уровня, различающихся между собой способностью оказывать помощь при состояниях разной степени сложности. Разработан специальный алгоритм и принципы формирования зон ответственности на федеральных дорогах. Полностью обновлены 17 тыс. автомобилей «скорой помощи», повышена квалификация более 10 тыс. медицинских работников. Внедрены современные информационные системы управления. Так, в 2012 и 2013 годах обеспечено бортовой аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС более 19 тыс. машин «скорой помощи», а также системой ГЛОНАСС — свыше 2600 Станций «скорой помощи». Приобретены и внедрены аппаратно-программные комплексы для диспетчеризации санитарного транспорта, что существенно улучшает проработку маршрутов «скорой помощи» и состыковку автотранспорта.

В 2013 г. во всех субъектах Российской Федерации на основе единого типового протокола осуществлена состыковка между Службой скорой медицинской помощи и экстренной оперативной службой по единому номеру «112». С 1 января 2014 г. запущена в эксплуатацию система «Эра-ГЛОНАСС», реализован протокол прямого обмена данными между Службой скорой помощи и этой системой. В результате за последние три года число доездов бригад «скорой медицинской помощи» менее чем за 20 минут увеличилось более чем на 20%, и за 2013 г. составило 92,4%.

Максимально быструю эвакуацию с места ДТП, безусловно, обеспечивает санитарная авиация. И за последние два-три года ее применение существенно расширилось, особенно в Северо-Западном, Приволжском федеральных и Ханты-Мансийской округах, а также в нескольких сибирских регионах. Это важно для больших расстояний, малодоступных территорий, а также для таких мегаполисов, как Москва и Санкт-Петербург, характеризующихся крупными транспортными пробками. Хронометраж совместных учений Минздрава и МЧС свидетельствует о том, что та система, которая уже выстроена в Санкт-Петербурге, позволяет за 4-6 минут доставить пострадавших из любой точки города, окружной дороги и ближней области в специализированный травматологический центр. И только за 2014 г. уже 30 пациентов благодаря этой системе были спасены.

Но перед Минздравом стоят амбициозные задачи: до 2018 г. довести показатель смертности от ДТП до 10,6 на 100 тыс. населения, что говорит о том, что на долю медицинской составляющей, согласно декомпозиционному анализу, приходится 33,5%. Поэтому, конечно же, это является одним из сегментов комплексных мер по дорожной безопасности.

В настоящее время регионы Российской Федерации внедряют систему травмоцентров вдоль дорог регионального и межтерриториального значения. Поэтому Минздрав создал специальный ситуационный центр, который просчитывает время и рекомендует регионам правильно располагать такие центры. Выявляются «мертвые зоны», в которых отсутствует транспортная доступность в течение «золотого часа», и для каждой такой зоны формируется соответствующий подход. В заключение В.И. Скворцова назвала первоочередные задачи министерства: внедрение системы обучения навыкам оказания первой помощи пострадавшим во всех образовательных учреждениях, а также введение регулярных сертификационных циклов обучения навыкам первой помощи сотрудников всех экстренных оперативных служб, участвующих в ликвидации последствий ДТП.

***В своем выступлении министр внутренних дел Азербайджанской Республики Рамиль Идрис оглы Усубов отметил важность обсуждаемой проблемы.***

Ее решение, сказал он, требует глубоких, всесторонних мер, а также адаптации общества к новым условиям, перманентно меняющейся транспортной ситуации и ее заметному влиянию на все компоненты и уклады современной жизни. В Азербайджанской Республике общий комплекс мероприятий по повышению безопасности дорожного движения является неотъемлемой, составной частью социально-экономического развития.

При Кабинете министров страны создана специальная комиссия, направляющая и координирующая усилия заинтересованных сторон. Ее вертикальные структуры активно функционируют в городах и районах. В их работу вовлечены специалисты из министерств транспорта, внутренних дел, образования, здравоохранения, чрезвычайных ситуаций и т.д. На протяжении лет, в соответствии с мировыми стандартами, совершенствуется законодательная база, правоприменение, капитально реконструируются дороги всех категорий, трансформируется дорожная инфраструктура. Для достижения конкретных целей в стране внедряются инновационные подходы. В крупных городах страны положительно зарекомендовала себя автоматизированная форма управления. Достаточно сказать, что только в Баку установлено свыше 50 тыс. камер видеонаблюдения. Благодаря чему по выявленным нарушениям правил и дорожно-транспортным происшествиям за восемь месяцев текущего года составлено до 500 тыс. электронных административных протоколов. В зоне пристального внимания — профилактическая деятельность, связанная с молодежью и подростками.

В Министерстве внутренних дел на системной целевой основе анализируется состояние аварийности, размер ущерба от нее, выявляются и устраняются причины и условия, способствующие происшествиям. Конкретные предложения направляются заинтересованным министерствам и ведомствам, отслеживается порядок реагирования на них. Все ДТП, в которых пострадали дети или подростки, берутся на контроль, обобщаются, тщательно исследуются и делаются должные выводы.

Головным подразделением предупреждения аварийности является дорожная полиция с ее разносторонними функциями. Но огромную помощь ей в профилактике и работе оказывают инспекция по делам несовершеннолетних, участковая полиция, сотрудники патрульно-постовой службы. Разноплановые общие и индивидуальные мероприятия воспитательного, просветительного, пропагандистского, информационного характера способствуют снижению травматизма, гибели детей и подростков. Рассматривается возможность включения в образовательные программы школ факультатива по Правилам дорожного движения. В планах министерства — расширение сети автогородков и площадок, комплексные научные исследования, направленные на снижение травматизма детей при дорожно-транспортном происшествии.

***Министр транспорта Российской Федерации Максим Юрьевич Соколов в своем выступлении подчеркнул, что транспортная система Российской Федерации является одной из базовых отраслей экономики, материальной основой территориального и социального единства страны.***

Однако автотранспортный комплекс, к сожалению, является источником повышенной опасности и зачастую гибели и травматизма людей. И задача министерства — снизить аварийность и травматизм на автомобильном транспорте и сделать перевозочный процесс на дорогах безопасным и удобным как для водителей, так и для пассажиров.

За последнее время выстроена планомерная система обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов. Так, с 15 января 2014 г. начали действовать правила обеспечения безопасности перевозок и грузов автомобильным и городским наземным электрическим транспортом, которые обязывают субъекты транспортной деятельности проводить профессиональный отбор и профессиональную подготовку водителей, контролировать состояние здоровья водителей, соблюдение их режима труда и отдыха, эксплуатационную безопасность транспортных средств и безопасные условия для перевозок пассажиров и грузов. Также разработаны и утверждены постановлением правительства правила организованной перевозки групп детей автобусами. Создана единая система тахографического контроля режимов труда и отдыха водителей и скоростных режимов движения при осуществлении национальных и международных перевозок. В этом году начала работать система «Эра-ГЛОНАСС» — система экстренного реагирования при чрезвычайных ситуациях на автотранспорте. Именно в ней реализован фактор «золотого часа». В случае серьезного ДТП сигнал с автомобиля автоматически поступает в систему экстренного вызова, на пульт диспетчера, включается автоматически голосовая связь с водителем, который попал в ДТП. И если он не выходит на контакт с диспетчером, к месту происшествия направляется автомобиль ГИБДД и «скорая помощь». По расчетам экспертов, использование этой системы позволит сохранить порядка четырех тысяч жизней на наших дорогах.

Далее министр остановился на мерах по повышению безопасности дорожного движения на дорогах федерального значения. В прошлом году построено и реконструировано почти 500 километров автомобильных дорог, отремонтировано порядка девяти тысяч километров и более 31 тыс. погонных метров искусственных сооружений. Установлено 55 километров дорожного ограждения, 13 тыс. дорожных знаков, более 45 тыс. направляющих устройств и светофорных объектов, а также 123 единицы автономного осветительного оборудования на автобусных остановках и пешеходных переходах.

Минтранс уделяет особое внимание внедрению инновационных разработок и технических средств организации дорожного движения. Так, пешеходные переходы, автобусные остановки освещаются автономными осветительными системами, которые работают на солнечной и ветровой энергии. С этого года начали вводить разделительные тросовые ограждения на тех участках, где невозможно выделить отдельную разделительную полосу между потоками. Для предотвращения несанкционированного выезда на полосу встречного движения по оси проезжей части с числом полос движения более четырех устанавливаются сигнальные столбики с делиниаторами. Только применение подобных средств на аварийно опасных участках федеральных дорог позволило за последнее время добиться на этих участках значительного, более чем на 60%, снижения аварийности.

В заключение М.Ю. Соколов остановился на мероприятиях, связанных с формированием нормативно-правовых основ по организации дорожного движения. Одной из существенных инициатив в организации дорожного движения он назвал подготовленный Минтрансом России проект федерального закона об организации дорожного движения, который сегодня уже проходит процедуру публичных обсуждений. Принятие этого закона позволит устранить имеющиеся правовые пробелы и одновременно стать фундаментом, увязывающим действие других федеральных законов, актов Правительства Российской Федерации и ведомственных нормативно-правовых актов.

***В своем выступлении Председатель Постоянной комиссии Национального Собрания Республики Армения по обороне, национальной безопасности и внутренним делам Корюн Гарникович Нагапетян назвал безопасность дорожного движения одной из главных составляющих системы национальной безопасности любого государства, что предполагает создание современной системы безопасности дорожного движения.***

В Республике Армения проводились и проводятся крупномасштабные реформы, которые можно разделить на две группы: правовые и институционально-организационные. Армения ратифицировала Конвенцию ООН о дорожном движении и Конвенцию о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях Правил дорожного движения, принятую государствами — участниками СНГ. Республика является также членом ряда международных организаций в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе она — участник Европейской конференции министров транспорта.

Национальным Собранием Республики Армения были приняты 16 законов, среди которых следует выделить Закон об обеспечении безопасности дорожного движения, который устанавливает принципы и направления государственной политики, правовые основы в области обеспечения безопасности дорожного движения, полномочия органов государственного управления и местного самоуправления, а также права и обязанности участников дорожного движения.

Недавно принят Закон о внесении изменений и дополнений в Кодекс Республики Армения об административных правонарушениях, устанавливающий более эффективные меры административной ответственности для отдельных правонарушений.

Согласно Кодексу, административное производство по таким правонарушениям имеет некоторые особенности. В частности, предусмотрены три отдельных производства: по обнаружению правонарушений сотрудником дорожной полиции, по правонарушениям, обнаруженным видеоустройствами и радарами, по дорожно-транспортным происшествиям. Производства по правонарушениям, обнаруженным сотрудником дорожной полиции, осуществляются в упрощенном и ускоренном порядке: на месте составляется протокол, выносится постановление, подписывается и передается лицу, совершившему это правонарушение. И хотя в законе не закреплено, что нарушение доказывается видеозаписью, на всех патрульных автомобилях дорожной полиции установлены видеозаписывающие устройства.

Особенности административного производства по делам о нарушениях Правил дорожного движения, обнаруженных видеоустройствами и радарами, установлены отдельным законом. В этом случае процесс принятия решения довольно простой, по этим делам имеется высокий уровень доказанности, поскольку всегда есть видео- или фотоматериал. Но здесь по объективным и субъективным причинам возникают вопросы, связанные с должным уведомлением. На практике очень часто, не будучи уведомленным о вынесенных постановлениях, гражданин не только утрачивает возможность обжаловать постановление, но и заплатит большой штраф. На решение этой проблемы направлен принятый в первом чтении проект закона о внесении изменений и дополнений в Кодекс об административных правонарушениях, которыми предусмотрены несколько вариантов уведомлений. Так, если лицо во время составления протокола об административном правонарушении неправильно указало адрес или отправленное на его адрес постановление было возвращено, или адресат отказался принять постановление и подписал отказ в получении, то постановление направляется по адресу регистрационного учета данного лица и размещается на официальной интернет-странице публичных уведомлений Республики Армения.

В административных производствах по дорожно-транспортным происшествиям также имеются некоторые проблемы, касающиеся сроков рассмотрения дел, пробок на месте происшествия и деятельности страховых компаний. Но вместе с тем есть немало проблем, связанных с предотвращением дорожно-транспортных происшествий, защитой прав граждан по административным производствам, обоснованностью размера штрафов и механизмов их взыскания. Также важно расширение программ повышения образовательного уровня населения в области безопасности дорожного движения.

По мнению Г.К. Нагапетяна, снижение тяжести и последствий ДТП требует от государственных органов, органов местного самоуправления, институтов гражданского общества скоординированных усилий для реализации целевых программ в области безопасности дорожного движения.

***Председатель Комитета Сената парламента Республики Казахстан по конституционному законодательству, судебной системе и правоохранительным органам Серик Байсиитович Акылбай сообщил, что в Казахстане уделяется большое внимание обеспечению безопасности дорожного движения.***

Не так давно Парламент Республики принял закон, направленный на повышение эффективности организации и совершенствование государственной системы дорожного движения, четкое разграничение компетенций ее органов, расширение внедрения интеллектуальных и транспортных систем, усиление ответственности при строительстве и реконструкции дорог. Закон установил также основные требования к обеспечению безопасности дорожного движения при проектировании, строительстве, реконструкции, ремонте, содержании дорог и их управлении. В соответствии с требованиями Конвенции ООН о дорожном движении предусмотрено введение новых образцов водительских удостоверений, которые будут иметь семь категорий и шесть подкатегорий. Законом предусмотрены основы оперативного реагирования и оказания своевременной комплексной помощи лицам, пострадавшим в ДТП, введены в действие жесткие требования к учебным организациям, готовящим водителей транспортных средств. Определены права общественных объединений, созданных для защиты прав и законных интересов участников дорожного движения. Установлены специальные права для водителей с нарушением опорно-двигательного аппарата, транспортных средств, обслуживающих людей с нарушением опорно-двигательного аппарата или слепых. В целях защиты прав граждан законом закреплен перечень восьми оснований для остановки транспортного средства по требованию сотрудников органов внутренних дел. Закон предусматривает административную ответственность за нарушение правил стоянки, остановки в местах, отведенных для инвалидов. Водитель, трижды уличенный в разговоре по мобильному телефону при управлении автомобилем, лишается права управления на полгода. Усилена ответственность практически по всем составам правонарушений дорожного движения. В законе прописано и снижение на 50% суммы штрафа в случае его уплаты в течение семи суток.

Кроме того, одним из эффективных средств безопасности дорожного движения стала повсеместная установка систем видеонаблюдения. Она позволяет быстро реагировать на все правонарушения на дорогах

и на все изменения дорожной обстановки. По поручению главы государства рассматриваются вопросы освобождения от прохождения обязательного технического осмотра транспортного средства сроком до семи лет эксплуатации в некоммерческих целях, а также отмены с 2015 г. доверенности на управление транспортным средством.

***Директор Научно-исследовательского института неотложной детской хирургии и травматологии, президент Национальной медицинской палаты Леонид Михайлович Рошаль в своем выступлении заметил, что его угнетают осиротевшие будки дорожно-патрульной службы, сокращение постов.***

Они и дисциплинировали, и помогали, уверен медик. Когда что-то случалось, водитель знал, что через 5-10 километров есть пост. А теперь заколоченные окна, и водители не знают, где искать помощи. По его мнению, нужна разумная достаточность в кадровом вопросе.

Снижение скорости в городах до 60 км/час — это еще один дискуссионный вопрос. При нынешнем допуске 20 км/час со скоростью 80 км/час едет вся Москва. Это увеличивает пропускную способность улиц. Если сделать 40 — то вся Москва встанет. Разве по этому пути нужно идти?

«Все разговоры о приближении оказания медпомощи к месту ДТП, ее уровня «водитель — водителю», «инспектор — водителю» продолжают быть на примитивном уровне, — считает Леонид Михайлович. — Нужно срочно вернуться к серьезному пересмотру программы обучения оказанию первой медицинской помощи и обучению тех, кто проводит эти занятия». И мечта Л.М. Рошаля остается все та же: каждый сотрудник дорожно-патрульной службы должен получить базовое образование хотя бы фельдшера. Ведь первыми, до приезда «скорой», у места катастрофы оказываются водитель и полицейский. Значит, они должны владеть навыками.

Далее Л.М. Рошаль коснулся детского травматизма. В Институт неотложной детской хирургии и травматологии ежегодно поступает около 80 тыс. детей, и многие из них с травмами, в том числе и дорожными. Это говорит о том, что необходимо ужесточить требования как к машинам для перевозки детей, так и к водителям, которым доверяют детские жизни. Три года назад институт провел исследования, которые показали, что при снижении общего дорожного травматизма увеличиваются показатели детского травматизма на малом транспорте, поэтому были вновь внесены изменения в закон. А как он исполняется — большой вопрос. Л.М. Рошаль заметил, что только в Москве появилось много мотоциклов, мопедов без номеров, без шлемов. А что говорить о всей России? «Нам нужно серьезно повернуться и к этой проблеме, — считает Л.М. Рошаль. — Есть вопросы к удерживающим устройствам, детским креслам. У нас продолжают продаваться несертифицированные зарубежные устройства, и этому надо положить конец».

***От имени Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий выступил статс-секретарь — заместитель министра Владимир Сергеевич Артамонов.***

МЧС России приняло концепцию, в соответствии с которой оно реагирует пожарно-спасательными подразделениями на дорожно-транспортные происшествия, осуществляет подготовку сил и средств к реагированию на чрезвычайные ситуации, обусловленные дорожно-транспортными происшествиями, и формирует культуру безопасной жизнедеятельности, особенно у детского и юношеского населения нашей страны.

Далее он кратко остановился на этих направлениях. В качестве примера привел следующие факты: только в январе-августе 2014 г. пожарно-спасательными подразделениями было осуществлено более 97 тыс. выездов на ДТП. При этом деблокировано из поврежденных транспортных средств более 12 тыс. человек. А еще более 80 тыс. граждан оказана иная помощь. МЧС сегодня реагирует на девять из десяти дорожно-транспортных происшествий, связанных с пострадавшими. Это результат совместных усилий работы МЧС с коллегами из МВД и других федеральных органов исполнительной власти. Сегодня практически впервые в мировой практике министерство оказывает психологическую помощь пострадавшим на месте дорожно-транспортных происшествий профессиональными психологами. И это, безусловно, бесценный опыт.

В рамках программ переоснащения и реализации Федеральной целевой программы повышения безопасности дорожного движения закупается новая техника, инструмент, внедряются технологии экстренного реагирования. В некоторых субъектах функционируют подразделения, которые непрерывно патрулируют автодороги на мотоциклах, оснащенных оборудованием для проведения спасательных работ. В условиях пробок это очень эффективная мера.

Отдельное направление министерства — развитие авиационно-спасательных технологий. Сегодня ряд федеральных трасс круглосуточно прикрыты вертолетами МЧС России. Все это позволяет сократить временные показатели реагирования на дорожно-транспортные происшествия. Так, если в 2006 г. спасатели выезжали на ДТП за 18 минут, то в 2010-м эта цифра составила 10, в 2014-м — уже менее семи минут. Несовершенство нормативного поля очень болезненно проявляется при каждом случае ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий. Большой шаг в этом направлении — создание под эгидой Минздрава России межведомственной рабочей группы по совершенствованию оказания первой помощи в Российской Федерации, куда вошли представители МВД России, МЧС России, Минтранса России и многие другие.

Наряду с регулярными учениями министерство уже пять лет ежегодно проводит соревнования по ликвидации последствий ДТП среди пожарных и спасательных подразделений субъектов Федерации, федеральных округов. Последние два года министерство в качестве эксперимента готовит и привлекает к соревнованиям школьников старших классов. Уровень их подготовки в некоторых случаях не уступает профессиональным пожарным и спасателям.

Отдельно В.С. Артамонов остановился на вопросах формирования культуры транспортной безопасности. В МЧС России созданы и ведутся специализированные информационно-образовательные порталы, где регулярно размещается вся самая современная информация по правилам поведения, приемам спасения пострадавших в ДТП.

В министерстве создан и функционирует центр мониторинга ликвидации последствий ДТП, который, помимо информационно-аналитической функции, оказывает и консультационные услуги, изучает мировой опыт в области оказания помощи пострадавшим в ДТП, разрабатывает различные пособия, учебные фильмы и справочники. МЧС России взаимодействует с автошколами в субъектах Российской Федерации, автогородками и площадками по подготовке водителей. Там организуются специальные стенды, уголки спасателя, натурные площадки с использованием макетов аварийных транспортных средств. Проводятся факультативные занятия с водителями.

В завершение выступления В.С. Артамонов кратко коснулся темы дорожных заторов в зимний период и напомнил зиму 2012–2013 гг. Безусловно, тот опыт многому научил. Немало сделано в части первичного жизнеобеспечения пострадавших участников дорожного движения. Все экстренные и дорожные службы после этих событий скорректировали планы своих действий и нормы обеспечения. Но еще остается нерешенным такой важнейший вопрос, как формирование и задействование резервных фондов при дорожных заторах в отсутствие режима чрезвычайной ситуации. Стоит также детально проработать различные варианты действий в целях быстрого и эффективного оказания помощи водителям, пассажирам и иным участникам движения.

***Первый заместитель председателя Комитета Госдумы по конституционному законодательству и государственному строительству Вячеслав Иванович Лысаков начал свое выступление с напоминания, что, говоря о дорожной безопасности, нельзя не вспомнить о конституционном праве на жизнь.***

В этом отношении органы законодательной и исполнительной власти ведут огромную работу, которая зачастую не видна обывателю. Задача власти — и законодательной, и исполнительной — это снижение потерь на российских дорогах. «И без гражданского общества здесь сложно обойтись. Поэтому мы стараемся привлекать общественные организации, профессиональные сообщества, — заметил В.И. Лысаков. — Как руководитель рабочей группы партийного проекта «Единой России» «Безопасные дороги», хочу проинформировать, что мы перезапускаем этот проект, который доказал свою эффективность и необходимость. Автор этой идеи — В.Н. Кирьянов, который вместе с В.Н. Плигиным является координатором этого проекта. В лице МВД, в частности в лице ГУОБДД МВД России, мы видели очень эффективных, надежных партнеров.

Что касается законодательства, то большой пакет изменений в Административный кодекс, в частности в 12-ю «водительскую» главу, вступил в силу 1 сентября прошлого года. Значительно усилена ответственность за управление автомобилем в состоянии опьянения. Но хотя последствия их — самые тяжкие, удельный вес «пьяных» ДТП не очень большой — около семи процентов. К сожалению, причина практически 70% всех ДТП — это абсолютно безответственное отношение водителей к своим обязанностям, т.е. личная недисциплинированность людей трезвых, вроде бы адекватных, которые пытаются проскочить на «красный», выезжают на встречку, грубо нарушают скоростной режим.

На подходе принятие поправок в УК РФ, которые предусматривают уже уголовную ответственность за повторное управление автомобилем в состоянии опьянения и повторный отказ от медицинского освидетельствования. За эти нарушения предлагается ужесточить санкции: штраф от 200 до 300 тыс. рублей либо принудительные работы (480 часов), либо лишение свободы на срок до двух лет.

У нас нет намерения пересажать водителей Российской Федерации, тем более что те негодяи, которые позволяют себе выпить и сесть за руль, — это небольшая часть российского автомобильного сообщества, — уточнил Вячеслав Иванович. — Но как профилактическая мера, я надеюсь, она сыграет свою роль, потому что мы понимаем, что судимость по уголовной статье — это для многих крест на хорошей работе, карьере, а для кого-то — и на жизни».

В.И. Лысаков отметил, что в предыдущих выступлениях было очень много интересных замечаний по законодательству и правоприменению. Особенно касающиеся ответственности за разговоры за рулем. «Мы видим, что наши санкции не работают, — посетовал он, — люди продолжают разговаривать по телефону. И здесь надо вводить ответственность не только за разговор по телефону, но за любые манипуляции с любым гаджетом. У нас некоторые любители Интернета умудряются, сидя за рулем, управляя автомобилем, посылать так называемые сэлфи, отвечать на СМСки, вносить записи на свои странички в Интернете. Это совершенно недопустимо. Мы изучим опыт наших казахских и израильских коллег и будем работать в этом направлении».

В заключение Вячеслав Иванович коротко остановился еще на трех проблемах. Во-первых, на необходимости ношения световозвращателей пешеходами. «Мы не можем законодательно обязать наших граждан носить светоотражатели по одной простой причине, и об этом мы говорили на круглом столе: у нас отсутствует национальный стандарт на них», — посетовал законодатель, заметив, что здесь нужно двигаться поэтапно. Сначала наладить собственное производство. Затем обязать производителей размещать светоотражатели на своих товарах. И только на заключительной стадии — ввести поправки в Правила дорожного движения, обязывающие пешеходов в темное время суток носить светоотражатели, и предусмотреть административную ответственность за несоблюдение этого пункта правил.

Во-вторых, на формировании стереотипа законопослушного поведения. Здесь большую роль играет социальная реклама на федеральных телеканалах. Но, к сожалению, ее там практически нет. А закон о социальной рекламе, принятый в первом чтении Государственной Думой предыдущего созыва, положен «под сукно». В.И. Лысаков уверен, что «его надо достать, отряхнуть от пыли и работать с ним дальше, потому что только мерами наказания дорожную ситуацию не исправить».

И наконец, в-третьих, на отсутствии неотвратимости наказания для злостных нарушителей, которые систематически попирают дорожные законы, а штрафные квитанции — просто выбрасывают. «Надо упрощать систему администрирования взыскания штрафов, потому что Федеральная служба судебных приставов завалена исполнительными производствами по таким делам, — уверен Вячеслав Иванович. — Нам надо не только расширять, усиливать санкции по этому составу, но и увеличить срок давности как минимум до года по исполнительному производству».

***Матиас Шмале, заместитель Генерального секретаря Международной федерации обществ Красного Креста и Красного Полумесяца, подтвердил, что решение проблем в области безопасности на дорогах действительно является вопросом жизни.***

Международная федерация обществ Красного Креста и Красного Полумесяца — член Глобального партнерства по безопасности дорожного движения. Как в странах СНГ, так и в России принимаются и планируются активные меры. Например, в рамках гранта Европейской комиссии партнерство будет действовать в десяти странах СНГ, чтобы поощрять межотраслевые инициативы в области дорожной безопасности, обучать дорожную полицию, поддерживать создание национальных планов действия в области безопасности дорожного движения и напрямую работать с национальными обществами Красного Креста и Красного Полумесяца. В рамках глобальной программы по безопасности дорожного движения и Филантропической организации Блумберга в сотрудничестве с МВД России партнерство уже обучило более 600 сотрудников ГИБДД в Ивановской и Липецкой областях. В курс обучения входили семинары по передовому опыту, борьбе с рисками безопасности дорожного движения, практические тренинги и наставническая работа в полицейских операциях.

Но еще многое необходимо сделать. Всем известно, что ДТП — главные виновники смертности молодежи в возрасте от 15 до 20 лет. Подобные смерти и травматизм можно предотвратить. Например, известно, что использование детских систем безопасности значительно снижает уровень дорожно-транспортного травматизма и смертности. Принятие и внедрение научно обоснованного законодательства в области детских систем безопасности поможет значительно снизить смертность и травматизм на дорогах.

В качестве одного из направлений работы российское общество Красного Креста и Глобальное партнерство вместе с МВД готовят изменения в соответствующие постановления правительства и Правила дорожного движения, которые касаются требований к детским системам безопасности и ограничения продажи тех систем, которые не соответствуют международным стандартам. Третий вопрос — внести детские системы безопасности в список потребительских продуктов, подлежащих обязательной сертификации. И четвертое: предоставить Роспотребнадзору полномочия по регулированию рынка детских систем безопасности и санкционированию продажи только сертифицированных систем. Таможенный Союз ЕврАзС недавно принял рекомендации Европейской экономической комиссии ООН по сертификации детских систем безопасности. Это значит, что в России, Казахстане и Беларуси все детские системы безопасности должны соответствовать этим стандартам.

***В своем выступлении Бури Бачабекович Каримов, руководитель Секретариата Межправительственного совета дорожников СНГ, сообщил, что мировой опыт свидетельствует о необходимости комплексного подхода к решению проблем обеспечения безопасности дорожного движения.***

В целях повышения безопасности движения на дорогах и сокращения числа ДТП требуется принять ряд мер, основная среди которых — разработка и реализация долгосрочной программы повышения безопасности дорожного движения по всем странам Содружества. Также необходимо способствовать реализации проектов строительства дорог, ускорить принятие единых правил пользования дорожно-транспортной инфраструктурой,