



## ЗАСЕДАНИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Сегодня проблема обеспечения безопасности дорожного движения волнует весь мир. На 58-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН было заявлено, что в настоящее время все мировое сообщество переживает «глобальный кризис в области обеспечения безопасности дорожного движения». Представители всех стран озабочены обострением ситуации, резким увеличением во всем мире числа людей, погибших или получивших травмы в результате дорожно-транспортных происшествий. По данным ООН, только в 2000 году в результате ДТП в мире погибли 1 млн 260 тысяч человек! В России в результате дорожных аварий гибнет более 30 тысяч человек в год и сотни тысяч получают ранения и увечья, и это не считая огромного материального ущерба, нанесенного гражданам и организациям. В наше время автомобиль уже вполне можно сравнить с оружием массового поражения.

На Ассамблее была подчеркнута необходимость осознания важности обеспечения безопасности дорожного движения как **проблемы государственной**. И прежде всего гражданское общество должно осознать остроту ситуации, так как от позиции наиболее авторитетных общественных организации и гражданских структур сегодня уже многое должно зависеть в нашей повседневной жизни.

Для уменьшения количества дорожных аварий у нас в стране можно сделать уже сегодня довольно много. То, каким образом наше общество должно ответить на новую для себя угрозу, впервые обсуждали на заседании Общественного совета по безо-

пасности дорожного движения, проведенном недавно начальником ГУ ГИБДД МВД России, генерал-майором милиции **Виктором Николаевичем Кирьяновым**. известные у нас в стране люди — видные представители различных общественных, коммерческих и государственных структур.

Свои варианты решения самых злободневных проблем, возникающих в связи с обеспечением безопасности на российских дорогах, высказали на этом заседании — председатель Национального гражданского комитета по взаимодействию с правоохранительными, законодательными и судебными органами **Сергей Абакумов**, а также члены Президиума этой авторитетной общественной организации — генеральный секретарь Союза журналистов России **Игорь Яковенко**, председатель правления Национального гражданского совета по международным делам **Сергей Марков**, руководитель фирмы «Расвэро» **Владимир Величко**, председатель правления «Крокус-банка» **Виктор Мишин**, руководитель Института системного анализа Счетной палаты РФ **Алексей Подберезкин**, председатель совета директоров инвестиционной компании «Регион» **Анатолий Гончаров**, начальник дирекции театральнo-концертных и спортивно-зрелищных касс **Лев Белов**, заместитель председателя комитета по физической культуре и спорту Госдумы РФ **Владислав Третьяк**, народный артист России **Леонид Якубович**, автор и ведущий популярных исторических и общественно-политических телепрограмм **Николай Сванидзе**.

**Заседание общественного совета открыл С. Абакумов. Он представил присутствующим, обрисовал в общих чертах проблемы, которые предстоит обсудить на заседании, и предложил более детально охарактеризовать ситуацию на дорогах самому информированному профессионалу в этой области — начальнику ГУ ГИБДД МВД России Виктору Николаевичу Кирьянову.**

Виктор Кирьянов отметил, что нам в России в связи с резким ростом автомобилей на дорогах, стоит более пристально присмотреться к опыту развитых европейских стран и США. В Финляндии, например, благодаря проводимой правительством этой страны на протяжении последних 30 лет кампании за повышение безопасности дорожного движения, количество смертей сократилось вдвое, хотя количество транспортных средств увеличилось в три раза! Благодаря кардинальным мерам по снижению аварийности, принимаемым МВД Франции, также удалось стабилизировать ситуацию на дорогах страны.

Недавно я встречался с делегацией дорожной полиции Республики Сербия. Там также ужесточили меры к нарушителям ПДД. Например, за управление транспортом в нетрезвом состоянии у них предусмотрен штраф в размере 150 евро и лишение водительских прав от трех месяцев до одного года. Существует также и балльная система за неоднократные нарушения. В результате такой политики, проводимой на государственном уровне, в 2002 году аварийность была снижена на 20 процентов, а количество пострадавших на 30%.

Действительно, высокая аварийность на автодорогах — мировая проблема. Многие европейские страны именно на государственном уровне сегодня во главу угла ставят меры по защите своих граждан от гибели на дорогах. Одним из распространенных путей обеспечения безопасности на дорогах является ужесточение спроса с участников дорожного движения за соблюдение правил. Нарушитель должен знать о неотвратимости наказания!

Мы также шли по этому пути неплохо. Я вспоминаю Административный кодекс

1991 года. В нем была предусмотрена повышенная ответственность за повторные грубые нарушения правил дорожного движения с последующим лишением водительских прав, была прописана жесткая материальная ответственность за нарушения, установлены солидные для того времени штрафы. К сожалению, когда в 2002 году был принят новый Административный кодекс, из него многие статьи, предусматривающие серьезную ответственность участников дорожного движения за повторные нарушения ПДД, исчезли. В результате так называемой борьбы за «демократию на дорогах» (а по моему мнению, на дорогах, с одной стороны, должен царить жесткий порядок, а с другой — высокая культура и взаимное уважение участников движения) сложилась ситуация, когда люди привыкают совершать по 20–30 нарушений в год, а это в конце концов приводит к тяжким последствиям с уголовной ответственностью. Ведь смысл административного взыскания — предупредить человека, чтобы он не совершал еще более грубых правонарушений, которые будут оцениваться уже уголовным кодексом.

Еще один пример. Французы установили на своих дорогах роботы-радары. Это видеочамера, которая автоматически фиксирует любую машину, превышающую лимит скорости, определяет ее владельца, автоматически выписывает ему штраф и направляет по почте. Почему бы нам не ввести нечто подобное? К сожалению, наше законодательство не позволяет сделать нечто подобное. То есть каждый факт нарушения правил должен быть доказан в результате личных контактов с нарушителем. А вот в большинстве стран с развитой автомобилизацией принцип презумпции невиновности на нарушителей правил дорожного движения не распространяется. Поэтому за рубежом, если автомобиль был заснят фото- или видеочамерой, полицейский не ломает себе голову вопросом, кто в тот



В. Кирьянов: «Нам пригодится опыт развитых стран»

Н. Сванидзе  
и С. Марков



момент сидел за рулем, не бегают за подозреваемым, а выписывают штраф на владельца машины. У нас же надо найти и доказать, что именно этот человек управлял машиной в момент совершения правонарушения. А это не так просто с нашей системой доверенности на автотранспорт. И весь этот «сыр-бор» ради 50–100 рублей штрафа! Согласитесь, ситуация абсурдная: само законодательство не дает возможности в полной мере использовать технику на дорогах.

Даже с ужесточением требований к водителям, — подчеркнул В. Кирьянов, — российские штрафы останутся самыми мягкими. Так, например, в Великобритании пьяный водитель должен заплатить штраф в размере 3 тысяч фунтов стерлингов либо лишиться прав минимум на год. В Дании штраф за такое нарушение составляет 450 евро либо до 4% годового дохода нарушителя. За нарушение скорости в Великобритании штраф составляет 40 фунтов, в ФРГ — от 50 до 150 евро, в Португалии — минимум 50 евро, в Дании за превышение скорости на 20 км берут 65 евро, во Франции, Швеции и Испании — 90 евро.

Самое суровое наказание любителей быстрой езды ждет в Бельгии, Норвегии и Великобритании — от 200 до 250 евро. В Германии за превышение скорости более чем на 40 км/час могут отнять права на срок от 1 месяца до 2 месяцев, в Швеции прав лишают на срок от 4 до 8 месяцев, за аналогичное нарушение в Японии без прав можно провести полгода. В США за многие виды нарушений полагаются штрафные очки: чем больше очков за год, тем дороже страховка. Пьяных водителей в США наказывают весьма отрезвляюще: штрафом от 3 до 5 тысяч долларов. За повторное аналогичное нарушение водителя лишают свободы как минимум на три месяца.

Высокие штрафы — это самый эффективный метод борьбы с нарушителями. Пример Белоруссии и стран Балтии показывает, что введение высоких ставок штрафов и неукоснительное их применение способно снизить число нарушений на 30–50%. Среди европейских стран с наиболее высокими ставками штрафов отмечается наименьшее число жертв в ДТП. Такими государствами (в которых меньше всего гибнет людей на дорогах в расчете на 100 тыс жителей) являются Великобритания, Нидерланды, Швеция. К странам со средним уровнем безопасности дорожного движения (примерно 13–15 погибших из каждых 100 тыс жителей) относятся Австрия, Венгрия, Франция. В Европе и Америке штраф за проезд на красный свет достигает 25–30% от уровня средней зарплаты. Непрестегнутый ремень заднего пассажира в странах Евросоюза в среднем стоит 20–30 евро (700–1000 рублей).

В Ирландии за пользование сотовым телефоном в движении полагается штраф 435 евро или три месяца тюремного заключения. В США в различных штатах (где пристегиваться обязательно)



С. Абакумов: «Нужна специальная программа...»

В. Третьяк, Л. Якубович и С. Абакумов

А. Белов, А. Гончаров и С. Дмитриев



штраф за ремень составляет от 20 до 70 долларов. Штраф за непристегнутых детей от 50 до 500 долларов. Превышение скорости на 10 км/час в разных штатах от 100 долларов, свыше 20 около 200–500 долларов. В Бельгии штраф за превышение скорости — 250 евро. Превышение скорости на 20 км — 500 евро. Проезд на красный свет или езда в нетрезвом состоянии от 2 до 5 лет тюрьмы.

А вот в Италии штрафы маленькие, что и отражается негативной статистикой: одна из худших стран Европы по дорожной безопасности — за десять лет 8000 погибших и 250000 раненых.

Из зарубежного опыта стоит обратить внимание на практику применения перехватывающих парковок и платный проезд в центр. На наиболее загруженных направлениях пригород–центр в большинстве стран Европы человек имеет возможность оставить свою машину на так называемой перехватывающей парковке и пересечь в комфортабельный автобус или скоростной трамвай. То же можно сказать и об автомобильных пробках. В Западной Европе в случаях, когда половина трассы забита машинами, а вторая пустая, оперативно организуют «реверсивное движение»

ние», то есть большая часть трассы отдается основному потоку машин. Пробка исчезает за 10–15 минут.

Возможны и такие ситуации, когда городские власти вынуждены вводить платный въезд, как это сделано в Лондоне, или даже полностью запретить автомобильное движение в определенных местах центральных частей городов. В этом случае основной заботой городских властей станет убеждение автовладельцев расстаться со своим «железным конем». Голландцы придумали по этому поводу очень хорошую формулировку: «Мы признаем право каждого жителя страны на пользование своим автомобилем, но сделаем все, чтобы он, выбирая способ поездки, отказался от автомобиля». В Великобритании, например, полицейский имеет право открыть неправильно припаркованную машину и отогнать ее на штраф-стоянку, даже в случае появления в этот момент владельца. В случае, если это не удастся сделать, вызывается эвакуатор. На владельца налагается

штраф в размере около 300 фунтов (13–14 тыс рублей).

Высокий уровень культуры поведения участников дорожного движения ряда европейских стран, а также Японии и США непосредственно влияет на снижение основных показателей аварийности и тяжести последствий ДТП. Если на начальном этапе автомобилизации в этих странах тяжесть последствий ДТП и показатели аварийности были сопоставимы с современными показателями аварийности в России, то после принятия целенаправленных мер за 10–20 лет положение кардинально изменилось. В Швеции в настоящее время на государственном уровне выдвинута концепция достижения нулевого уровня смертности в ДТП.

В настоящее время государство должно принять необходимые кардинальные меры по обеспечению безопасности дорожного движения и создать эффективную систему его управления. Крайне важно ликвидировать разобщенность в деятельности различного рода ведомств, каждое из которых отвечает

лишь за свой узкий участок работы, связанной с наведением порядка на дорогах. Наши дороги сейчас, как пиджак в известной миниатюре Райкина: за пуговицы отвечает одна служба, за рукава — три других, а за подкладку — вообще спросить не с кого.

Необходим, на мой взгляд, единый координатор, например, МВД, который мог бы, с одной стороны, объединить усилия соответствующих ведомств, заинтересованных в обеспечении безопасности дорожного движения в стране, а с другой — нес бы всю полноту ответственности на российских дорогах, включая упорядочивание всех транспортных грузовых и пассажирских перевозок, контроль за техническим состоянием дорожного полотна и всего транспортного парка России.

Неоценимую помощь в деле обеспечения безопасности дорожного движения нам смогут оказать общественные организации и гражданские объединения, так как это общая задача как государства, так и всего общества.

В большинстве развитых стран существует множество ассоциаций, федераций, союзов, объединяющих граждан и отдельные организации, чья деятельность связана с дорожным движением. Общественные организации активно привлекаются к разработке стратегии обеспечения безопасности дорожного движения и занимают прочное место в системе органов и структур, действующих в этой сфере. Представляется, что и общественный совет ГАИ должен взять на себя серьезные функции для мобилизации общественности страны по борьбе с новой угрозой безопасности наших граждан и сделать все возможное для улучшения ситуации на дорогах России.

**В своих выступлениях, на состоявшейся затем дискуссии, ее участники согласились с тем, что проблема безопасности дорожного движения вышла на первый план в сегодняшней жизни России. Общество не может допустить, чтобы в мирное время страна теряла огромное количество людей в результате халатного отношения к правилам дорожного движения. Ситуацию с поведением на дороге наших сограждан необходимо кардинально переменить.**

Игорь Яковенко в своем выступлении на дискуссии подчеркнул, что сегодня не нужно никаких опросов, чтобы сделать вывод — общественное мнение по отношению к инспектору безопасности дорожного движения вполне определенно негативное: это «взяточники» и «прямые виновники всех бед на дорогах». Известен социологический закон: если по отношению к какой-либо социальной группе общество настроено устойчиво негативно, то группа замыкается в себе и начинает жить по своим внутренним законам. ГИБДД сегодня действительно нужна мощная общественная поддержка. Он выделил основные проблемы ГИБДД, в решении которых может оказать содей-



В. Величко  
и В. Мишин



И. Яковенко  
и С. Марков



Общественный совет по безопасности должен реально помочь исправить ситуацию на наших дорогах

А. Подберезкин  
и Н. Сванидзе



стве Союз журналистов России: формирование в обществе адекватного представления о проблемах безопасности дорожного движения и роли в их решении ГИБДД; мобилизация усилий государственных и общественных организаций на создание условий для повышения уровня безопасности дорожного движения, в том числе изменение законодательства и т.д.; создание положительного имиджа и повышение репутации, как рядового инспектора безопасности дорожного движения, так и ГИБДД в целом; создание социально-экономических условий для уменьшения уровня коррупции в рядах инспекторов дорожного движения.

Для решения этих проблем Союз журналистов России предлагает реализовать совместно с ГИБДД четыре проекта. 1. Конкурс центральных и региональных СМИ о проблемах безопасности дорожного движения. 2. Общероссийская акция СМИ и ГИБДД против коррупции на дорогах. 3. Акция «Инспектор года». 4. Общественная экспертиза: рейтинг безопасности движения на дорогах субъектов Российской Федерации.

**Леонид Якубович** предложил для осознания обществом серьезности проблемы и привлечения внимания наших граждан к недопустимости низкой культуры поведения на российских дорогах провести ряд акций и рейдов, в которых задействовать вместе с сотрудниками ГИБДД самых известных и популярных людей в России. Именно личный пример уважаемых и авторитетных людей позволит переломить в сознании наших сограждан отношение к тому, что сегодня происходит на дорогах. Нам необходимо так же, как и в развитых странах ставить задачу достижения нулевой смертности людей за рулем автомобиля.

**Николай Сванидзе** заострил внимание на необходимости усиления внимания к проблемам безопасности дорожного движения электронных и печатных СМИ. Он предложил создать ряд тематических телепередач и специальных телепрограмм с привлечением представите-



лей всех министерств и ведомств, отвечающих за безопасность на дорогах России.

**Сергей Марков** предложил более активно перенимать зарубежный опыт, так как другие страны уже прошли тот путь, который предстоит пройти нашей стране в области автомобилизации и разрешении вызванных ей сопутствующих проблем. Он подчеркнул, что на нынешнем этапе увеличение штрафов и даже уголовных наказаний за пьянство за рулем вполне оправдано той ситуацией, в которой мы находимся, и предложил инициировать скорейшую разработку и внесение специальных поправок в действующее законодательство.

**Подводя итоги состоявшейся конструктивной дискуссии, Сергей Абакумов** отметил, что нужно обратить пристальное внимание на необходимость серьезного улучшения социально-экономического положения сотрудников ГИБДД, совершенствования и улучшения материально-технической базы подразделений ГИБДД на местах, для чего необходимо добиваться увеличения финансирования и самой службы. В заключение он особо отметил о необходимости создания специальной общественной

программы «Обеспечение безопасности дорожного движения — единая задача государства и общества, важное условие укрепления национальной безопасности России», в рамках которой добиваться осуществления координации усилий ГИБДД МВД и других государственных ведомств, своевременно готовить и вносить соответствующие законодательные инициативы по обеспечению безопасности дорожного движения, а также осуществлять общественную экспертизу всех законодательных актов и постановлений правительства по данному вопросу. Основной целью данной программы и будет содействие обеспечению безопасности дорожного движения посредством обучения, воспитания, пропаганды, совершенствования навыков безопасного поведения на дорогах у всех участников движения, формирования и мониторинга общественного мнения по важнейшим проблемам профилактики ДТП, оказания влияния на должностных лиц для решения вопросов повышения безопасности движения.

Аркадий Седов