

Исаев Н. И., советник Президента-ректора Казахской академии транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева, председатель организации ветеранов дорожной полиции Центрального аппарата МВД РК (г. Алматы), кандидат юридических наук, профессор;

Исаева С. Н., начальник кафедры государственно-правовых дисциплин Карагандинской академии МВД РК им. Б. Бейсенова, кандидат юридических наук, доцент, полковник полиции

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОГРАММА КАК ЗАКОНОДАТЕЛЬНАЯ ОСНОВА ПОВЫШЕНИЯ УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В условиях высоких темпов автомобилизации проблема обеспечения безопасности дорожного движения стала чрезвычайно острой. Быстрое увеличение количества автотранспорта и, как следствие, рост дорожно-транспортных происшествий наносят громадный материальный ущерб экономике страны, исчисляемый миллиардами тенге, порождает не соответствующую новым реалиям культуру отношений участников движения, и, самое печальное, — большое количество погибших и получивших увечья в результате дорожно-транспортных происшествий.

Международная база данных о дорожном движении свидетельствует о том, что рост автомобилизации во многих странах мира продолжается. Многие экономически развитые государства уже прошли этап «взрывного» увеличения автопарка, как правило, продолжающийся до достижения уровня 300 единиц автомобилей в расчете на 1 тысячу жителей, после которого темпы роста замедляются. В Казахстане в настоящее время на 1 тыс. жителей приходится 219 единиц транспорта.

Несмотря на высокий уровень автомобилизации, в Швеции, Великобритании, Норвегии в расчете на 100 тыс. жителей погибает людей меньше, чем в других странах. Во многом это объясняется позитивным отношением правительств этих государств к обеспечению безопасности дорожного движения как к проблемам, имеющим важное экономическое и социальное значение. Намечившиеся благоприятные тенденции в динамике аварийности во многих странах стали результатом разработки и реализации долгосрочных национальных программ повышения уровня безопасности дорожного движения. Включаемые в программы мероприятия предусматривают получение экономического эффекта (затраты на их осуществление должны быть меньше, чем предполагаемый результат).

Во многих странах в основу разработки национальной программы повышения уровня безопасности дорожного движения положены три принципа:

1) анализ причин аварийности и выявление проблем, решение которых в максимальной степени будет способствовать уменьшению количества ДТП и снижению тяжести их последствий;

2) выбор наиболее эффективных в экономическом плане мероприятий по снижению уровня аварийности;

3) постоянное отслеживание результатов реализации и возможность внесения коррективов в соответствии с ними.

Одна из главных задач при составлении программы — максимально рациональное использование выделенных ресурсов или выбор наиболее эффективных мер по снижению уровня аварийности и тяжести последствий ДТП.

Страной, где во многом благодаря действию экономически обоснованных программ повышения уровня безопасности дорожного движения достигнуты значительные результаты в борьбе с аварийностью на транспорте, считается Швеция — одна из немногих стран, где перед дорожной полицией ставятся строго определенные задачи на каждом этапе претворения в жизнь национальной программы.

В Швеции головной организацией, отвечающей за обеспечение безопасности дорожного движения в стране, является Национальная дорожная администрация,

входящая в структуру Министерства транспорта и связи. Ежегодно в письменном виде составляется трехстороннее соглашение между Национальной дорожной администрацией, Национальной комиссией полиции и Федерацией местных советов о деятельности по снижению аварийности. Каждое соглашение, заключаемое на 12 месяцев, рассматривается как этап, во-первых, реализации национальной программы обеспечения безопасности дорожного движения, во-вторых, достижения запланированной отдаленной цели, сформулированной как «Намерения-0». Результат каждого этапа — это не только уменьшение количества ДТП и их последствий, но и удовлетворенность общества работой государственных органов по предупреждению аварийности и оказываемой ими помощью населению. При этом, главная роль в достижении взаимопонимания с общественностью, информировании и воспитании граждан отведена дорожной полиции. Особое значение придается непосредственным контактам полицейских с участниками дорожного движения и транспортными организациями.

Согласно соглашению, за 12 месяцев полиция должна иметь непосредственные контакты не менее чем с 85 % водителей. Перед полицией поставлена задача увеличить свое зримое присутствие на дороге. С этой целью для надзора за соблюдением правил дорожного движения используется 80 % транспортных средств дорожной полиции со специальными опознавательными знаками.

В Швеции научными исследованиями доказано, что улучшение освещенности дорог в стране приведет к снижению уровня аварийности на 20–30 %, обозначение края дороги с помощью дорожной разметки — на 5 %, увеличение ширины дороги с 6 до 8 м — на 15–20 %, перепланировка перекрестков — на 20–30 %, оборудование перекрестков светофорами — на 40 %; при снижении скорости движения с 70 до 60 км/ч тяжесть последствий ДТП уменьшается на 15 %, при замене обычных перекрестков перекрестками с круговым движением число раненых сокращается на 50 %.

Соглашением предусматриваются приоритеты в деятельности полиции, которые распределены следующим образом:

- 40 % времени — только надзор за соблюдением скоростного режима на дорогах;
- 25 % времени — выявление других опасных нарушений правил дорожного движения;
- 25 % времени — контроль технического состояния транспортных средств на дорогах и надзор за соблюдением водителями грузовых автомобилей режима труда и отдыха;
- 10 % времени — информирование граждан, пропаганда, оказание помощи населению.

Наиболее важные направления надзорной деятельности дорожной полиции в Швеции — пресечение случаев превышения водителями установленной скорости движения и выявление и отстранение от управления транспортными средствами лиц, находящихся в состоянии опьянения. В соответствии с программой обеспечения безопасности дорожного движения величина среднего превышения скоростных ограничений должна быть снижена до 1,7 км/ч на общегосударственных и до 1,5 км/ч на муниципальных дорогах.

Для выявления дорожной полицией лиц, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения, названными выше соглашениями предписывается ежегодно проверять на дорогах не менее 30 % водителей на состояние опьянения.

Особое внимание полиция уделяет надзору за соблюдением водителями режима труда и отдыха. Она проверяет диаграммы автомобильных тахографов и на дороге при остановке транспортных средств и при посещении транспортных предприятий. Количество необходимых проверок в Швеции — 80 тыс., из них 60 тыс. проверок соблюдения режима труда и отдыха водителями автобусов и грузовых автомобилей и 20 тыс. проверок — водителями такси. По требованию полиции водитель обязан предъявить диаграммы тахографа за 7 последних рабочих дней. Полиция также проводит занятия во всех классах начальной и средней школы, беседы с учителями, родителями, школьной администрацией. На все направления деятельности дорожной полиции, имеющие общую цель — предупреждение ДТП, в год выделяется свыше 100 млн. долларов США.

Таким образом, важная роль в реализации государственных программ в области обеспечения безопасности дорожного движения во многих странах отводится дорожным

полициям, в частности, совершенствованию их контрольно-надзорной деятельности, направленной в первую очередь на выявление наиболее опасных нарушений скоростного режима, выезда на полосу встречного движения и случаев управления транспортными средствами в состоянии опьянения.

Практическая реализация этих мероприятий тесно связана с совершенствованием правовой основы деятельности дорожной полиции, в частности, с расширением ее полномочий.

Так, в Австрии, Великобритании, Дании, Италии, Нидерландах, Норвегии, Польше, Швейцарии, Швеции полиция в любое время без наличия каких-либо дополнительных оснований имеет право останавливать транспортные средства для проверки водителя в порядке профилактики нарушений дорожного законодательства.

В Финляндии в канун праздников и по утрам проводятся так называемые «алкогольные проверки». На лицо, задержанное за вождение в нетрезвом виде, полиция налагает временный запрет на вождение автомобиля и изымает водительское удостоверение (на границе разворачивают обратно).

В Бельгии и Испании полиция может останавливать транспортное средство только при проведении специальных операций, в остальное время — лишь при наличии обоснованных подозрений или из-за опасной манеры управления водителем транспортным средством.

Из применяемых в развитых странах мира вариантов для нашей страны наиболее приемлемым является первый, при котором создаются условия для внедрения зарубежного опыта большинства европейских стран по разработке и реализации включаемых мероприятий в национальные программы повышения уровня безопасности дорожного движения.

Позитивное решение проблемы обеспечения безопасности движения в нашей стране требует соответствующего научно-технического обеспечения. Тематика научных исследований могла бы охватить широкий спектр проблем безопасности движения и затрагивать все составляющие триады «человек — автомобиль — дорога».

В связи с бурным процессом автомобилизации страны, резким увеличением парка транспортных средств, находящихся в личном пользовании граждан, настало время рассмотреть вопрос о создании специализированного подразделения (научно-исследовательского центра безопасности дорожного движения) при Комитете административной полиции МВД РК.

Главными направлениями работы этого центра стали бы научно-методическое и информационно-аналитическое обеспечение деятельности дорожной полиции, подготовка проектов законодательных и иных нормативных актов в сфере безопасности движения, разработка проблем комплексной автоматизации решения задач дорожной полиции и внедрения компьютерных технологий и, самое главное, профессиональная разработка научно обоснованных государственных программ повышения уровня безопасности дорожного движения, а также планомерное проведение научных исследований и современных разработок в области обеспечения безопасности дорожного движения.