРАЗОВАНИЕ	3/29	Разработка системного проекта профилактики безопасного поведения детей на дорогах, профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, включая обоснование требований по структуре и связанности ее элементов, требований к содержанию деятельности, оснащению и образовательным программам	Снижение количества детей, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях	1	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ П441

№	№	НАИМЕНОВАНИЕ	ЦЕЛЬ	КОЛ-ВО	ГОД	РАБОТЫ
РОСОБРАЗОВАНИЕ	3/30	Проведение исследований и разработка требований к содержанию деятельности образовательных учреждений по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, включая апробацию и научно-методическое сопровождение внедрения	Совершенствование системы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма	1	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ П439
	3/31	Разработка комплекса программ, учебно-методических материалов, печатных и электронных учебных и научных пособий по обучению безопасному поведению на улицах и дорогах для учреждений дошкольного образования, общеобразовательных учреждений, учреждений дополнительного образования детей, воспитателей дошкольных учреждений, педагогов общеобразовательных учреждений, педагогов дополнительного образования	Формирование у участников дорожного движения стереотипов безопасного поведения	3	2006	Отчет по выполнению НИОКР
					2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК № П2625
					2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК № П 350
	3/32	Проведение исследований и разработка государственных требований к минимуму содержания и уровню требований к специалистам по вопросам обучения навыкам безопасного поведения на улицах и дорогах (воспитатели и заведующие дошкольных учреждений, педагоги начальной школы, заместители руководителей по воспитательной работе (заместители руководителей по безопасности), социальные педагоги, старшие вожатые, педагоги и дополнительного образования)	Повышение качества преподавания основ безопасного поведения на улицах и дорогах в детских образовательных учреждениях	2	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ П438
					2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК № П 138
	3/33	Научные исследования и разработка оборудования (уголки по правилам дорожного движения, тренажеры, компьютерные программы и т.д.) для образовательных учреждений с целью использования их в процессе обучения безопасному поведению на дорогах	Формирование стереотипов безопасного поведения у участников дорожного движения	1	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ П449
	3/34	Разработка образцов оформления учебной и детской литературы, предметов детского обихода с использованием креатива и слоганов по безопасности дорожного движения и организация их опытного производства	Предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма	1	2006	Отчет по выполнению НИОКР
	3/35	Разработка типовых проектов: детских автогородков с организацией на их основе базовых учебно-методических центров по изучению детьми, а также педагогическим составом общеобразовательных и дошкольных учреждений основ безопасности дорожного движения площадок по безопасности дорожного движения в оздоровительных лагерях муниципального (школьного) детского автогородка с организацией на его основе центра по изучению детьми основ безопасности дорожного движения	Предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма	1	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ П434
				1	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК № П442
1				2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК № П783	

№	№	НАИМЕНОВАНИЕ	ЦЕЛЬ	КОЛ-ВО	ГОД	РАБОТЫ
РОСОБРАЗОВАНИЕ	3/36	Разработка теоретических и методических основ подготовки и повышения квалификации специалистов транспортных организаций и работников образовательных учреждений по вопросам безопасности дорожного движения	Совершенствование подготовки водителей транспортных средств	1	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ П404
	3/37	Разработка Учебно-методического комплекта по обучению навыкам управления автотранспортными средствами в 10–11-х классах общеобразовательных учреждений	Совершенствование подготовки водителей транспортных средств	1	2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ П1783

РАЗДЕЛ 2.
«Организационно-планировочные и инженерные меры,
направленные на совершенствование организации движения
транспортных средств и пешеходов в городах»
 (Приложение № 4 к федеральной целевой программе ПБДД)

ГЭ	№¹	НАИМЕНОВАНИЕ	ЦЕЛЬ	КОЛ-ВО	ГОД	РАБОТЫ
МВД	4/1	Научно-правовой анализ законодательной базы по проблеме организации движения транспортных средств и пешеходов	Повышение эффективности нормативно-правового регулирования процесса организации движения транспортных средств и пешеходов	1	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ 4/1/16
	4/2	Подготовка научно обоснованных предложений по внесению изменений в законодательство в части, касающейся регламентации деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления по организации движения транспорта и пешеходов в городах	Повышение эффективности деятельности органов исполнительной власти по организации движения транспортных средств и пешеходов	1	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ 4/2/32
	4/3	Разработка программ и научно-методического обеспечения для повышения квалификации сотрудников службы дорожной инспекции и организации движения Госавтоинспекции	Повышение эффективности надзорной деятельности	1	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ 4/3/36
	4/4	Исследование проблемы соответствия пропускной способности улично-дорожной сети уровню транспортной загрузки в районах организованных парковок в условиях развития автомобилизации	Повышение пропускной способности улично-дорожной сети, создание удобных условий пользования парковками. Снижение риска дорожно-транспортных происшествий	1	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ 4/4/08
	4/5	Исследование проблемы ранжирования скоростных режимов на улично-дорожной сети городов и разработка методов оптимизации скоростных режимов движения транспортных средств на улично-дорожной сети	Оптимизация установления скоростных режимов на улично-дорожной сети	1	2006	Отчет по выполнению НИОКР
РОСАВТОДОР	4/6	Исследование проблем приоритетности движения общественного транспорта, в том числе с использованием специально выделенных полос, с учетом требований безопасности дорожного движения	Повышение безопасности движения общественного транспорта при использовании механизмов приоритетности его движения	1	2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ УД 47/195
МВД	4/7	Проведение исследований, направленных на создание систем (районных, городских) маршрутного ориентирования транспортных средств для выявления оптимальных маршрутов движения с целью сокращения перепробегов транспортных средств, времени задержек, увеличения скорости сообщения	Оптимизация маршрутов движения, экологической обстановки, снижение риска возникновения дорожно-транспортных происшествий	4	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ 4/7/38
					2007	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ 07/4/7/037

¹ Нумерация соответствует номеру и пункту приложения к федеральной целевой программе ПБДД.

ГЭ	№¹	НАИМЕНОВАНИЕ	ЦЕЛЬ	КОЛ-ВО	ГОД	РАБОТЫ
МВД	4/8	Проведение исследований, направленных на развитие автоматизированных систем управления движением (АСУД) транспортных средств и пешеходов, разработку программного обеспечения и алгоритмов работы системы	Повышение пропускной способности улично-дорожной сети, улучшение экологической обстановки, снижение риска возникновения дорожно-транспортных происшествий	3	2008	Отчет по выполнению НИОКР
					2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ 09/4/7/17
					2006	Отчет по выполнению НИОКР
					2007	Отчет по выполнению НИОКР ГК № 07/4/8/036
РОСАВТОДОР	4/9	Исследование проблем влияния современных материалов, применяемых для нанесения дорожной разметки, на аварийность	Повышение безопасности дорожного движения	1	2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК № ОПО-47/397
					4/10	Проведение научных исследований влияния различных конструкций дорожных ограждений на тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий
МВД	4/11	Исследование проблем влияния современных типов дорожных покрытий на безопасность дорожного движения	Снижение влияния скользкости дорожного покрытия на аварийность	1	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК № 4/11/71
					4/12	Проведение научных исследований влияния современных средств и методов обустройства мест производства дорожных работ и ограждения мест совершения дорожно-транспортных происшествий на аварийность
РОСАВТОДОР	4/13	Исследование проблем влияния современных средств оборудования железнодорожных переездов на безопасность дорожного движения	Повышение безопасности дорожного движения	1	2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК № ОПО-47/399
					4/14	Исследование проблем влияния различных конструкций искусственных неровностей на аварийность и техническое состояние транспортных средств
МВД	4/15	Проведение научных исследований влияния эксплуатационных характеристик современных средств обустройства (дорожных знаков, светофоров, оборудования для искусственного освещения и т.п.) и содержания (антигололедных реагентов и т.п.) автомобильных дорог и улиц на аварийность	Повышение безопасности дорожного движения	1	2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК № ОПО-47/401

ГЗ	№¹	НАИМЕНОВАНИЕ	ЦЕЛЬ	КОЛ-ВО	ГОД	РАБОТЫ
МВД	4/16	Проведение научных исследований, направленных на разработку порядка и методики определения объемов финансирования мероприятий по организации и обеспечению безопасности движения транспортных средств и пешеходов местными органами исполнительной власти	Повышение уровня безопасности дорожного движения	2	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК № 4/16/60
					2007	Отчет по выполнению НИОКР ГК № 07/4/16/33

РАЗДЕЛ 3.
«Мероприятия, направленные на развитие системы оказания помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий»
(Приложение № 5 к федеральной целевой программе ПБДД)

ГЗ	№¹	НАИМЕНОВАНИЕ	ЦЕЛЬ	КОЛ-ВО	ГОД	РАБОТЫ					
МИНЗДРАВСОЦРАЗВИТИЯ	5/1	Проведение научных исследований, разработка и внедрение в медицинских учреждениях автоматизированных информационно-управляющих систем, интегрированных с Единой государственной системой предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций	Сокращение времени прибытия соответствующих служб на место дорожно-транспортного происшествия	1	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ 06/1069					
					МВД	5/2	Проведение научных исследований и разработка для подразделений дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции автоматизированных информационно-управляющих систем, интегрированных с Единой государственной системой предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций	Сокращение времени прибытия соответствующих служб на место дорожно-транспортного происшествия	3	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ 5/2/15
										2007	Отчет по выполнению НИОКР (1–2-й этап), Дистрибутив ГК № 07/5/2/006
	2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК № 09/5/2/004									
	5/3	Научно-методическое сопровождение установки на улично-дорожной сети информационных табло (знаков) с указанием местонахождения и способа связи со службами ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий и лечебными учреждениями	Сокращение времени прибытия соответствующих служб на место дорожно-транспортного происшествия	1	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ 5/3/43					
МИНЗДРАВСОЦРАЗВИТИЯ	5/4	Научное обоснование и разработка нормативно-правовых основ порядка формирования зон ответственности медицинских учреждений по оказанию помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, на федеральных автомобильных дорогах независимо от административно-территориального деления	Отработка алгоритмов действий учреждений здравоохранения при ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий		2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ 06/1115					
МВД	5/6	Научные исследования проблем эвакуации транспортных средств с мест дорожно-транспортных происшествий, а также неправых транспортных средств и созд-	Оптимизация действий сотрудников дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции при эва-	1	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ 5/6/47					

¹ Нумерация соответствует номеру и пункту приложения к федеральной целевой программе ПБДД.

ГЭ	№	НАИМЕНОВАНИЕ	ЦЕЛЬ	КОЛ-ВО	ГОД	РАБОТЫ
МВД		дающих помехи для дорожного движения, разработка проектов нормативных правовых актов и соответствующих регламентов по организации и проведению этой работы подразделениями дорожно-патрульной службы	куации транспортных средств			
	5/7	Научное обоснование и разработка пилотного проекта навигационной системы контроля и оперативной связи на территории субъекта Российской Федерации, позволяющей оперативно определять бригады (патрули) оперативных служб, которые находятся ближе других к месту дорожно-транспортного происшествия, и прокладывать оптимальный маршрут их проезда к месту происшествия	Сокращение времени прибытия соответствующих служб на место дорожно-транспортного происшествия и доставки лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий, в лечебные учреждения	2	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК № 06/1713
МИНДРАВСОЦРАЗВИТИЯ	5/8	Научное обоснование и разработка автоматизированных информационно-управляющих систем, интегрированных с Единой государственной системой предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций, для организации помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	Сокращение времени прибытия соответствующих служб на место дорожно-транспортного происшествия и доставки лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий, в лечебные учреждения	1	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК № 06/1070
	5/9	Научное обоснование мер по организации экстренной медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, с использованием вертолетов	Оптимизация организации экстренной специализированной медицинской помощи на месте дорожно-транспортного происшествия	1	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК № 06/1072
	5/13	Научное обоснование и разработка стандартов и лечебных технологий оказания медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	Стандартизация методов оказания медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	1	2006	Отчет по выполнению НИОКР
	5/14	Научные исследования в области разработки специальных медицинских укладок для оснащения патрульных автомобилей и стационарных постов дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции, а также вертолетов, участвующих в эвакуации лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий	Совершенствование технологий, форм и методов оказания медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	1	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК № 06/1101
	5/17	Научная разработка правовых основ по обучению водителей, сотрудников служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, приемам оказания первой медицинской помощи	Создание нормативной правовой базы, регламентирующей вопросы оказания первой медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	2	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК № 06/1100
				2007	Отчет по выполнению НИОКР ГК № 06/567	

ГЭ	№	НАИМЕНОВАНИЕ	ЦЕЛЬ	КОЛ-ВО	ГОД	РАБОТЫ
МИНДРАВСОЦРАЗВИТИЯ	5/18	Научная разработка организационно-правовых, финансово-экономических и методических основ создания учебных центров по обучению водителей, сотрудников служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, приемам оказания первой медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	Повышение качества медицинской подготовки водителей транспортных средств и сотрудников служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий	1	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК № 06/1071
	5/19	Научная разработка организационно-правовых, финансово-экономических и методических основ создания учебных центров подготовки преподавателей, обучающихся водителей, сотрудников служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, приемам оказания первой медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	Повышение качества преподавания в области оказания медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	1	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК № 06/1073
	5/20	Научные исследования и разработка учебно-методических пособий и обучающих программ по оказанию первой медицинской помощи для сотрудников служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий приемам оказания первой медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	Повышение уровня подготовки обучаемых контингентов в области оказания первой медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	1	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК № 06/1780 ГК № 06/1088 Обучающая программа
	5/21	Научные разработки по совершенствованию системы научно-методического обеспечения процесса обучения водителей, сотрудников служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, приемам оказания первой медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	Совершенствование процесса обучения водителей и сотрудников служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий	1	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК № 06/1111
	5/24	Разработка научно-методических основ создания механизма и взаимного оповещения экстренных служб, привлекаемых для ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий	Сокращение времени оповещения экстренных служб, привлекаемых для ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий	1	2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК № 8/1.1-БДД
МЧС	5/26	Проведение научных исследований по обоснованию рациональной технологии разборки транспортных средств, деблокирования и извлечения лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий	Повышение эффективности работ по разборке транспортных средств, деблокированию и извлечению лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий	1	2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК № 2/1.2-БДД

№	№	НАИМЕНОВАНИЕ	ЦЕЛЬ	КОЛ-ВО	ГОД	РАБОТЫ
МЧС	5/27	Системные исследования по организации спасения лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий, в субъекте Российской Федерации	Повышение эффективности спасения лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий	1	2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК № 3/1.3-БДД
	5/30	Разработка современных образцов аварийно-спасательной и пожарной техники для ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий	Сокращение времени проведения спасательных работ	1	2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК № 7/1.4-БДД
	5/33	Разработка комплекса мультимедийных средств обучения технологии спасения лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий	Повышение уровня подготовки специалистов, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий	1	2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК № 1/1.5-БДД
	5/36	Научный анализ сведений о ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий на федеральных автомобильных дорогах с формированием автоматизированной базы исходных данных	Создание автоматизированной базы данных о ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий	1	2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК № 6/1.6-БДД
	5/38	Проведение научных исследований в области разработки учебно-методических пособий и комплектов плакатов по технологии ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий	Повышение информированности населения о современных способах оказания помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	1	2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК № 4/1.7-БДД
	5/43	Проведение научных исследований в области разработки и внедрения системы сбора и ведения информации о населении и объектах инфраструктуры вдоль автомобильных дорог	Совершенствование системы ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий	1	2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК № 5/1.8-БДД
МИНЗДРАВСОЦРАЗВИТИЯ	5/45	Анализ структуры травматических повреждений по профилю и степени тяжести у различных категорий участников дорожного движения (водители, пассажиры, пешеходы), пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий	Выработка новых технологий и методов оказания медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	1	2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК № К-16-НИР/155
	5/46	Анализ медицинского аспекта детского дорожно-транспортного травматизма	Выработка новых технологий и методов оказания медицинской помощи детям, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	2	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК № 06/1104
					2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК № К-16-НИР/154
5/47	Анализ причин смертности и инвалидизации лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий	Выработка новых технологий и методов оказания медицинской помощи	2	2006	Отчет по выполнению НИОКР	

№	№	НАИМЕНОВАНИЕ	ЦЕЛЬ	КОЛ-ВО	ГОД	РАБОТЫ
МИНЗДРАВСОЦРАЗВИТИЯ			лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий		2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК № К-16-НИР/146-6
	5/48	Анализ эффективности функционирования всех звеньев системы экстренной медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	Выработка новых технологий и методов оказания медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	1	2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК № К-16-НИР/146-7

РАЗДЕЛ 4.
«Мероприятия, направленные на совершенствование
нормативно-правовых, методических и организационных основ
системы управления деятельностью в области обеспечения
безопасности дорожного движения»
(Приложение № 6 к федеральной целевой программе ПБДД)

ГЗ	№¹	НАИМЕНОВАНИЕ	ЦЕЛЬ	КОЛ-ВО	ГОД	РАБОТЫ
МВД	6/1	Научно-методическое обеспечение формирования правовых, организационных, финансово-экономических, инженерных, информационных, социально-политических, психологических и иных аспектов основ безопасности дорожного движения	Формирование национальных приоритетов, определение направлений деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения	3	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ 6/1/29
					2007	Отчет по выполнению НИОКР (1–8-й этапы) ГК № 07/6/1/035
					2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ 09/6/1/015
	6/2	Разработка оптимальной модели управления деятельностью в области обеспечения безопасности дорожного движения на федеральном, региональном и местном уровнях на основе научного анализа динамики социально-экономических процессов, сложившейся системы государственного управления, опыта зарубежных стран	Повышение эффективности функционирования системы на федеральном, региональном и местном уровнях	2	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ 6/2/28
					2007	Отчет по выполнению НИОКР (1-5-й этапы) ГК № 07/6/2/041
					2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ 09/6/2/009
	6/3	Проведение комплексных исследований и подготовка научно обоснованных предложений по регламентации деятельности и организации взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, а также общественных объединений и юридических лиц в области обеспечения безопасности дорожного движения	Устранение ведомственной разобщенности и недостаточной координации действий в области обеспечения безопасности дорожного движения при возможно более полном учете интересов граждан	3	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ 6/3/10
					2007	Отчет по выполнению НИОКР (1–4-й этапы) ГК № 07/6/3/044
					2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ 09/6/3/021
	6/4	Разработка единых критериев и методик анализа и оценки эффективности деятельности органов исполнительной власти, участвующих в обеспечении безопасности	Повышение эффективности деятельности органов исполнительной власти	3	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ 6/4/35

¹ Нумерация соответствует номеру и пункту приложения к федеральной целевой программе ПБДД.

ГЗ	№	НАИМЕНОВАНИЕ	ЦЕЛЬ	КОЛ-ВО	ГОД	РАБОТЫ
МВД		дорожного движения, на федеральном, региональном и местном уровнях			2007	Отчет по выполнению НИОКР (1–2-й этапы) ГК № 07/6/4/040
					2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ 09/6/4/016
	6/5	Разработка научно обоснованных форм, методов и механизмов привлечения к работе по обеспечению безопасности дорожного движения страховых компаний, общественных объединений и иных негосударственных организаций	Повышение роли, эффективности деятельности и укрепление взаимодействия страховых компаний, общественных объединений и иных негосударственных организаций в области обеспечения безопасности дорожного движения	3	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ 6/5/25
					2007	Отчет по выполнению НИОКР (1–3-й этапы) ГК № 07/6/5/038
					2008	Отчет по выполнению НИОКР (1–2-й этапы)
	6/6	Формирование научно обоснованных предложений по созданию многопараметрической информационно-аналитической системы прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения	Повышение эффективности управленческих решений	3	2006	Отчет по выполнению НИОКР, Демонстрационная версия ГК№ 6/6/26
					2007	Отчет по выполнению НИОКР (1–2-й этапы), МИАС ГК № 07/6/6/039
					2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ 09/6/6/008
	6/7	Научно-методическое обеспечение функционирования системы управления Программой с учетом федерального, регионального и местного аспектов	Обеспечение концентрации федеральных, региональных и местных ресурсов на приоритетных направлениях обеспечения безопасности дорожного движения	3	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ 6/7/27
					2007	Отчет по выполнению НИОКР (1–3-й этапы) ГК 07/6/7/059
					2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ 09/6/7/048
	6/8	Проведение комплексных исследований и подготовка научно обоснованных предложений	Повышение эффективности международного	3	2006	Отчет по выполнению

№	№	НАИМЕНОВАНИЕ	ЦЕЛЬ	КОЛ-ВО	ГОД	РАБОТЫ
МВД		ний по совершенствованию форм и методов международного сотрудничества и координации в области обеспечения безопасности дорожного движения на основе анализа эффективности существующей практики и успешного опыта решения комплексных задач в других областях	сотрудничества по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения		2007	НИОКР ГК№ 6/8/23 Отчет по выполнению НИОКР. ГК № 07/6/8/034
					2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ 09/6/8/020
	6/9	Формирование научно обоснованных методов и механизмов профилактической деятельности по снижению влияния факторов аварийности, их классификация и ранжирование. Разработка научно обоснованных мер профилактики дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий по направлениям (аварийность в городах, на пассажирском автотранспорте, на железнодорожных переездах, детский дорожно-транспортный травматизм, дисциплина водителей и пешеходов, транспортные средства с правым рулем, технически устаревшие транспортные средства, деятельность на месте дорожно-транспортного происшествия, влияние средств массовых коммуникаций на участников дорожного движения, влияние обязательного страхования автогражданской ответственности на безопасность дорожного движения)	Научно-методическое обеспечение мероприятий по профилактике дорожно-транспортных происшествий по направлениям	3	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ 6/9/39
					2007	Отчет по выполнению НИОКР (1-8-й этапы) ГК № 07/6/9/050
	6/10	Проведение системных исследований и подготовка научно обоснованных предложений по совершенствованию системы учета показателей состояния безопасности дорожного движения на основе анализа сложившейся практики и зарубежного опыта	Устранение проблемных зон в системе учета показателей состояния безопасности дорожного движения	2	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ 6/10/24
					2007	Отчет по выполнению НИОКР, Дистрибутив ГК № 7/6/10/029
	6/11	Проведение системных исследований и подготовка научно обоснованных предложений по переработке методики оценки социально-экономического и демографического ущерба от дорожно-транспортных происшествий (в том числе влияние на валовой внутренний продукт) и их последствий	Адекватное отражение природы, структуры и содержания социально-экономического и демографического ущерба от дорожно-транспортных происшествий	2	2006	Отчет по выполнению НИОКР ГК№ 6/11/19
					2007	Отчет по выполнению НИОКР (1-2-й этапы) ГК № 7/6/11/028
РОСАВТОДОР	6/13	Подготовка научно обоснованных предложений по развитию пассажирского транспорта общего пользования в части обеспечения безопасности дорожного движения	Повышение безопасности пассажирских перевозок	1	2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК № ОПО-47/402

№	№	НАИМЕНОВАНИЕ	ЦЕЛЬ	КОЛ-ВО	ГОД	РАБОТЫ
РОСАВТОДОР	6/14	Научная разработка методов и механизмов регулирования рынка транспортных услуг с учетом требований безопасности дорожного движения	Снижение вероятности допуска к осуществлению перевозок операторов, не обеспечивающих соблюдение требований безопасности дорожного движения	1	2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК № ОПО-47/403
	6/15	Проведение научных исследований с целью внесения изменений в руководство по временному прекращению движения автобусов, троллейбусов и трамваев в неотложных случаях, вызванных стихийными явлениями или изменениями дорожно-климатических условий	Повышение безопасности дорожного движения на основе совершенствования критериев принятия решений по временному прекращению движения автобусов, троллейбусов и трамваев	1	2006, 2007	Отчет по выполнению НИОКР (1-3-й этапы) ГК № ОПО-47/395
	6/16	Проведение научных исследований с целью внесения изменений в законодательство по вопросам перевозок автомобильным транспортом пассажиров и грузов, в том числе опасных, крупногабаритных и тяжеловесных	Повышение безопасности перевозок пассажиров и грузов	1	2009	Отчет по выполнению НИОКР ГК № Уд 47/193



**АННОТИРОВАННЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ
научно-исследовательских работ,
выполненных в рамках мероприятий федеральной целевой программы
«Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»
за 2009 год**

МВД РОССИИ

5.18. Тема НИР: «Проведение научных исследований и разработка для подразделений дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции автоматизированных информационно-управляющих систем, интегрированных с Единой государственной системой предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций»

ГК № 09/5/118/005 от 7.11.2008 г. ЗАО «Стинс Коман»

Проведено исследование и анализ результатов использования АИУП ДПС в подразделениях Государственной инспекции безопасности дорожного движения в семи субъектах Российской Федерации.

Определены направления доработки специализированного программного обеспечения (-СПО) АИУП ДПС.

Разработано ТЗ на доработку и оптимизацию СПО АИУП ДПС.

Доработано СПО АИУП ДПС в соответствии с утверждённым ТЗ, в том числе проведена оптимизация качества взаимодействия клиентской и серверной частей АИУП ДПС.

Проведена корректировка программной документации на СПО АИУП ДПС в соответствии с доработанным СПО.

Разработана программа и методика испытаний доработанного СПО АИУП ДПС в соответствии с ТЗ.

Проведены предварительные испытания.

6.2. Тема НИР: «Разработка оптимальной модели управления деятельностью в области обеспечения безопасности дорожного движения на федеральном, региональном и местном уровнях на основе научного анализа динамики социально-экономических процессов, сложившейся системы государственного управления и опыта зарубежных стран»

ГК № 09/6/2/009 от 15.12.2008 г. ООО «Прогноз»

Целью выполнения работ являлось создание научно-методической основы для определения оптимальной штатной численности органов управления ГИБДД по субъектам РФ.

В рамках НИР:

Проведен анализ существующих методов расчета штатной численности в различных структурах федеральных органов исполнительной власти на уровне субъектов Российской Федерации.

Определена степень влияния следующих критериев на штатную численность подразделений ГИБДД:

- количество функций, нормативно закрепленных за исследуемыми органами исполнительной власти в субъектах Российской Федерации;
- количество подразделений по районам, городам и иным муниципальным образованиям, руководство деятельностью которых осуществляют региональные органы управления ГИБДД;
- объем плано-аналитической работы;
- количество и периодичность принимаемых управленческих решений;
- объем и периодичность решения дополнительных задач, возлагаемых на орган управления (обеспечение массовых мероприятий, сопровождение охраняемых объектов, а также другие задачи предусмотренные законодательством).

Перечень критериев ранжирован по их влиянию на размер штатной численности подразделений ГИБДД.

Разработан макет Методики расчетов штатной численности региональных подразделений ГИБДД, позволяющей осуществлять расчеты штатной численности аппаратов управления региональных подразделений ГИБДД.

6.9. Тема НИР: «Формирование научно обоснованных методов и механизмов профилактической деятельности по снижению влияния факторов аварийности; их классификация и ранжирование. Разработка научно обоснованных мер профилактики дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий по направлениям (аварийность в городах, на пассажирском автотранспорте, на железнодорожных переездах; детский дорожно-транспортный травматизм; дисциплина водителей и пешеходов, транспортные средства с правым рулем; технически устаревшие транспортные средства; деятельность на месте дорожно-транспортного происшествия; влияние средств массовых коммуникаций на участников дорожного движения, влияние обязательного страхования автогражданской ответственности на безопасность дорожного движения)»

ГК № 09/6/9/023 от 18.02.2009 г. Московский Автомобильно-дорожный институт (МАДИ) (Государственный технический университет)

В рамках данной работы:

1. Подготовлены рекомендации по внесению изменений в градостроительные и технические регламенты, в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения», методические рекомендации по определению объемов выделения и резервирования городских территорий для парковки и хранения транспортных средств, методические рекомендации по размещению многофункциональных и торговых комплексов.

2. Подготовлены методические рекомендации по выбору маршрутов перевозки школьников автобусами, методические рекомендации по обеспечению безопасности перевозок школьников автобусами, предложения в межотраслевой нормативный документ по поддержанию автобусов в безопасном для их эксплуатации техническом состоянии, предложения по внесению изменений и дополнений в нормативные акты, устанавливающие требования к водителю автобуса, методические рекомендации по отбору водителей для работы на школьных автобусах.

3. Проведен анализ зарубежной практики по наиболее актуальным проблемам повышения безопасности движения и совершенствования управления дорожным движением в городах: управление доступом в центр городов, пропускная способность и безопасность остановочных пунктов городского пассажирского транспорта, опыт применения пешеходных переходов с вызывными устройствами, опыт практического применения для повышения безопасности движения современных кольцевых пересечений в одном уровне, практическое применение средств успокоения движения в различных зонах городов. Осуществлен перевод и адаптация методических рекомендаций США по применению технических средств организации движения в районе расположения школ. Разработан справочник по поиску информации на Интернет-сайтах, посвященных вопросам организации и безопасности дорожного движения в России и за рубежом.

4. На основе анализа отечественного и зарубежного опыта распространения информации о состоянии безопасности дорожного движения, правилах поведения на улично-дорожной сети и в транспорте, методах безопасного управления транспортными средствами, ответственности за нарушения ПДД выявлено влияние количества и способов подачи информации на состояние аварийности. Подготовлены соответствующие предложения. Разработаны динамические компьютерные сценарии, направленные на формирование у различных категорий участников дорожного движения потребности соблюдения Правил дорожного движения.

6.1. Тема НИР: «Научно-методическое обеспечение формирования правовых, организационных, финансово-экономических, инженерных, информационных, социально-политических, психологических и иных аспектов основ безопасности дорожного движения»

ГК № 09/6/1/015 от 11.01.2009 г. ЗАО «ЦЕНТР АНАЛИТИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ»

В рамках НИР:

1. Обоснована актуальность дальнейшего развития правовых основ по вопросам безопасности дорожного движения посредством разработки 11 проектов федеральных законов.

2. Сформированы научно-обоснованные предложения по разработке восьми проектов новых подзаконных нормативных правовых актов, направленных на практическую реализацию принципов и направлений БДД, а также совершенствование деятельности по выдаче органами и должностными лицами ГИБДД предписаний об устранении нарушений законодательства.

3. Разработаны типовые научно-обоснованные предложения по совершенствованию регионального законодательства.

4. Разработано восемь проектов нормативных актов РФ о внесении изменений в законы и подзаконные нормативные акты РФ.

6.4. Тема НИР: «Разработка единых критериев и методик анализа и оценки эффективности деятельности органов исполнительной власти, участвующих в обеспечении безопасности дорожного движения, на федеральном, региональном и местном уровнях»

ГК № 09/6/4/016 от 11.01.2009 г. ЗАО «ЦЕНТР АНАЛИТИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ»

В рамках НИР:

1. На основе, сформированной в рамках реализации Программы в предшествующие годы системы показателей деятельности органов исполнительной власти в области обеспечения БДД на региональном уровне, разработаны итоговые таблицы, содержащие перечень показателей деятельности ОИВ и их важность;

2. Проведен анализ влияния показателей из вышеуказанного перечня на величину оценки деятельности ОИВ;

3. Сформирован перечень «определяющих» показателей деятельности ОИВ, к изменению которых оценка деятельности наиболее чувствительна;

4. Разработана и апробирована на примере пяти субъектов РФ методика определения экспресс-оценки деятельности органов исполнительной власти в области обеспечения БДД на федеральном и региональном уровнях с использованием «определяющих» показателей деятельности ОИВ.

6.6. Тема НИР: «Формирование научно обоснованных предложений по созданию многопараметрической информационно-аналитической системы прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения»

ГК № 09/6/6/008 от 15.12.2008 г. ЗАО «ЦЕНТР АНАЛИТИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ»

В рамках НИР:

1. На основе анализа информационно-аналитических процессов и деятельности отделов Департамента ОБДД, НИЦ БДД и ЦОРИСМ ОБДД МВД России определен перечень задач, подлежащих автоматизации в рамках МИАС федерального уровня, разработаны макеты новых отчетных форм мониторинга и анализа.

2. Осуществлена доработка МИАС федерального уровня с учетом реализации в системе задач, востребованных в отделах Департамента ОБДД, НИЦ БДД и ЦОРИСМ ОБДД МВД России.

3. Произведено усовершенствование средств моделирования показателей ОБДД.

4. Проведена опытная эксплуатация МИАС федерального уровня.

5. После доработки по результатам опытной эксплуатации МИАС федерального уровня передана в промышленную эксплуатацию.

4.8. Тема НИР: «Проведение исследований, направленных на развитие автоматизированных систем управления движением транспортных средств и пешеходов, разработку программного обеспечения и алгоритмов работы системы»

ГК № 09/4/8/018 от 2.03.2009 г. ООО «Корпорация «Строй Инвест Проект М»

В рамках НИР:

1. В рамках работы была осуществлена комплексная отладка разработанного программного обеспечения для установления факта его работоспособности, проведена проверка на контрольных задачах программного обеспечения совместно с оборудованием АСУД (центральный и периферийный) с целью установления данных, обеспечивающих получение и проверку конкретных задач, выявления причин сбоев, показателей качества функционирования системы (ее подсистем). Далее был проведен анализ результатов тестирования и разработаны рекомендации, направленные на дальнейшее совершенствование программного обеспечения АСУД. В результате тестирования была подтверждена корректная работа программного обеспечения.

2. Разработан пилотный проект АСУД на УДС города Краснодар:

- сформированы структура и состав системы;
- определены основные функции и оптимальные алгоритмы управления;
- выбран состав оборудования;
- в качестве алгоритма реализуемой АСУД выбрано адаптивное координированное управление.

3. С помощью программы VISSIM создан рабочий макет АСУД в виде имитационной модели для проверки эффективности проектных решений по организации движения в рамках базового варианта системы, что позволило выявить существенные недостатки в существующей организации движения и оценить резервы пропускной способности улиц, на которых постоянно образуются заторы.

4. Была разработана проектная документация на пилотный проект АСУД города Краснодара в соответствии с действующей нормативно-технической базой, согласована с Администрацией муниципального образования город Краснодар и Управлением ГИБДД ГУВД по Краснодарскому краю с учетом дальнейшей практической реализацией проекта.

4.7. Тема НИР: «Проведение исследований, направленных на создание систем (районных, городских) маршрутного ориентирования транспортных средств для выявления оптимальных маршрутов движения с целью сокращения перегребогов транспортных средств, времени задержек, увеличения скорости сообщения»

ГК № 09/4/7/017 от 6.02.2009 г. ООО «Корпорация «Строй Инвест Проект М»

В рамках НИР:

В продолжение работ, проведенных по данной теме в предшествующие годы, в рамках НИР 2009 года по результатам опытной эксплуатации систем маршрутного ориентирования была подготовлена окончательная редакция «Методики оптимального размещения источников информации на улично-дорожной сети городов».

Разработанная Методика устанавливает правила оптимального размещения предварительных источников информации на улично-дорожной сети городов и носит рекомендательный характер в части проектирования, внедрения и применения систем маршрутного ориентирования в различных городах РФ.

Методика включает в себя следующую документацию:

- методика сбора сведений об объектах притяжения на улично-дорожной сети на основе их дифференциации;

- методика сбора первичной информации для проектирования систем маршрутного ориентирования;
- рекомендации по использованию различных типов источников информации;
- методика оптимального размещения предварительных источников информации на улично-дорожной сети городов.

Методика может быть использована организациями, осуществляющими организацию дорожного движения, в качестве методической базой при построении систем маршрутного ориентирования в различных городах РФ.

Предлагаемые в Методике решения обеспечат совершенствование и уже имеющихся систем маршрутного ориентирования за счет применения современных технических средств с целью повышения транспортной доступности, увеличения мобильности населения, сокращения времени нахождения в пути и, в целом, улучшения условий движения на улично-дорожной сети городов.

6.7. Тема НИР: «Научно-методическое обеспечение функционирования системы управления Программой с учетом федерального, регионального и местного аспектов»

ГК № 09/6/7/048 от 26.08.2009 г. ООО «Соло Консалтинг»

В рамках НИР:

В настоящем исследовании были проанализированы меры, предпринимаемые исполнительной властью Российской Федерации на федеральном, региональном и местном уровнях, к которым относятся:

- анализ выполнения поручений Президента Российской Федерации по вопросам ОБДД (2005–2009 гг.);
- анализ деятельности региональных и местных комиссий по безопасности дорожного движения;
- анализ хода выполнения Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах».

На основании аудита текущей ситуации было подготовлено обоснование необходимости принятия дополнительных мер по повышению безопасности дорожного движения и снижению числа погибших в ДТП. В число приоритетных направлений вошли:

- реализация комплекса мер по дальнейшему совершенствованию законодательных и подзаконных нормативных правовых актов в области ОБДД;
- продолжение работы по развитию медицинского обеспечения БДД, а также разработке комплекса мер по оказанию помощи пострадавшим в ДТП;
- продолжение работы по повышению правосознания граждан в области БДД;
- улучшение предупредительной и профилактической работы, направленной на изменение отношения взрослых, прежде всего, самих водителей, к проблеме обеспечения детской дорожной безопасности, сохранения жизни и здоровья детей;
- продолжение целенаправленной деятельности по совершенствованию процесса организации движения транспорта и пешеходов;
- концентрация усилий в направлении повышения уровня технического состояния эксплуатирующихся ТС;

- продолжение разработки и внедрения комплекса мероприятий по совершенствованию организации перевозок, в первую очередь, на пассажирском автотранспорте;
- обеспечение скорейшего перехода на современные информационно-коммуникационные технологии в деятельности по ОБДД.

6.3. Тема НИР: «Проведение комплексных исследований и подготовка научно-обоснованных предложений по регламентации деятельности и организации взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, а также общественных объединений и юридических лиц в области обеспечения безопасности дорожного движения»

ГК № 09/6/3/21 от 16.02.2009 Фонд «Центр стратегических разработок – Регион»

В рамках НИР был организован и проведен эксперимент по апробации практической реализации проектов административных регламентов исполнения государственных функций:

1. Организация выезда на место дорожно-транспортного происшествия;
2. Оказание медицинской помощи лицам, пострадавшим в дорожно-транспортном происшествии, на месте происшествия.

В ходе научно-исследовательской работы применялись следующие методы научного познания: формально-юридический, сравнительно-правовой, анализа, синтеза, а также социологические методы – проведены деловые игры (фокус-группы).

Осуществлено научно-методическое сопровождение процесса эксперимента по внедрению проектов административных регламентов исполнения государственных функций, включая разработку рекомендаций по проведению эксперимента (в форме деловой игры) в целях методологического обеспечения сопровождения эксперимента, в том числе:

- положение о рабочей комиссии;
- положение о проведении мониторинга хода эксперимента;
- положение о проведении эксперимента в форме деловой игры;
- формы протоколов для рабочей комиссии;
- и другие рабочие документы.

Также проведено обобщение и анализ результатов эксперимента по внедрению проектов административных регламентов исполнения государственных функций.

По результатам проведенных деловых игр были подготовлены предложения по доработке проектов административных регламентов исполнения государственных функций, разработанных в 2007 году.

6.8. Тема НИР: «Проведение комплексных исследований и подготовка научно-обоснованных предложений по совершенствованию форм и методов международного сотрудничества и координации в области обеспечения безопасности дорожного движения (ОБДД) на основе анализа эффективности существующей практики и успешного опыта решения комплексных задач в других областях»

ГК № 09/6/8/20 от 12.02.2009 г. Фонд «Центр стратегических разработок – Регион»

С 1 июля 2008 года в Российской Федерации вступило в действие положение Кодекса об административных правонарушениях, разрешающее использовать в качестве доказательной базы при фиксации административных правонарушений фото- и видеоматериалы, полученные с помощью специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи и работающих в автоматическом режиме. Введение данной законодательной нормы создало условия для активного внедрения указанных специальных технических средств в деятельность органов Госавтоинспекции по контролю и надзору за соблюдением правил дорожного движения.

В процессе настоящего исследования была собрана и проанализирована информация об использовании названных специальных технических средств как за рубежом, так и на территории РФ, подготовлены предложения по оптимизации процесса создания автоматических систем использования фото- и видеofиксации в практике Госавтоинспекции.

Отдельное внимание было уделено расширению международного сотрудничества в целях осуществления правоприменительной функции в отношении водителей-иностранцев, нарушающих правила дорожного движения.

Детальному анализу подверглись принципы организации работы системы, а именно, планирование и создание архитектуры автоматических систем слежения, вертикальное и горизонтальное распределение полномочий между различными властными органами, организационная основа создания системы хранения и передачи данных о ТС и участниках дорожного движения, разработка и внедрение норм по определению районов размещения комплексов фото- и видеofиксации, принципы информационного сопровождения программ.

Были изучены правовой, технический и финансовый аспекты использования комплексов фото- и видеofиксации.

На основании анализа и предложений исследования подготовлены научно обоснованные проекты нормативно-правовых документов, которые призваны повысить эффективность применения органами Госавтоинспекции МВД РФ средств фото- и видеofиксации, действующих в автоматическом режиме:

- проект Федерального закона «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях»;
- проект Постановления Правительства субъекта Российской Федерации о создании автоматизированной системы специальных технических средств фото- и видеofиксации нарушений правил дорожного движения, работающих в автоматическом режиме;
- координационный совет по созданию на территории субъекта Российской Федерации автоматизированной системы специальных технических средств фото и видеofиксации нарушений правил дорожного движения, работающих в автоматическом режиме.

Были разработаны нормативно-правовые акты, призванные повысить эффективность международного сотрудничества в области правоприменения в отношении водителей-иностранцев:

- проект Соглашения о внесении дополнений в Перечень нарушений правил дорожного движения Конвенции о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения;
- распоряжение Правительства РФ о подписании соглашения между государствами – участниками Содружества Независимых Государств о внесении дополнений в Перечень нарушений правил дорожного движения Конвенции о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения.

5.45. Тема НИР: «Анализ структуры травматических повреждений по профилю и степени тяжести у различных категорий участников дорожного движения (водители, пассажиры, пешеходы), пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий»

ГК № К-16-НИР/155 от 16.09.2009 г. ФГУ «Всероссийский центр медицины катастроф «Защита»

В рамках НИР:

Представлены следующие отчетные материалы:

- аналитический отчет;
- отчет о патентных исследованиях;
- проект методических рекомендаций по организации оказания медицинской помощи различным категориям участников дорожного движения (водители, пассажиры, пешеходы), пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, в зависимости от структуры травматических повреждений.

В рамках исследования проведён анализ структуры травматических повреждений по профилю и степени тяжести у различных категорий участников дорожного движения (водители, пассажиры, пешеходы), пострадавших в результате ДТП в 2006–2008 годах на примере Волгоградской, Воронежской, Нижегородской и Самарской областей. Сбор сведений о динамике дорожно-транспортного травматизма осуществлялся в исследуемых регионах с применением разработанной анкеты по обследованию системы организации оказания медицинской помощи пострадавшим в ДТП.

Изучены отечественный и зарубежный опыт систематизации структуры дорожно-транспортного травматизма, проверена патентоспособность деятельности в этой области и рассмотрены научно-технические материалы, касающиеся вопросов организации и технологий оказания медицинской помощи пострадавшим в ДТП; разработан отчет о патентных исследованиях.

На основе результатов проведенного анализа динамики дорожно-транспортного травматизма разработан проект методических рекомендаций по организации оказания медицинской помощи пострадавшим в ДТП, в зависимости от структуры их травматических повреждений.

5.46. Тема НИР: «Анализ медицинского аспекта детского дорожно-транспортного травматизма»

ГК № К-16-НИР/154 от 16.09.2009 г. ФГУ «Московский научно-исследовательский институт педиатрии и детской хирургии Росмедтехнологий»

В рамках НИР:

В процессе работы изучены причины смертельного детского дорожно-транспортного травматизма, зависимость его от масштаба и распространенности дорожно-транспортных происшествий с участием детей в территориях исследования, вклад категории участия детей в дорожном движении в тяжесть медицинских последствий, зависимость основных индикаторов детско-

го дорожно-транспортного травматизма от категорий дорог и участников дорожного движения, сезонности и времени суток.

В результате исследования выявлено и доказано, что индекс тяжести (ИТ) последствий ДТП максимален в возрасте до 1 года (10,9), снижается и относительно стабилизируется в возрастной группе от 3 до 12 лет (3,0-3,8) с последующим увеличением у детей старше 13 лет (до 4,8).

Проведен анализ структуры смертельной детской травмы. Выявлено, что независимо от механизма травмы, полученной в ДТП, в структуре патологии превалирует тяжелая сочетанная травма с выраженным повреждением головного мозга и структур черепа, при этом у половины погибших детей – велосипедистов было характерно сочетание черепно-мозговой травмы с травмой груди или нижних конечностей, при опрокидывании автомобиля две трети погибших детей получили либо изолированную травму головы и шеи, либо сочетание с травмой конечностей. Дети-пассажиры, погибшие при столкновении, характеризуются сочетанной травмой головы, груди и живота – у 2/3 пострадавших. У детей данной группы часты внутренние кровотечения в полости тела (гемопневмоторакса, гемоперитонеума), частота которых достигает 40–45%.

Оценено влияние эффективности оказания медицинской помощи детям на догоспитальном и госпитальном этапах. Показано, что совершенствование системы лечебно-эвакуационной помощи пострадавшим в ДТП является одним из важных условий снижения тяжести его медицинских последствий в масштабах страны.

Проведены патентные исследования (согласно ГОСТ Р 15.011-96, с глубиной поиска 20 лет) для анализа патентной ситуации и тенденций развития медицинского аспекта детского дорожно-транспортного травматизма. Установлено, что патентование технических решений в Российской Федерации, США, Японии, Франции, Германии и Великобритании, относящихся непосредственно к такой узкой области, как медицинский аспект детского дорожно-транспортного травматизма, практически отсутствует. Несмотря на большое количество патентов, выданных в Российской Федерации и за рубежом, касающихся травматологии, скорой и неотложной медицинской помощи, спасательным технологиям, количество патентных документов на технические решения, относящиеся непосредственно к медицинской помощи детям – участникам дорожно-транспортных происшествий, чрезвычайно мало. С учетом особенностей характера травм, получаемых участниками дорожно-транспортных происшествий и известной специфики лечебных мероприятий оказания медицинской помощи детям, патентование технических решений, непосредственно относящихся к области медицинского аспекта детского дорожно-транспортного травматизма, признаётся возможным и целесообразным.

Проведен анализ отечественного и зарубежного опыта по проблеме детского дорожно-транспортного травматизма, на основе которого создан проект методических рекомендаций по оказанию неотложной медицинской помощи детям, пострадавшим в ДТП с оптимизацией подходов к оказанию неотложной медицинской помощи этим детям.

В разработанном проекте методических рекомендаций, изложены анатомо-физиологические особенности детей разного возраста, алгоритмы диагностики и лечения на догоспитальном этапе детей, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий; приведены схемы оказания медицинской помощи при травмах различной тяжести и их локализации; обобщены пути снижения частоты ошибок и осложнений на месте происшествия и в процессе эвакуации.

5.48. *Тема НИР: «Анализ эффективности функционирования всех звеньев системы экстренной медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий»*

ГК № К-16-НИР/146-7 от 8.09.2009 г. ФГУ «Центральный научно-исследовательский институт организации и информатизации здравоохранения»

Представлены следующие отчетные материалы:

- аналитический отчет, включающий предложения по совершенствованию системы оказания экстренной медицинской помощи;
- отчет о патентных исследованиях.

В работе определены участники оказания помощи пострадавшим в ДТП, произведена классификация оказания помощи пострадавшим по видам помощи и по участникам оказания помощи, предложены индикаторы для оценки эффективности оказания помощи пострадавшим. Проведена оценка для каждой группы участников эффективности оказания помощи пострадавшим. Для этого изучено реальное участие в оказании помощи пострадавшим каждой группы участников и оценена их готовность к оказанию помощи с точки зрения юридического обеспечения, мотивации к оказанию помощи, обучения и оснащения.

Также в работе изучены научные, патентные, производственные и внедренческие разработки, произведенные в Российской Федерации по совершенствованию оказания помощи пострадавшим.

Создана база данных научных разработок и средств для оказания помощи пострадавшим.

Создана комплексная модель нормативно-правового обеспечения и медико-организационных мероприятий необходимых для эффективного оказания помощи пострадавшим каждым из потенциальных участников оказания помощи и определено взаимодействие между ними.

Даны предложения по совершенствованию всей системы оказания помощи пострадавшим в ДТП и по совершенствованию оказания помощи каждой группой потенциальных участников оказания помощи пострадавшим в ДТП в отдельности.

Тема НИР: «Анализ причин смертности и инвалидизации лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий»

ГК № К-16-НИР/146-6 от 8.09.2009 г. ФГУ «Центральный научно-исследовательский институт организации и информатизации здравоохранения»

Представлены следующие отчетные материалы:

- аналитический отчет;
- отчет о патентных исследованиях;
- проект методических рекомендаций по организации оказания медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, с целью снижения уровня смертности и инвалидизации.

Проведен анализ отечественных и зарубежных данных по причинам смертности и инвалидизации лиц, пострадавших в ДТП за последние годы и патентные исследования по теме рабо-

ты; проведен анализ причин смертности и инвалидизации лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий на территории Российской Федерации в 2006–2008 годах; проведен сравнительный анализ объема оказанной медицинской помощи в группах выживших и умерших из числа пострадавших в результате ДТП. В результате обобщения и оценки результатов исследований систематизированы причины смертности и инвалидизации лиц, пострадавших в ДТП, оценена эффективность мероприятий, направленных на различные причины с целью снижения летальности пострадавших, разработаны предложения по совершенствованию организации оказания медицинской помощи пострадавшим при ДТП.

РОСОБРАЗОВАНИЕ

3.4. Тема НИР: «Разработка оборудования (тренажеры, компьютерные программы и т.д.) для обучения водителей с ограниченными двигательными способностями»

ГК № П140 от 2.07.2009 г. Государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования для инвалидов с нарушениями опорно-двигательной системы «Московский государственный социально-гуманитарный институт»

В рамках НИР:

Разработан тренажерный комплекс, предназначенный для использования в учреждениях по подготовке водителей категорий «В» из числа лиц с ограниченными двигательными возможностями, а также в качестве научно-теоретического и практического пособия при подготовке специалистов для обучения водителей из числа лиц с ограниченными двигательными возможностями.

В рамках проекта выполнены следующие научно-исследовательские работы:

- разработана компьютерная программа для обучения водителей из числа лиц с ограниченными двигательными возможностями;
- разработаны информационные разделы по особенностям прохождения лицами с ограниченными двигательными способностями медицинского освидетельствования на право управления транспортным средством;
- составлен проект комплексной системы по теоретическому обучению водителей с ограниченными двигательными возможностями;
- выработана комплексная система по практическому обучению водителей с ограниченными двигательными возможностями;
- разработано компьютерное тестирование, обеспечивающее проверку знаний по теоретическому и практическому курсу обучения;
- разработано руководство пользователя по принципам применения компьютерной программы для обучения водителей с ограниченными двигательными способностями.

3.5. Тема НИР: «Разработка оборудования (тренажеры, компьютерные программы и т.д.) для образовательных учреждений с целью использования их в процессе обучения вождению»

ГК № 1775 от 1.10.2009 г. ООО «Зарница Строй Проект»

В рамках НИР:

Разработаны технические задания: «Требования к изготовлению тренажера первоначального обучения навыкам вождению», «Требования к аппаратно-программному комплексу автомобильного тренажера первоначального обучения навыкам вождения», «Требования к методическим материалам для обучения вождению на автомобильном тренажере первоначального обучения навыкам вождения».

Разработанные технические задания могут быть использованы для создания и совершенствования автомобильных тренажеров первоначального обучения навыкам вождения, создания комплекса методического обеспечения автомобильных тренажеров.

3.13. Тема НИР: «Разработка новых программ подготовки и переподготовки водителей транспортных средств различных категорий и разработка рекомендаций по их адаптации к современным условиям дорожного движения»

ГК № П1322 от 1.09.2009 г. Автономная некоммерческая организация «Научно-методический центр подготовки водителей»

В рамках НИР:

Разработаны проекты Примерных программ подготовки водителей транспортных средств различных категорий.

Результаты работы могут быть использованы в учреждениях начального профессионального и среднего профессионального образования, автошколах, учебных комбинатах, специалистами системы повышения квалификации, преподавателями и мастерами производственного обучения образовательных учреждений, ведущих подготовку водителей транспортных средств различных категорий и подкатегорий.

В рамках мероприятия выполнены следующие научно-исследовательские работы:

- проведен анализ действующих примерных программ подготовки водителей транспортных средств, разработаны проекты примерных программ подготовки водителей транспортных средств категорий «А», «А1», «В», «В1», «С», «С1», «В,С», «D», «D1», «BE», «CE», «DE», «C1E», «D1E».

3.14. Тема НИР: «Разработка программ, учебно-методических материалов, печатных и электронных учебных пособий по обучению водителей с ограниченными двигательными способностями»

ГК П775 от 13.08.2009 г. ООО «Креола»

В рамках НИР:

Разработан учебно-методический комплект по обучению водителей из числа лиц с ограниченными двигательными способностями.

Результаты работ могут быть использованы в системе дополнительного образования лиц с ограниченными двигательными способностями в области обучения вождению данной категории лиц. Кроме того, разработанный учебно-методический комплект может быть использован в качестве основного учебно-методического материала при самостоятельной подготовке лиц с

ограниченными двигательными способностями к сдаче квалификационных экзаменов на право управления транспортным средством.

В том числе разработана учебная программа по обучению водителей из числа лиц с ограниченными двигательными способностями, соответствующая требованиям Государственного стандарта и учитывающая специфику подготовки водителей из числа лиц с ограниченными двигательными способностями, разработаны методические указания по обучению водителей транспортных средств из числа лиц с ограниченными двигательными способностями, разработаны учебно-методические материалы по подготовке к сдаче выпускных квалификационных экзаменов для лиц с ограниченными двигательными способностями на право управления транспортным средством, разработаны наглядные пособия, используемые в течение всего курса обучения водителей из числа лиц с ограниченными двигательными способностями, разработаны рекомендации по организации самостоятельной работы водителей из числа лиц с ограниченными двигательными способностями.

3.31. Тема НИР: «Разработка комплекса программ, учебно-методических материалов, печатных и электронных учебных и научных пособий по обучению безопасному поведению на улицах и дорогах для учреждений дошкольного образования, общеобразовательных учреждений, учреждений дополнительного образования детей, воспитателей дошкольных учреждений, педагогов общеобразовательных учреждений, педагогов дополнительного образования»

ГК № П350 от 29.07.2009 г. Автономная некоммерческая организация «Центр развития социальных проектов»

В рамках НИР:

Разработан комплект учебно-методических программ для обучающихся 10-11 классов по формированию навыков безопасного поведения на улицах и дорогах в качестве пешехода, пассажира, водителя велосипеда, мопеда с использованием игровых современных технологий в сети Интернет.

Данный комплект может использоваться в учреждениях образования педагогами общего и дополнительного образования как для групповых, так и для индивидуальных занятий, а также школьниками в неурочное время.

3.32. Тема НИР: «Проведение исследований и разработка государственных требований к минимуму содержания и уровню подготовки специалистов по вопросам обучения навыкам безопасного поведения на улицах и дорогах (воспитатели и заведующие дошкольных учреждений, педагоги начальной школы, заместители руководителей по воспитательной работе (заместители руководителей по безопасности), социальные педагоги, старшие вожатые, педагоги дополнительного образования)»

ГК № П 138 от 1.07.2009 г. ООО «Альтернативные Бизнес Технологии»

В рамках НИР:

Разработаны стандарты содержания образования специалистов для начальной школы, обеспечивающие готовность будущего специалиста к деятельности по воспитанию транспортной культуры учащихся.

Данные стандарты будут использоваться в учреждениях образования педагогами общего и дополнительного образования, как для групповых, так и для индивидуальных занятий, а также школьниками в неурочное время.

В рамках проекта подготовлена аналитическая записка с анализом действующих стандартов содержания подготовки специалистов для начальной школы и определением места стандарта содержания образования учителя начальных классов, произведен анализ действующих стандартов с точки зрения готовности будущего специалиста к деятельности по воспитанию транспортной культуры учащихся, разработаны рекомендации по изменению действующих стандартов в целях их соответствия современным требованиям по воспитанию транспортной культуры учащихся.

3.35. Тема НИР: «Разработка типовых проектов: муниципальных (школьных) детских автогородков с организацией на их основе центров по изучению детьми основ безопасности дорожного движения»

ГК № П783 от 17.08.2009 г. ООО «Зарниц Строй Проект»

В рамках НИР:

Разработано методическое пособие «Руководство по проектированию муниципальных (школьных) детских автогородков».

Данное пособие может быть использовано в проектировании и строительстве детских автогородков и учебных площадок для проведения практических занятий с детьми дошкольного и школьного возраста по изучению правил дорожного движения с использованием технических средств организации дорожного движения.

В рамках проведенных работ проанализирован отечественный опыт по проектированию, строительству и эксплуатации муниципальных (школьных) детских автогородков, разработан проект требований по обустройству и оснащению детских автогородков оборудованием, техническими средствами и средствами обучения.

3.37. Тема НИР: «Разработка программ, учебно-методических материалов, печатных и электронных учебных и научных пособий по обучению вождению в общеобразовательных учреждениях, учреждениях дополнительного образования детей и учреждениях начального и среднего профессионального образования»

ГК № П1783 от 5.10.2009 г. Автономная некоммерческая организация содействия развитию образовательных программ и научных разработок в области безопасности дорожного движения «Поколение XXI век»

В рамках НИР:

Разработан комплект учебно-методических материалов по обучению навыкам управления автотранспортными средствами в 10–11-х классах общеобразовательных учреждений.

Данный учебно-методический комплект может быть использован в процессе обучения учащихся вождению в общеобразовательных учреждениях, учреждениях дополнительного образо-

вания детей и учреждениях начального и среднего профессионального образования, а также при подготовке и переподготовке преподавателей-инструкторов в области содержательного и технологического обеспечения учебного процесса в учреждениях дополнительного образования, обучающих вождению различные категории граждан.

В ходе выполнения научно-исследовательских работ разработана программа освоения учебного материала, соответствующая требованиям Государственного стандарта и учитывающая специфику подготовки учащихся в общеобразовательных учреждениях, разработаны методические рекомендации по обучению навыкам управления автотранспортными средствами в 10–11-х классах общеобразовательных учреждений, подготовлен иллюстративный материал, служащий примером различных дорожных ситуаций, рекомендации по организации самостоятельной работы учащихся по обучению навыкам управления автотранспортными средствами в 10–11-х классах общеобразовательных учреждений.

РОСАВТОДОР

4.10. Тема НИР: «Проведение научных исследований влияния различных конструкций дорожных ограждений на тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий»

ГК № ОПО-47/398 от 29.09.2006 г. «РосдорНИИ»

В рамках НИР:

Опытное внедрение новых ограждений (с низкими последствиями наезда) при строительстве и ремонте Федеральных автомобильных дорог.

6.13. Тема НИР: «Подготовка научно обоснованных предложений по развитию пассажирского транспорта общего пользования в части обеспечения безопасности дорожного движения»

ГК № ОПО-47/401 от 29.09.2006 г. ФГУП «РосдорНИИ»

В рамках НИР:

Был произведен сбор и анализ показателей безопасности движения на пассажирском транспорте общего пользования на основе функционирования системы мониторинга транспорта общего пользования.

Разработаны научно-обоснованные предложения по формированию комплекса предложений по повышению безопасности пассажирских перевозок транспортом общего пользования по следующим основным направлениям: модернизация парка транспортных средств, повышение технологического уровня перевозок, повышение уровня безопасности инфраструктуры, реформирование системы профессиональной подготовки водителей и специалистов, обеспечение мер по регулированию процесса автомобилизации, повышение эффективности контроля, финансирования мер по обеспечению безопасности движения общественного пассажирского транспорта общего пользования.

3.8. Тема НИР: «Проведение научных исследований нормативно-правового и методического обеспечения системы повышения квалификации и профессионального мастерства водителей транспортных средств. Подготовка предложений по ее совершенствованию»

ГК № ОПО-47/408 от 29.09.2006 г. ОАО «НИИАТ»

В рамках НИР:

Разработаны следующие нормативно-технические документы:

- положение о службе безопасности перевозок пассажиров и багажа в организациях пассажирского автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта;
- положение о порядке проведения служебного расследования дорожно-транспортных происшествий в организациях пассажирского автомобильного и городского наземного электрического транспорта;
- положение о порядке проведения стажировки водителей пассажирского автомобильного транспорта;
- положение о порядке проведения стажировки водителей трамваев и троллейбусов;
- положение о порядке проведения инструктажей водителей по обеспечению безопасности перевозок;
- требования к техническому состоянию автотранспортных средств, ответственность за соблюдение которых несет водитель;
- паспорт автобусного (троллейбусного, трамвайного) маршрута и инструкция по заполнению паспорта автобусного (троллейбусного, трамвайного) маршрута;
- руководство по обеспечению безопасности дорожного движения и перевозок пассажиров при организации маршрутов автобусного транспорта и городского наземного электрического транспорта;
- руководство по организации перевозок детей автобусами;
- положение по проведению обследования маршрутов регулярных перевозок пассажиров;
- требования к состоянию и содержанию путевого хозяйства трамвая, объектов инфраструктуры, расположенных на маршрутах регулярного сообщения пассажирского транспорта общего пользования по условиям обеспечения безопасности дорожного движения;
- маршруты со сложными условиями движения (требования по их определению).

Разработанные документы включили в себя целый комплекс научно обоснованных предложений по повышению безопасности пассажирских перевозок транспортом общего пользования по следующим основным направлениям: повышение технологического уровня перевозок, повышение уровня безопасности инфраструктуры, реформирование системы профессиональной подготовки водителей и специалистов, повышение эффективности контроля по обеспечению безопасности движения общественного пассажирского транспорта общего пользования.

В заключительной части НИР рассмотрено системообразующее правовое регулирование по внедрению сертификации водителей автотранспортных средств в Российской Федерации путем внесения изменений и дополнений в действующие законодательные и подзаконные акты. Представлен план внедрения и научного сопровождения комплекса документов, что логически завершает правовой аспект указанного направления.

3.21. Тема НИР: «Научное исследование в области выработки критериев технического состояния транспортных средств, допускаемых к эксплуатации по условиям безопасности дорожного движения»

ГК № ОПО-47/417 от 29.09.2006 г. «НИИАТ»

В рамках НИР:

Разработанный проект Правил включает в себя новые требования, методы контроля и механизмы контроля к основным аспектам, влияющим на безопасность перевозок пассажиров и грузов. Правила устанавливают, что основными задачами субъектов транспортной деятельности по обеспечению безопасности перевозок являются:

- а) обеспечение безопасных условий перевозок при организации перевозочного процесса;
- б) контроль за соответствием дорожных условий требованиям безопасности при осуществлении перевозок с целью недопущения осуществления перевозок по маршрутам, не удовлетворяющим требованиям безопасности дорожного движения.

3.23. Тема НИР: «Научное исследование соответствия транспортных средств для перевозок пассажиров видам и условиям перевозок по критериям безопасности дорожного движения. Разработка соответствующих требований»

ГК № ОПО-47/405 от 29.09.2006 г. МАДИ (ГТУ)

В рамках НИР:

Произведена разработка мероприятий по обеспечению соответствия транспортных средств для перевозок пассажиров видам и условиям перевозок по критериям безопасности дорожного движения. Разработаны методические рекомендации по мониторингу мероприятий обеспечения соответствия транспортных средств для перевозок пассажиров видам и условиям перевозок по критериям безопасности дорожного движения.

3.24. Тема НИР: «Проведение исследований проблем гармонизации международных и национальных требований в части безопасности транспортных средств»

ГК № ОПО-47/404 от 29.09.2006 г. ОАО «НИИАТ»

3.25. Тема НИР: «Исследование проблем создания современной испытательной базы для оценки соответствия транспортных средств, составных частей конструкции, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей транспортных средств установленным требованиям»

ГК № УД 47/192 от 28.06.2007 г. ОАО «НИИАТ»

В рамках НИР:

Разработаны предложения (с учетом международных тенденций) по направлениям развития национальной системы сертификации механических транспортных средств, составных

частей конструкции, предметов дополнительного оборудования и принадлежностей транспортных средств в области экологии, надежности и приспособленности АТС к эксплуатации в РФ.

Разработаны также предложения по развитию и техническому оснащению испытательных лабораторий по ключевым направлениям испытаний и исследований АТС в области экологии, надежности и приспособленности их к эксплуатации в Российской Федерации.

Разработан перечень проектов стандартов для включения в утвержденный Правительством Российской Федерации перечень стандартов, содержащий правила и методы исследований (испытаний) и измерений.

Полученные результаты использованы:

- официальными представителями Российской Федерации в качестве предложений в нормативные и правовые документы в рамках международного Женевского соглашения 1958 г. «О принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний» (Правила ЕЭК ООН) и Всемирного форума по гармонизации требований к транспортным средствам (рабочая группа WP 29) (распоряжение правительства РФ от 10.08.1993 г. № 1399-Р);
- при организации и осуществлении деятельности межведомственной системы мониторинга безопасности, экологичности, надежности и других потребительских свойств АТС в рамках мероприятий, направленных на реализацию ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 гг.» и «Концепции развития автомобильной промышленности России до 2010 года»;
- при разработке и согласовании технического регламента «О безопасности колесных транспортных средств», утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 10.09.2009 г. № 720;
- при разработке методов исследований (испытаний) и оценке показателей гаражного оборудования для исполнения принятого технического регламента «О безопасности машин и оборудования».

6.16. Тема НИР: «Проведение научных исследований с целью внесения изменений в законодательство по вопросам перевозок автомобильным транспортом пассажиров и грузов, в том числе опасных, крупногабаритных и тяжеловесных»

ГК № УД 47/193 от 28.06.2007 г. ОАО «НИИАТ»

Результатом разработок по второму, третьему и четвертому этапам исследований явилась третья редакция «Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов, работ и других услуг, выполняемых автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» (далее – проект Правил).

Разработанный проект Правил включает в себя новые требования, методы контроля и механизмы контроля к основным аспектам, влияющим на безопасность перевозок пассажиров и грузов.

МЧС РОССИИ

1.8. Тема НИР: «Проведение научных исследований в области разработки и внедрения системы сбора и ведения информации о населении и объектах инфраструктуры вдоль автомобильных дорог»

ГК № 5/1.8-БДД от 15.06.2009 г. ФГУ «Всероссийский научно-исследовательский институт по проблемам гражданской обороны и чрезвычайных ситуаций МЧС России»

В рамках НИР:

Разработан единый атлас сил и средств реагирования на дорожно-транспортные происшествия на примере двух субъектов Южного федерального округа – Краснодарского края и республики Адыгея (проект).

1.7. Тема НИР: «Проведение научных исследований в области разработки учебно-методических пособий и комплектов плакатов по технологии ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий»

ГК № 4/1.7-БДД от 15.06.2009 г. ФГУ «Всероссийский научно-исследовательский институт по проблемам гражданской обороны и чрезвычайных ситуаций МЧС России»

В рамках НИР:

Разработан комплект плакатов по оказанию помощи пострадавшим в ДТП (по программам подготовки водителей).

1.6. Тема НИР: «Научный анализ сведений о ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий на федеральных автомобильных дорогах с формированием автоматизированной базы исходных данных»

ГК № 6/1.6-БДД от 19.06.2009 г. ФГУ «Всероссийский научно-исследовательский институт по проблемам гражданской обороны и чрезвычайных ситуаций МЧС России»

В рамках НИР:

Разработаны научно обоснованные предложения по совершенствованию системы реагирования пожарно-спасательных подразделений на ДТП.

1.5. Тема НИР: «Разработка комплекса мультимедийных средств обучения технологии спасения лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий»

ГК № 1/1.5-БДД от 15.06.2009 г. ООО «Нью Медиа Дженерейшн»

В рамках НИР:

Разработано мультимедийное презентационное пособие по обучению способам оказания помощи пострадавшим в ДТП.

1.4. Тема НИР: «Разработка современных образцов аварийно-спасательной и пожарной техники для ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий»

ГК № 7/1.4-БДД от 11.06.2009 г. ООО «СПРУТ»

В рамках НИР:

Разработана методика оценки эффективности применения аварийно-спасательных средств, при ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий.

1.3. Тема НИР: «Системные исследования по организации спасения лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий, в субъекте Российской Федерации»

ГК № 3/1.3-БДД от 15.06.2009 г. ФГУ «Всероссийский научно-исследовательский институт по проблемам гражданской обороны и чрезвычайных ситуаций МЧС России»

В рамках НИР:

Разработан типовой план прикрытия участков федеральных автодорог пожарно-спасательными подразделениями, на примере Краснодарского края (федеральная автомобильная трасса М-4 «Дон»).

1.2. Тема НИР: «Проведение научных исследований по обоснованию рациональной технологии разборки транспортных средств, деблокирования и извлечения лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий»

ГК № 2/1.2-БДД от 15.06.2009 г. ФГУ «Всероссийский научно-исследовательский институт по проблемам гражданской обороны и чрезвычайных ситуаций МЧС России»

В рамках НИР:

Разработана методика оценки эффективности применения аварийно-спасательных средств, при ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий.

1.1. Тема НИР: «Разработка научно-методических основ создания механизма и взаимного оповещения экстренных служб, привлекаемых для ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий»

ГК № 8/1.1-БДД от 11.06.2009 г. ФГУ «Всероссийский научно-исследовательский институт по проблемам гражданской обороны и чрезвычайных ситуаций МЧС России»

В рамках НИР:

Создано адаптированное специальное программное обеспечение и базы данных программно-технического комплекса (СПО и БД ПТК) по решению задач распределения сил и средств, привлекаемых для ликвидации последствий ДТП на федеральных автодорогах с перспективой перехода на единый номер вызова экстренных служб «112».



Всемирная организация здравоохранения

ДОКЛАД о состоянии безопасности дорожного движения в мире: краткий обзор

Более 1,2 млн. человек во всем мире погибают ежегодно в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) и еще 20–50 млн. получают травмы. В большинстве районов мира эта эпидемия дорожно-транспортного травматизма продолжает возрастать. За последние пять лет большинство стран приняли рекомендации, содержащиеся во «Всемирном докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма», которые указывают, каким образом страны могут реализовать на практике всесторонние меры по повышению уровня безопасности дорожного движения и снижению числа жертв дорожно-транспортных происшествий. Однако до настоящего времени не проводилось оценок уровня безопасности дорожного движения в мире, позволяющих судить о том, в какой степени эти меры реализуются на практике. «Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире» впервые дает общую оценку ситуации в области безопасности дорожного движения в 178 странах, используя данные стандартизированного исследования, проведенного в 2008 г. Результаты данного исследования дают исходные данные для сравнительной оценки, которые могут быть использованы странами для проведения сравнений с ситуацией в других странах. Эти данные могут также считаться глобальной «линией отсчета», относительно которой можно проводить оценку успехов, достигнутых с течением времени. В «Докладе о состоянии безопасности дорожного движения в мире» приводится целый ряд важных выводов.

Дорожно-транспортный травматизм остается глобальной проблемой общественного здравоохранения, в особенности в странах с низким и средним уровнем доходов

Показатели смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в странах с низким и средним уровнем доходов выше (соответственно 21,5 и 19,5 на 100 000 населения), чем в странах с высоким уровнем доходов (10,3 на 100 000). Однако даже в странах с высоким уровнем доходов — где уровень смертности в результате дорожно-транспортных происшествий за последние 40–50 лет снизился — дорожно-транспортный травматизм остается одной из важных причин смертности, травматизма и инвалидности.

Почти половина случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий в мире приходится на долю уязвимых участников дорожного движения

Более 90% случаев смерти в результате ДТП в мире происходят в странах с низким и средним уровнями доходов, на долю которых приходится менее половины всех автотранспортных средств.

Таблица 1

Смоделированные показатели смертности в результате дорожно-транспортных происшествий (на 100 000 населения)^а, по регионам ВОЗ и по группам стран с разным уровнем доходов

Регион ВОЗ	Высокий уровень доходов	Средний уровень доходов	Низкий уровень доходов	Итого
Африканский регион ^б	–	32,2	32,3	32,2
Американский регион ^с	13,4	17,3	–	15,8
Регион Юго-Восточной Азии ^б	–	16,7	16,5	16,6
Регион Восточного Средиземноморья	28,5	35,8	27,5	32,2
Европейский регион	7,9	19,3	12,2	13,4
Регион Западной части Тихого океана	7,2	16,9	15,6	15,7
Все регионы	10,3	19,5	21,5	18,8

^а Смерть в течение 30 дней после ДТП. ^б Без стран с высоким уровнем доходов. ^с Без стран с низким уровнем доходов.

Почти половина (46%) случаев смерти в результате ДТП в мире приходится на долю пешеходов, велосипедистов или мотоциклистов – именуемых «уязвимыми участниками дорожного движения». В экономически менее развитых странах этот процент еще выше. В ряде стран с низким и средним уровнем доходов на долю уязвимых участников дорожного движения приходится до 80% случаев смерти в результате ДТП.

Данные, приводимые в «Докладе о состоянии безопасности дорожного движения в мире», свидетельствуют о недостаточности усилий, предпринимаемых в целях удовлетворения потребностей этих уязвимых групп населения. Например:

- лишь 29% стран удовлетворяют основным критериям в отношении снижения скорости движения в городских районах, хотя скорость является одним из важнейших факторов риска травматизма среди пешеходов и велосипедистов;
- менее 10% стран считают меры обеспечения соблюдения скоростного режима движения эффективными;
- лишь одна треть (32%) населения мира проживает в странах, где национальная политика направлена на поощрение ходьбы пешком и езды на велосипеде как альтернативы



Рис. 1. Население, смертность в результате ДТП^а и численность зарегистрированных автотранспортных средств по группам стран с разным уровнем доходов

^а Смерть в течение 30 дней, смоделированные данные. HIC – страны с высоким уровнем доходов; MIC – страны со средним уровнем доходов; LIC – страны с низким уровнем доходов

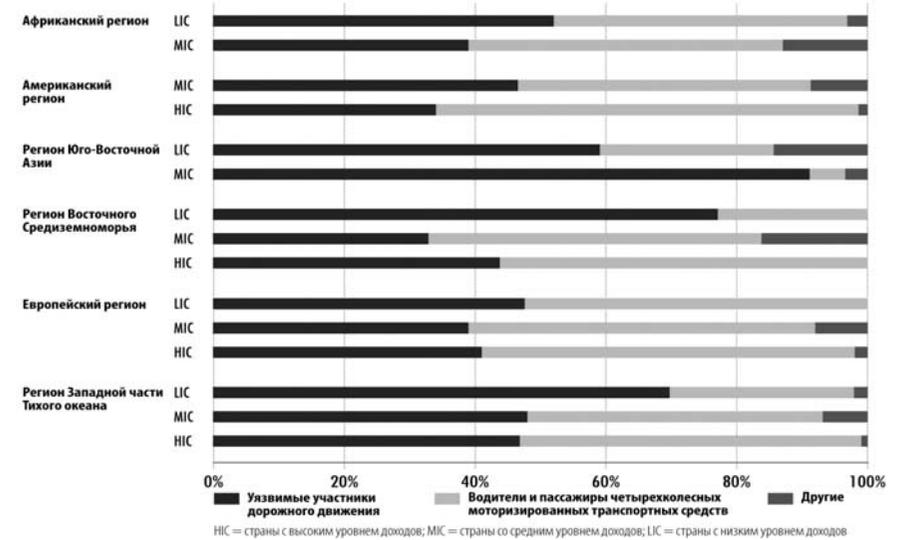


Рис. 2. Количество зарегистрированных случаев смерти по типам участников дорожного движения (%), по регионам ВОЗ и по группам стран с разным уровнем доходов

вы использованию автотранспорта, что свидетельствует о недостаточности мер политики, обеспечивающих участникам дорожного движения безопасное передвижение пешком или на велосипеде

- в 44% стран отсутствуют меры политики, поощряющие использование общественного транспорта в качестве альтернативы передвижению на автомобиле

Многие меры, способные сократить травматизм в результате ДТП среди уязвимых участников дорожного движения, могут также принести пользу здоровью иным образом – например, улучшение показателей респираторного здоровья в результате уменьшения выбросов выхлопных газов и положительные эффекты, связанные с ростом физической активности.

Почти половина случаев смерти в результате ДТП в мире приходится на долю пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов.

Немногие страны располагают всеобъемлющим законодательством, обеспечивающим безопасность дорожного движения, которое хорошо соблюдается

Принятие и обеспечение соблюдения законодательных актов в области дорожного движения, как представляется, во многих странах осуществляется недостаточно эффективно. Разработка и эффективное соблюдение законодательства имеет важнейшее значение для борьбы с вождением в нетрезвом виде и с превышением скорости, а также для расширения использова-

ния защитных шлемов, ремней безопасности и средств безопасности для детей. Данное исследование показало, что лишь 15% стран располагают всеобъемлющим законодательством, касающимся всех пяти факторов риска.

Показатели соблюдения всех пяти факторов риска обычно невысоки, что свидетельствует о необходимости более эффективного соблюдения законов в области безопасности дорожного движения. Это требует политической воли и предоставления правоохранительным органам достаточного объема людских и финансовых ресурсов для того, чтобы они могли принимать эффективные меры, обеспечивающие соблюдение законов. Правоприменительные мероприятия должны предаваться широкой гласности, носить устойчивый характер и реализовываться с помощью надлежащих мер и штрафных санкций за нарушение закона.

Лишь 15% стран располагают всеобъемлющим законодательством, касающимся всех пяти факторов риска.

Скорость

На основании результатов исследований в области регулирования скоростного режима рекомендуется, чтобы скорость движения в городских районах не превышала 50 км/ч, а на тех участках, где уязвимые участники дорожного движения подвергаются особому риску – 30 км/ч.

- Ограничение скорости движения на городских дорогах до 50 км/ч или ниже, а также возможность снижения этой предельной скорости, при необходимости, решением местных органов власти предусмотрено менее чем в одной трети участвующих стран.
- Лишь 9% стран считают национальные меры соблюдения ограничений скорости адекватными.

Что необходимо делать?

Страны должны ввести ограничения скорости и обеспечить их соблюдение с учетом назначения конкретных автомобильных дорог, при этом более приоритетное внимание следует уделять потребностям уязвимых участников дорожного движения. Скорость движения по городским дорогам не должна превышать 50 км/ч.

Местные органы власти должны иметь полномочия снижать предельную скорость движения на тех участках, где уязвимые участники дорожного движения подвергаются особому риску.

Вождение автомобиля в нетрезвом виде

Вождение автомобиля в нетрезвом виде увеличивает как риск аварии, так и вероятность смертельного исхода или получения тяжелой травмы. Риск попадания в аварию значительно возрастает при уровне содержания алкоголя в крови (УСАК) выше 0,04 грамма на декалитр (г/дл). Во многих странах с высокими показателями безопасности дорожного движения предельно допустимый УСАК составляет 0,05 г/дл.

- Национальное законодательство, касающееся вождения автомобиля в нетрезвом виде, имеется более чем в 90% стран, однако лишь в 49% стран предельно допустимый законном УСАК составляет 0,05 г/дл или ниже.
- Лишь в 11% стран установлены более низкие предельные величины УСАК для молодых или начинающих водителей, хотя для этих групп лиц, подвергающихся повышенному риску совершения аварии в состоянии алкогольного опьянения, рекомендуемые предельные концентрации алкоголя ниже.

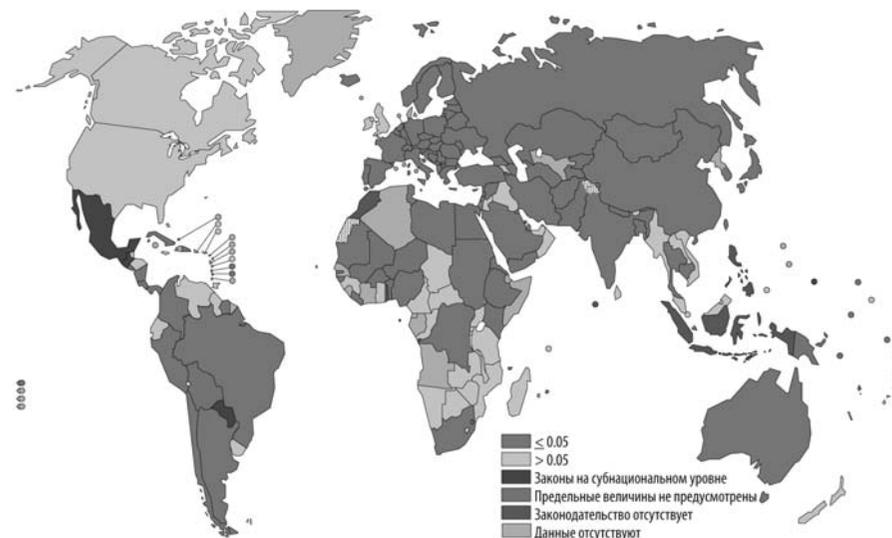


Рис. 3. Предельно допустимые концентрации алкоголя в крови (г/дл) по странам/районам

Что необходимо делать?

Все страны должны располагать национальным законодательством о вождении автомобиля в нетрезвом виде и обеспечивать его соблюдение.

Законодательство о вождении автомобиля в нетрезвом виде должно предусматривать предельно допустимую концентрацию алкоголя в крови на уровне 0,05 г/дл или ниже, при этом для молодых/начинающих водителей она должна быть ниже (0,02 г/дл).

Защитные шлемы для мотоциклистов

Использование защитных шлемов мотоциклистами может снизить риск смерти почти на 40%, а риск тяжелой травмы головы – более чем на 70%. Защитные шлемы для мотоциклистов должны соответствовать признанным стандартам безопасности и должны быть правильно застегнуты, чтобы обеспечивать максимальную эффективность.

- Использование защитных шлемов водителями и пассажирами моторизированных двух- и трехколесных транспортных средств на всех дорогах, независимо от типа двигателя, предусмотрено более чем в 74% странах.
- Стандарты защитных шлемов не установлены в 43% стран.
- Лишь в 40% стран имеется законодательство об использовании защитных шлемов при езде на мотоцикле как водителями, так и пассажирами, и требуется, чтобы защитные шлемы соответствовали определенным национальным или международным стандартам (см. рис. 4).



Рис. 4. Наличие законодательства об использовании мотоциклетных защитных шлемов и их соответствии стандартам, по странам/районам

Что необходимо делать?

Все страны должны иметь законодательство об обязательном использовании защитных шлемов при езде на моторизованных двух- и трехколесных транспортных средствах, которые касаются как водителей, так и пассажиров, всех типов двигателя и всех типов дорог.

Страны должны требовать соответствия используемых защитных шлемов национальным или международным стандартам.

Использование ремней безопасности

Использование ремней безопасности снижает риск смертельного исхода на 40–50% для пассажиров на переднем сидении и на 25–75% на заднем сидении.

- Лишь в 38% стран с низким уровнем доходов и 54% стран со средним уровнем доходов существует требование об использовании ремней безопасности как на передних, так и на задних сидениях.
- Из 59 стран мира, в которых осуществляется производство или сборка автомобилей, более чем в четверти (29%) нет требований об установке ремней безопасности как на передних, так и на задних сидениях.

Что необходимо делать?

Законодательство об использовании ремней безопасности и обеспечение его соблюдения должно касаться всех лиц, находящихся в автомобиле.

От предприятий по производству и сборке автомобилей следует требовать установки ремней безопасности на всех сиденьях всех транспортных средств, независимо от рынка сбыта.

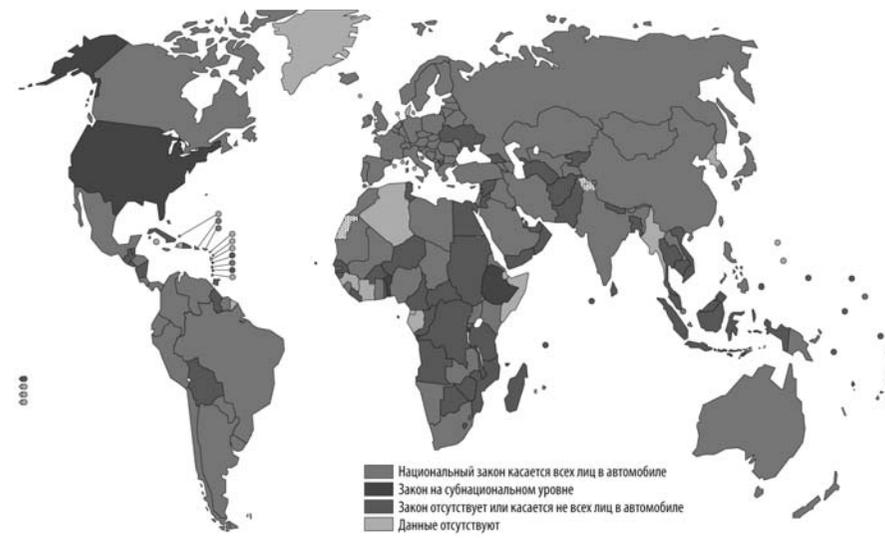


Рис. 5. Законодательство об использовании ремней безопасности, по странам/районам

Использование средств безопасности для детей

Средства безопасности для детей в случае аварии могут снизить смертность на 70% среди грудных детей и на 54–80% среди детей младшего возраста. Конструкция надлежащих средств безопасности для детей обеспечивает защиту ребенка, снижая риск получения тяжелой травмы.

- Законодательство об использовании средств безопасности для детей имеется менее чем в 20% стран с низким уровнем доходов и более чем в 90% стран с высоким уровнем доходов.
- Даже в странах с высоким уровнем доходов меры, направленные на соблюдение законодательства об использовании средств безопасности для детей, представляются малоэффективными.

Что необходимо делать?

Необходимо принять и обеспечить соблюдение законов об использовании средств безопасности для детей. Эти законы должны указывать характер средств безопасности для детей, возраст ребенка для каждого средства безопасности и сидячее

Лишь немногие страны располагают достоверными данными о дорожно-транспортном травматизме

В «Докладе о состоянии безопасности дорожного движения в мире» показано, что существуют очень большие расхождения в качестве и объеме данных в отношении дорожно-транс-

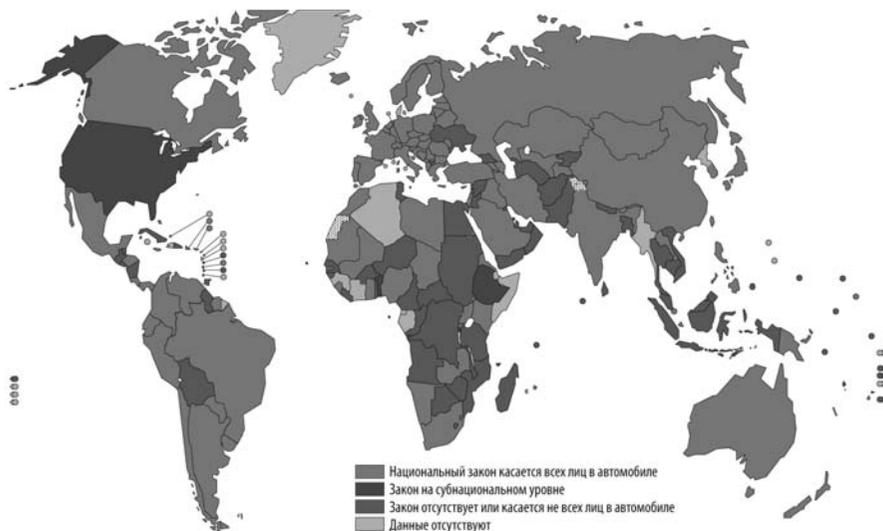


Рис. 6. Законодательство об использовании средств безопасности для детей по странам/районам

портного травматизма, собираемых и предоставляемых странами. Страны нуждаются в достоверных данных о количестве случаев смерти и травм, не приводящих к летальному исходу, для оценки значимости проблемы дорожно-транспортного травматизма, организации целенаправленных мер борьбы с ним, а также для контроля и оценки эффективности проводимых мероприятий. Большой проблемой во многих странах остается занижение показателей смертности в результате ДТП, а в отношении травм, не приводящих к летальному исходу, ситуация еще хуже.

Отсутствие согласованности терминологии и определений между странами и даже между отдельными секторами внутри стран ограничивает возможности сопоставимости данных. Например:

- Лишь 80 стран придерживаются рекомендованного определения случая смерти в результате дорожно-транспортного происшествия как происшедшей в течение 30 дней после аварии.
- Лишь 14% стран использовали медико-санитарную информацию в качестве источника данных о смертности, несмотря на то, что ряд исследований указывают на высокую частоту случаев занижения показателей на основании данных, собираемых другими секторами.
- Очень плохо согласована терминология, касающаяся травм, не приводящих к летальному исходу (например, для определения того, что представляет собой тяжелая травма в отличие от нетяжелой или легкой травмы).
- Исследования по изучению размеров экономического ущерба, связанного со смертностью и/или травматизмом в результате ДТП, проводились менее чем в половине участвующих стран.

- Данные о показателях мониторинга и оценки отсутствуют во многих странах. В то же время в странах, где такие данные регистрируются, используются самые различные методики, что затрудняет обобщение результатов. Лишь одна треть стран предоставляет данные о частоте использования защитных шлемов мотоциклистами и лишь 53% стран сообщают о частоте использования ремней безопасности. Лишь половина стран, участвовавших в исследовании, располагали данными о том, какой процент случаев смерти в результате ДТП связан с потреблением алкоголя.

Что необходимо сделать для улучшения качества данных о смертельных и несмертельных травмах в результате дорожно— транспортных происшествий?

Следует поощрять использование определения случая смерти в результате ДТП в течение 30 дней после получения травмы и стандартизировать терминологию для классификации тяжести травм, не приводящих к летальному исходу.

Следует улучшить обмен данными между службами полиции, транспорта и здравоохранения в целях решения проблемы занижения показателей

Выводы

Возрастает объем достоверных научных данных о мерах, необходимых для повышения уровня безопасности дорожного движения. За последние годы вопросы безопасности дорожного движения привлекают все большее внимание и пользуются поддержкой на международном уровне. В ряде стран растет политическая воля к усилению действий в этой области. В то же время, данные, представленные в «Докладе о состоянии безопасности дорожного движения в мире», показывают, что еще многое предстоит сделать. Основные рекомендации правительствам стран, содержащиеся в докладе, заключаются в следующем:

- При принятии политических решений, касающихся безопасности дорожного движения, следует принимать во внимание потребности всех его участников. До настоящего времени потребностям уязвимых участников дорожного движения во многих странах не уделялось должного внимания. Следует придать им большую значимость.
- Следует принять всестороннее законодательство, обеспечивающее защиту всех участников дорожного движения путем установления надлежащих ограничений скорости и предельного уровня содержания алкоголя в крови, а также требующего использования надлежащих мер защиты, таких как защитные шлемы, ремни безопасности и средства безопасности для детей. Существующее законодательство должно быть пересмотрено и скорректировано для обеспечения его соответствия рекомендуемым нормам, основанным на достоверных доказательствах эффективности.
- Следует улучшить и поддерживать меры по обеспечению соблюдения всех законов в области безопасности дорожного движения. Правоприменительные мероприятия должны предаваться широкой гласности и реализовываться с помощью надлежащих штрафных санкций за нарушение закона.
- Следует расширять межсекторальное сотрудничество между отдельными ведомствами и обеспечивать наличие у них необходимых людских и финансовых ресурсов для эффективной деятельности.

- Следует содействовать унификации данных о дорожно-транспортном травматизме. Это включает усовершенствование определений, расширение обмена данными между службами полиции, транспорта и здравоохранения и усиление кадрового потенциала для сбора данных.

«Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире» показывает, что ни одна из стран не может пребывать в состоянии успокоенности и полагать, что работа по обеспечению безопасности дорожного движения уже завершена. Для достижения значительного прогресса в обеспечении безопасности дорожного движения в стране требуется тесное сотрудничество между руководством и ведомствами, чья политика – прямо или косвенно – оказывает влияние на безопасность людей на дорогах. Международное сообщество должно также играть свою роль в том, чтобы остановить и обратить вспять глобальную тенденцию к росту смертности в результате дорожно-транспортных происшествий путем признания дорожно-транспортного травматизма одной из важнейших проблем охраны здоровья и развития и усиления поддержки мер его предупреждения.

www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009

© World Health Organization 2009
WHO/NMH/VP/Q9.Q»