

Водителя ограничат в правах

Новичку за рулем придется пройти несколько ступеней обучения.

Чтобы сократить количество аварий, предложено изменить систему подготовки водителей.

И ввести ограничения для новичков за рулем. Эксперты и чиновники рассматривают вариант поэтапного обучения водителей. А также введение личного кода водителя, который позволит узнать всю его водительскую историю с момента подготовки в школе до последнего нарушения правил. С подробностями проекта познакомил генеральный директор федеральной программы по безопасности дорожного движения Борис Циклис.

- Борис Евгеньевич, зачем нужно менять систему подготовки водителей? Настолько все плохо?

- Статистика свидетельствует, что на долю аварий по вине водителей приходится более 80 процентов всех происшествий на дороге. Основные причины аварий - превышение скорости (примерно 30 процентов всех ДТП), управление автомобилем в состоянии опьянения (примерно 20 процентов), выезд на полосу встречного движения (около 13 процентов).

Ежегодно за руль садится около двух миллионов новичков, только-только окончивших курсы подготовки. Показательно, что каждое четвертое ДТП совершают водители со стажем управления до трех лет, из них 40 процентов - имеющие опыт вождения около года. Происходит это потому, что к управлению допускаются водители с недостаточным уровнем подготовки. Они еще не понимают всей полноты ответственности за создание аварийной обстановки, нарушают правила, не задумываясь о последствиях. Проблему усугубляет и то, что нередко водительские права получают незаконным путем.

- Вы предлагаете особый контроль за новичками?

- Во многих странах введены системы поэтапной выдачи водительских прав. Это привело к значительному сокращению ДТП. Суть этой новации в том, что начинающий водитель не сразу получает полноценные документы на право управления. Ему необходимо пройти несколько ступеней обучения, набраться опыта. А в первый год вождения на него налагают ряд ограничений. В разных странах эти ограничения различные. Например, в Корее новичкам запрещают перевозить пассажиров, детей. Во многих странах начинающему запрещено превышать установленную для них скорость, например, они не имеют права разогнаться быстрее 50 километров в час.

Кандидатам в водители требуется правовой ликбез, за ними необходим жесткий контроль.

- В автошколе этого не дают?

- Проверки автошкол показали типичные нарушения. Там нарушается учебный план, и новички не набирают необходимых часов при практическом обучении вождению. Не хватает технических средств обучения, тренажерного оборудования. Следует безоговорочно снизить коррупционную составляющую в подготовке и получении прав. Устранить "цеховой бизнес" и сделать процесс обучения водителей предельно открытым.

Сегодня за рулем ежедневно находится более 20 млн человек. То есть 25 процентов активного населения России управляет источником повышенной опасности. Любая недисциплинированность может закончиться трагически. По оценкам специалистов, в течение года на дорогах и улицах страны возникает около 60 миллионов аварийных ситуаций, около трех процентов из них заканчиваются совершением ДТП.

- У вас есть рецепты?

- Решений здесь несколько. По мнению ряда экспертов, назрела необходимость пересмотреть содержание теоретической подготовки и увеличить объем практического вождения. Подготовку водителей улучшит внедрение автодромов и изменение технологии получения прав. А также создание системы непрерывного

обучения и контроля знаний Правил.

Необходимо создать такие условия, при которых каждый водитель, владелец машины был бы кровно заинтересован в публичной защите своих знаний и навыков безопасного управления автомобилем.

- Как же это сделать?

- Важно понять, что, кроме наказания, нужны "пряники", с помощью которых законопослушный участник дорожного движения может почувствовать поддержку силы закона. Прежде всего необходимо ввести ответственность за систематическое нарушение требований ПДД. Такая система наказаний достаточно эффективно работала на дорогах Советского Союза.

Мы предлагаем создать универсальную информационную систему, в которой будет база данных о водителях и о кандидатах в водители. Причем у каждого должен быть единый, универсальный и уникальный идентификатор данных. Своеобразный личный код водителя. Это будет подспорьем для создания системы непрерывного обучения.

Мировой опыт свидетельствует, что относительно простым и быстрым способом формирования такой системы может стать личный код водителя. Его можно привязать к регистрации рождения или к документу, удостоверяющему личность.

Такой код позволит справедливо назначать наказание за каждый проступок. Будет видна вся история правонарушений. Если учесть, что у нас 50 миллионов привлечено к административной ответственности за прошлый год, такой подход более чем актуален.

- Почему у нас все меры обеспечения безопасности на дорогах сводятся только к карательным? Ваши предложения - тоже без пряников.

- Речь идет не только о карательных мерах. Обоснованно предложение ввести балльную систему, стимулирующую учебу, когда незначительная ошибка прощается или квалифицируется по низкой планке, если водитель не занимается повышением своей квалификации. Большая роль при этом отводится страховому сообществу. Система "бонус-малус" должна поощрять и наказывать не только за аварии, но и за соблюдения требований Правил.

- Перспективы у этих предложений есть? Как вы оцениваете их шансы на реализацию?

- Перспективы вполне обнадеживающие. Для примера хотелось сказать об инициативе партии "Единая Россия" - это специальный проект "Безопасные дороги". На рабочей группе этого проекта мы обсудили инициативы по изменению системы подготовки водителей.

Федеральная целевая программа по безопасности дорожного движения продлевается до 2020 года. В ней намечено отвести особое место подготовке водителей. Будет разработан целый комплекс мер по совершенствованию этой системы.

Автор: Владимир Баршев © Российская газета АВТО-МОТО, МИР 👁 3444 13.01.2011, 02:15 📄 418

URL: <https://babr24.com/?ADE=90974> Bytes: 5968 / 5919 Версия для печати

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](https://t.me/babr24_link_bot)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: [@bur24_link_bot](https://t.me/bur24_link_bot)
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: [@irk24_link_bot](https://t.me/irk24_link_bot)
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: [@kras24_link_bot](https://t.me/kras24_link_bot)
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: [@nsk24_link_bot](https://t.me/nsk24_link_bot)
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: [@tomsk24_link_bot](https://t.me/tomsk24_link_bot)
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: [@babrobot_bot](https://t.me/babrobot_bot)
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)