



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.1/100/Add.2  
7 November 2005

RUSSIAN  
Original: FRENCH

---

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

(Сорок седьмая сессия, 12-15 сентября 2005 года)

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
О РАБОТЕ ЕЕ СОРОК СЕДЬМОЙ СЕССИИ**

Добавление 2

**ПЕРЕСМОТР СВОДНОЙ РЕЗОЛЮЦИИ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ (СР.1)**

Проверки на дорогах

Записка секретариата

На рассмотрение членам WP.1 представляется нижеприводимый текст по вопросу о проверках на дорогах (на основе документа TRANS/WP.1/2004/14/Rev.1) с изменениями, внесенными Рабочей группой в ходе ее сорок седьмой сессии (см. документ TRANS/WP.1/100, пункты 12-16).

Этот текст будет включен в Сводную резолюцию СР.1 в процессе ее полного пересмотра Рабочей группой WP.1.

## Проверки на дорогах

### Введение

Практический опыт наглядно показывает, что регламентирующие меры приобретают еще бóльшую действенность, если их применение должным образом контролируется, т.е. если обеспечена максимально возможная вероятность выявления и наказания нарушителей.

### Роль проверок

Усиленное наблюдение способствует как выявлению и наказанию водителей, поведение которых является источником опасности на дороге, так и позитивному воздействию на поведение всех участников дорожного движения. Оно позволяет также оценивать уровень соблюдения правил участниками дорожного движения в отношении каждого контролируемого требования.

Таким образом, проверки на дорогах играют одновременно карательную и превентивную роль. Они могут также играть воспитательную роль, например в тех случаях, когда водителям можно продемонстрировать видеозаписи только что совершенных ими нарушений, сделанные при помощи видеокамер из полицейских автомобилей. Такой тип контроля позволяет заставить водителей, нарушающих правила дорожного движения, непосредственно оценить свое собственное поведение и тот риск, которому они подвергают себя и других.

Оценке эффективности проверок во времени и сбору полезных сведений для разработки планов проверок способствуют также их количество и частота.

Вместе с тем следует отметить, что улучшение поведения, достигаемое благодаря наблюдению, зачастую сохраняется лишь до тех пор, пока не притупляется острота осознания риска. Поэтому важным сдерживающим фактором является частота проверок. Однако, поскольку было бы нереалистично пытаться организовать постоянное наблюдение всегда и повсюду за каждым водителем, по всей видимости, важно усилить влияние контроля за счет сочетания двух типов наблюдения: во-первых, более заметного, который предается широкой гласности, и, во-вторых, более скрытого. Важно, чтобы участники дорожного движения знали о том, что они могут подвергнуться проверке в любом месте и в любой момент, и это должно заставлять их быть более бдительными и постоянно соблюдать правила дорожного движения.

## Политика контроля

С учетом ограниченных средств, которыми, как правило, располагают силы полиции, важно нацелить проверки на выявление основных причин гибели и серьезных травм на автомобильных дорогах (в частности, несоблюдение ограничений скорости, вождение в состоянии алкогольного опьянения, неиспользование удерживающих приспособлений или защитных шлемов); при этом не следует, однако, забывать о других причинах, например, о плохом состоянии транспортных средств. Для этой цели по возможности следует использовать автоматизированные системы, которые позволяют постоянно контролировать водителей, и в то же время проводить эпизодические проверки и широкомасштабные операции.

Подготовка программ контроля, которые должны подвергаться регулярной оценке, а при необходимости и корректировке в зависимости от информации, полученной в результате анализа итогов предыдущих проверок, позволяет их оптимизировать. Для этого необходимо разрабатывать такие программы, в частности, на основе данных местной статистики дорожно-транспортных происшествий:

- с учетом фактора времени, с тем чтобы определить временные промежутки, на которые необходимо обратить первоочередное внимание;
- с учетом фактора места, с тем чтобы можно было определить маршруты или зоны с повышенным риском дорожно-транспортных происшествий, которые должны стать объектом особого контроля.

В неприоритетных зонах предпочтительно проводить выборочные проверки.

Операции по контролю необходимо комбинировать с информационными кампаниями, призванными повысить понимание участниками дорожного движения важности - с точки зрения безопасности - соблюдения правил, являющихся предметом контроля, и его обоснованности. Участники дорожного движения должны знать о том, что они могут подвергнуться проверке в любом месте и в любой момент.

Важно также напомнить о том, что проверки будут более эффективными и приемлемыми при наличии доверия к ним со стороны участников дорожного движения, а для этого действующие правила дорожного движения и дорожные знаки и сигналы должны соответствовать дорожным условиям.

### Роль санкций и другие меры принудительного характера

Цель карательной системы состоит не только в наказании нарушителей и при необходимости отстранении их от участия в дорожном движении, но и в том, чтобы научить участников дорожного движения правильно вести себя на дороге и соблюдать правила движения. Кроме того, санкции следует разработать таким образом, чтобы они выполняли также педагогическую функцию, например, посредством сокращения периода времени между совершением нарушения и назначением наказания, обеспечения соответствия строгости наказания степени серьезности нарушения и/или разработки альтернативных санкциям мер либо дополняющих санкции мер.

Программы перевоспитания для нарушителей-рецидивистов также позволяют обеспечить осознание нарушителями того риска, которому они подвергают и себя, и других.

### Технические средства, помогающие водителям соблюдать правила

Наконец, хотя это и нельзя отнести к числу проверок на дорогах как таковых, которые осуществляются силами полиции или жандармерии либо другими компетентными службами, следует упомянуть о технических средствах, которые на разных уровнях облегчают соблюдение правил дорожного движения водителями. Это могут быть:

- приборы на борту транспортного средства (например, датчик незастегнутого ремня безопасности, система предотвращения запуска двигателя при наличии паров алкоголя, регулируемый ограничитель скорости и т.д.);
- элементы дорожной инфраструктуры (например, дорожная разметка и/или световые приборы, устанавливаемые с равными интервалами в туннелях и помогающие водителю держать достаточную безопасную дистанцию между транспортными средствами...); или
- приборы, устанавливаемые у дороги и показывающие, например, на соблюдение или несоблюдение водителем установленного ограничения скорости.

Эти и другие приспособления, которые можно было бы рассматривать в качестве вспомогательных средств, заслуживают особого внимания со стороны компетентных органов.

Кроме того, важно, чтобы дорожные знаки (вертикальные знаки или дорожная разметка) либо другие дорожные технические средства строго соответствовали техническим предписаниям, предусмотренным нормативными требованиями, и поддерживались в хорошем состоянии.

### **Рекомендации**

В свете вышеизложенных принципов рекомендуется применять следующие меры:

1. Разрабатывать планы проверок в целях определения и применения оптимальных стратегий. Для этого следует проводить дорожные проверки в достаточном количестве, с использованием надлежащих средств и приспособлений, и широко их рекламировать. В частности, речь идет о выполнении превентивной функции и создании ощущения у любого участника дорожного движения, что он может подвергаться постоянному контролю.
  2. В числе правил, которые должны стать предметом контроля, обращать повышенное внимание на следующие факторы:
    - превышение допустимых максимальных значений скорости;
    - использование удерживающих средств или защитного шлема;
    - вождение под воздействием алкоголя и/или наркотиков;
    - несоблюдение дистанции между транспортными средствами;
    - несоблюдение нормативных положений, касающихся продолжительности периодов управления и отдыха профессиональных водителей.
- 2.1 В связи с контролем скорости следует:
- как можно чаще использовать автоматические (стационарные и передвижные) приборы;
  - в первую очередь осуществлять контроль не только в местах с повышенным риском дорожно-транспортных происшествий, но также в тех местах, где их последствия оказываются наиболее серьезными (например, вблизи школ, в туннелях, в зоне дорожных работ);

- запретить установку и использование детекторов радарного контроля и оснастить силы полиции приборами, позволяющими их обнаруживать.

2.2 В связи с удерживающими устройствами или защитными шлемами:

- на постоянной основе осуществлять проверки на предмет их неиспользования;
- несколько раз в год систематически организовывать целенаправленные акции контроля, охватывающие достаточно длительный период (по крайней мере, несколько дней) и при необходимости проводить их совместно с другими акциями.

2.3 В отношении алкоголя и наркотических средств:

- увеличить число проверок в наиболее критических точках и в наиболее критические часы, особенно ночью и в конце недели;
- санкционировать и совершенствовать выборочные проверки.

2.4 Контролировать дистанцию между транспортными средствами, в частности на автомагистралях и в туннелях.

2.5 Эффективно и регулярно контролировать продолжительность управления транспортным средством и отдыха, определенную соответствующими международными и национальными нормативными положениями, применимыми к профессиональным водителям транспортных средств, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов как на дорогах, так и на предприятиях, в частности на основе использования данных, регистрируемых контрольным прибором, именуемым тахографом, которым оснащены транспортные средства.

3. Обеспечить максимальную безопасность в туннелях за счет проведения эпизодических или автоматических проверок большегрузных транспортных средств различными методами (например, рентгеновский контроль, использование приспособлений, позволяющих выявлять факт перегрузки, устройств выявления перегрева двигателя или тормозов) перед въездом в протяженные туннели с длинными и крутыми подъездными участками и т.д.

4. Использовать средства контроля, официально утвержденные и периодически проверяемые компетентными службами, во избежание любых сомнений относительно достоверности зарегистрированных данных или значений.
5. Обеспечивать подготовку всех лиц, уполномоченных проводить проверки.
6. В отношении санкций:
  - обеспечить, чтобы выявляемые нарушения влекли наказания оперативно и сообразно степени серьезности совершенного деяния, с тем чтобы применяемое наказание действительно имело сдерживающий эффект;
  - обеспечить, чтобы водитель, совершивший нарушение, не имел возможности уклониться от ответственности;
  - наладить международное сотрудничество в вопросах межгосударственного обмена информацией о нарушениях, совершенных водителями за пределами стран постоянного проживания, с тем чтобы водитель действительно был наказан.
7. Организовать курсы или разработать программы, направленные на обучение и воспитание участников дорожного движения в целях формирования устойчивых моделей поведения, особенно для водителей, управлявших транспортным средством в состоянии опьянения, водителей, неоднократно нарушавших ограничения скорости либо совершивших другие серьезные нарушения, повлекшие за собой аннулирование либо признание недействительным их водительского удостоверения. Программы этих курсов следует корректировать с учетом характера повторного нарушения и составлять таким образом, чтобы нарушители осознавали общественную значимость создаваемого ими риска, для снижения вероятности рецидивов опасного поведения. Такие курсы могут быть также использованы для ознакомления с проблемой агрессивного поведения на дороге - явление, которое вызывает серьезную озабоченность, поскольку оно становится все более распространенным.
8. Развивать и поощрять использование всех технических возможностей, помогающих водителям соблюдать правила дорожного движения.

-----