



ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО  
СОТРУДНИЧЕСТВА И РАЗВИТИЯ



ЕВРОПЕЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ  
МИНИСТРОВ ТРАНСПОРТА

ЦЕНТР ТРАНСПОРТНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ

# МОЛОДЫЕ ВОДИТЕЛИ

## Путь к безопасности



**РЕЗЮМЕ**





## **СОВМЕСТНЫЙ ЦЕНТР ТРАНСПОРТНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ**

В январе 2004 г. Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) и Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ) сложили вместе свой исследовательский потенциал в сфере транспорта, учредив **Совместный центр транспортных исследований**.

Центр насчитывает 50 полноправных стран-членов Азиатско-Тихоокеанского региона, Европы и Северной Америки, включая всех членов ОЭСР и ЕКМТ.

Задача Центра - содействовать экономическому развитию и вносить вклад в совершенствование структуры экономики стран ОЭСР и ЕКМТ посредством программ совместных транспортных исследований, охватывающих все виды внутреннего транспорта и их интермодальные сопряжения в широком экономическом, социальном, экологическом и организационном контексте.

*"Молодые водители: путь к безопасности"* – плод одного из трех проектов по теме безопасности дорожного движения, которые Центр осуществлял одновременно, наряду с работами *"К честолюбивым целям безопасности дорожного движения"* и *"Управление скоростью"*.

За дополнительной информацией о Совместном центре транспортных исследований ОЭСР/ЕКМТ, в том числе о полной программе его исследовательских работ и других недавних публикациях, просьба обращаться на сайт [www.cemt.org/JTRC/index.htm](http://www.cemt.org/JTRC/index.htm).

За дополнительной информацией по проекту Центра о молодых водителях просим обращаться на сайт [www.cemt.org/JTRC/WorkingGroups/YoungDrivers/index.htm](http://www.cemt.org/JTRC/WorkingGroups/YoungDrivers/index.htm).



## ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ

Ниже приводится резюме полученных ключевых результатов по докладу Совместного центра транспортных исследований ОЭСР/ЕКМТ "*Молодые водители: путь к безопасности*".

Непропорционально высокая доля молодых водителей в дорожно-транспортных происшествиях и смертных случаях на дорогах – серьезная проблема общественного здравоохранения, ведущая к неприемлемым потерям в человеческом, социальном и экономическом плане. В странах ОЭСР на долю молодежи приходится около 27% всех погибших водителей, хотя эта возрастная группа представляет лишь около 10% населения. Кроме того, 20-30% всех смертных случаев в ДТП – результат происшествий с участием молодого водителя.

Доля молодых водителей-мужчин в смертных случаях при ДТП втрое больше, чем среди молодых женщин, и остается гораздо выше даже с поправкой на коэффициент их большей подверженности риску. В некоторых странах растет относительный риск водителей-юношей в сравнении с другими водителями.

Высокие уровни риска для молодых водителей проистекают главным образом из факторов неопытности, возраста и пола. Этот риск усугубляется обстоятельствами, при которых молодежь управляет автомобилем – она, и особенно мужчины, непомерно представлены в ДТП со значительным превышением скорости, в ночное время, с пассажирами аналогичного возраста, употреблением алкоголя и часто без использования ремней безопасности.

При решении этой проблемы:

- Значительное снижение риска для молодых водителей будет достигнуто при более высоких общих уровнях безопасности движения, что требует эффективности законодательства, правоприменения и норм, особенно в отношении скорости, употребления алкоголя и использования ремней безопасности.
- Особенно до достижения 18 лет, любое повышение возраста получения водительских прав приведет к уменьшению числа ДТП и смертных случаев. Условия выдачи прав на управление двухколесными моторными транспортными средствами должны быть достаточно строгими во избежание миграции в сторону менее безопасных средств транспорта.
- Длительные периоды практики вождения с сопровождающим в различных дорожных условиях, до выдачи прав на самостоятельное управление транспортным средством, приведут к снижению уровня смертности. Хотя такая практика рекомендуется продолжительностью, как минимум, 50 часов, опыт одной из стран показал, что ее увеличение примерно до 120 часов снизило количество ДТП в первые два года после получения прав почти на 40%.

- Подверженность риску особенно велика сразу после получения прав на самостоятельное управление транспортным средством; ее можно снизить превентивными ограничениями, которые последовательно отменяются по мере накопления опыта новичком, как видно на примере систем ступенчатого предоставления прав (GDL). По сравнению с более зрелыми водителями, риск ДТП для молодежи возрастает с каждой принятой дозой алкоголя гораздо значительнее; поэтому молодым начинающим водителям следует устанавливать ограничение содержания алкоголя в крови (ВАС) уровнем не выше 0,2 г/л. Доказано также, что первоначальное ограничение поездок с молодыми пассажирами и в ночное время существенно снижает риск и заслуживает серьезного рассмотрения.
- Молодые начинающие водители должны проходить начальный испытательный срок, в течение которого могут начисляться штрафные баллы за нарушения правил и несоблюдение условий предоставления прав, с такими конкретными последствиями, как лишение водительских прав.
- основополагающей целью системы допуска к вождению, включая обучение и тестирование, должна быть подготовка технически грамотных водителей с навыками безопасного управления транспортным средством. Начинающие водители должны обрести навыки более основательной самооценки и понимания факторов риска.
- Любые контрмеры должны сопровождаться методами убеждения, с целью изменить подходы и добиваться большего понимания рисков. При этом надо учитывать, что подходы к безопасности складываются годами, до возраста получения прав управления транспортным средством, и под большим влиянием лиц, служивших некими образцами или кумирами.
- Существенные дополнительные снижения риска для молодых водителей могло бы дать внедрение технических устройств, подобных "Умной адаптации скорости", "Адаптивному контролю движения", "Электронному контролю устойчивости", черным ящикам, блокираторам зажигания с алкогольным датчиком и смарт-картам. В этой области должно вестись больше исследований, с особым учетом воздействия на молодых водителей.
- Такие меры, не относящиеся к безопасности дорожного движения, как наличие общественного транспорта по разумной цене и правила продажи алкогольных напитков, также могут уменьшать подверженность молодых водителей риску.
- Невзирая на демонстрируемый потенциал спасения многих жизней, меры безопасности дорожного движения редко пользуются популярностью до их реализации. Поэтому потребуются сильное политическое руководство в борьбе с опасностью для молодых водителей. Общественность следует мобилизовать на основе исследовательских данных, которые показывают издержки и выгоды соответствующих контрмер и, с другой стороны, отказа от действий.
- Самого высокого абсолютного роста риска для молодых водителей, смертных случаев и увечий можно ожидать в странах, не входящих в ОЭСР, в том числе и в некоторых странах ЕКМТ. Международное сотрудничество способно уменьшить затраты на осознание проблемы молодых водителей и выработку эффективных контрмер. Всем странам нужно сотрудничать в распространении передовой практики для ослабления этого риска в международном масштабе.

## РЕЗЮМЕ

Настоящий документ содержит резюме доклада "*Молодые водители: путь к безопасности*", опубликованного Совместным центром транспортных исследований Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) и Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ). Этот доклад - итог двухлетней коллективной работы группы экспертов в области риска для молодых водителей со всего пространства стран-членов ОЭСР и ЕКМТ. Проект сосредоточился на высоких уровнях риска, ассоциирующихся с молодыми начинающими водителями легковых транспортных средств, в том числе на основополагающих причинах и конкретных вариантах возможных действий. *Молодые водители* определяются как лица моложе 25 лет, имея в виду, что самый ранний возраст предоставления водительских прав варьируется от страны к стране. Следует отметить, однако, что многие из предлагаемых контрмер были бы уместны для всех начинающих водителей.

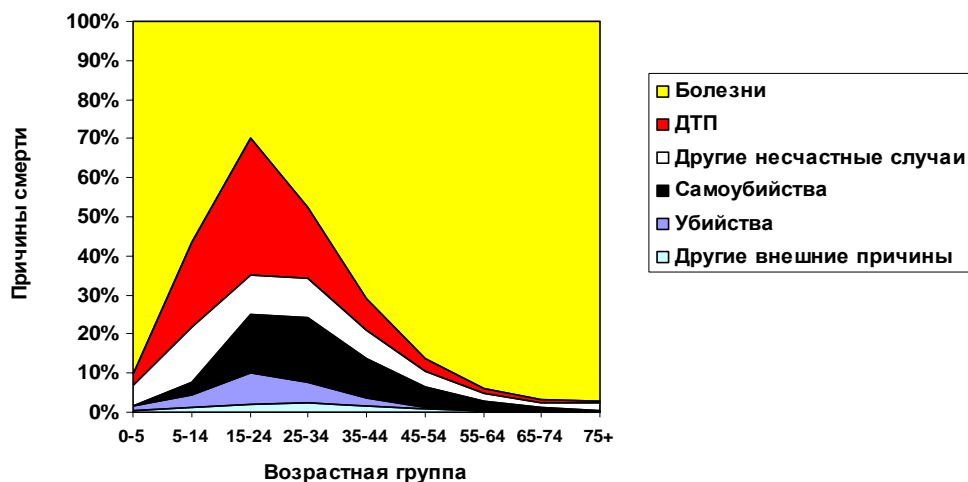
В мировом масштабе водители в возрасте 16-24 лет непропорционально массово представлены в статистике ДТП и связанных с ними смертных случаев. Они создают более серьезный риск, чем другие водители, для самих себя, своих пассажиров и других пользователей автодорогами. Эта проблема причиняет огромные социально-экономические издержки конкретным людям, семьям, обществу.

Министры стран ЕКМТ установили целевой показатель снижения числа погибших в ДТП на 50% за период 2000-2012 гг. Аналогичные обязательства взяли на себя Европейский союз и многие национальные правительства. Резолюция сессии Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций в 2003 г. признала большие потери от дорожно-транспортных происшествий для здоровья людей в мире и создала орган по сотрудничеству в вопросах дорожной безопасности, возглавляемый Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ). Решение проблемы риска для молодых водителей, – особенно юношей – будет иметь существенное значение для достижения целей этих инициатив.

### **Каковы масштаб и природа данной проблемы?**

Дорожно-транспортные происшествия – крупнейший отдельно взятый убийца молодежи в возрасте 15-24 лет в странах ОЭСР. Рисунок 1 показывает, как резко возрастает смертность от ДТП в этой возрастной группе.

Рисунок 1.  
**Причины смерти по возрастным группам**  
 Страны ОЭСР, данные по последним имеющимся годам

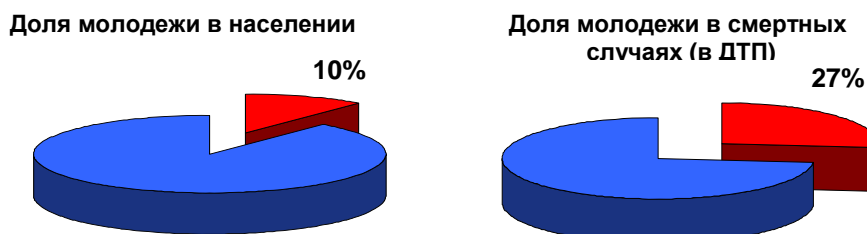


*Источник:* База данных ВОЗ о показателях смертности (Большинство последних лет по каждой стране).

*Примечание:* Самые недавние данные из следующих стран: Австралия (2001), Австрия (2002), Бельгия (1997), Венгрия (2002), Германия (2001), Греция (2001), Дания (1999), Ирландия (2001), Исландия (2001), Испания (2001), Италия (2001), Ю.Корея (2002), Люксембург (2002), Нидерланды (2003), Норвегия (2001), Польша (2002), Соединенное Королевство (2002), США (2000), Финляндия (2002), Франция (2000), Чешская Республика (2002), Швеция (2001) и Япония (2002).

По оценкам, свыше 8 500 молодых водителей легковых автомобилей погибли в странах ОЭСР за 2004 г.<sup>1</sup> Это почти 4 000 в США, более 750 в Германии, 645 во Франции и свыше 300 как в Японии, так и в Испании. Как показывает Рисунок 2, это означает, что молодежь представляет около 27% всех водителей, погибших при ДТП в странах ОЭСР, хотя на ее возрастные группы приходится лишь около 10% населения.

Рисунок 2.  
**Доля молодежи в дорожном движении**  
**Смертные случаи и численность населения**  
 Страны ОЭСР, 2004 г.



*Источник:* Международная база данных по ДТП (IRTAD)  
*Примечание:* По некоторым странам ОЭСР данных нет).

1. На основе количественных показателей Международной базы данных по ДТП (IRTAD).



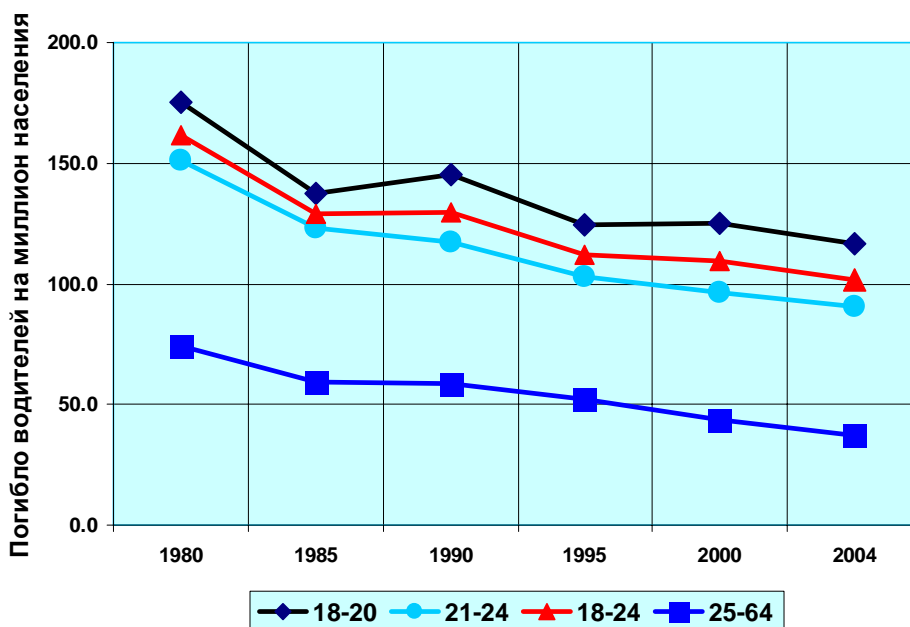
Кроме того, по данным из США и Нидерландов, наряду с каждым погибшим молодым водителем в том же ДТП с большой вероятностью погибнут более 1,3 пассажира или другого пользователя дорогой. Сведения из различных стран показывают, что ДТП с участием молодого водителя составляют от 20% до 30% совокупной смертности в дорожном движении. Ясно, что на молодых водителей выпадает непропорционально большая роль во всей проблеме общественного здравоохранения, каковой является риск для безопасности дорожного движения.

Хотя, как правило, нет данных по странам, не входящим в ОЭСР, следует предполагать, что там ситуация с молодыми водителями носит аналогичный характер. Сюда отнесли бы, в частности, некоторые страны ЕКМТ, где общие уровни дорожной безопасности ниже существующих в большинстве членов ОЭСР. В общемировом масштабе, как показывают данные ВОЗ, в 2002 г. ДТП были второй из ведущих причин смерти среди лиц в возрасте 15-29 лет и первой – для мужчин в этой возрастной группе.

Как показывает Рисунок 3 на представительном срезе по странам ОЭСР, смертность среди водителей в возрасте 18-24 лет типичным образом примерно вдвое выше, чем для старших возрастов. Кроме того, если смертность среди молодых начинающих водителей во многих странах за последние десятилетия снизилась, что отражает общее улучшение дорожной безопасности, то среди водителей в возрасте 18-24 лет она в типичном случае по-прежнему более чем вдвое превышает показатель водителей постарше. Иными словами, при всех улучшениях безопасности движения в целом, проблема риска конкретно для молодых водителей не решается.

Рисунок 3.

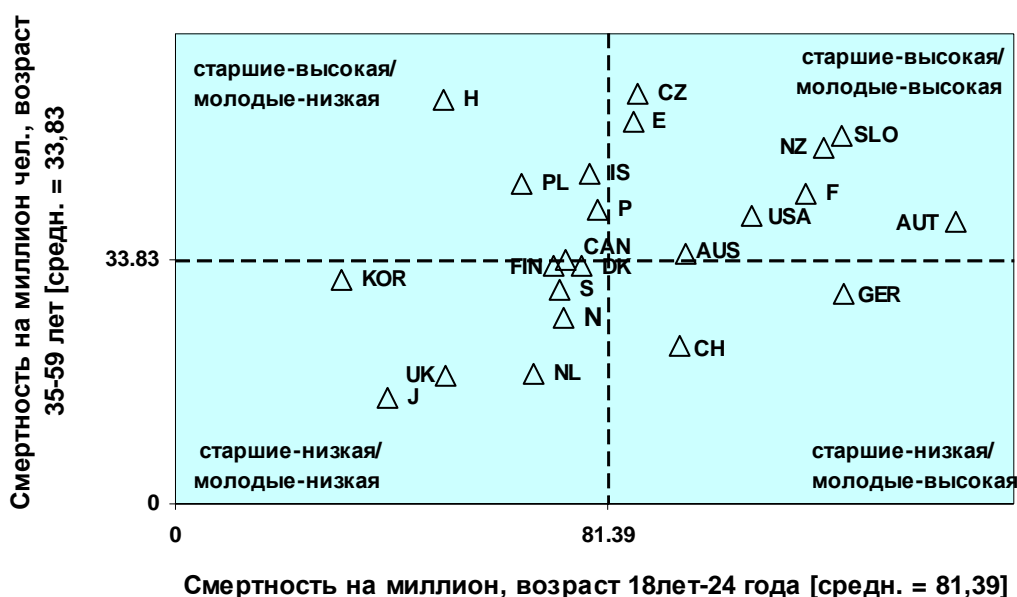
#### Динамика смертности среди водителей на миллион жителей по группам населения в Австрии, Великобритании, Нидерландах, Швеции, Швейцарии и США



Источник: Международная база данных по ДТП (IRTAD).

В целом ситуация с молодыми начинающими водителями лучше в странах с более высокими общими стандартами безопасности водителей. Как показывает Рисунок 4, страны, в которых смертность водителей в возрасте 35-59 лет ниже, очень часто те же, где она ниже и у водителей 18-24 лет.

Рисунок 4.  
Относительная степень риска – смертность среди водителей на миллион жителей для возрастных групп 18-24 и 35-59 лет  
Страны ОЭСР, 2003 г.



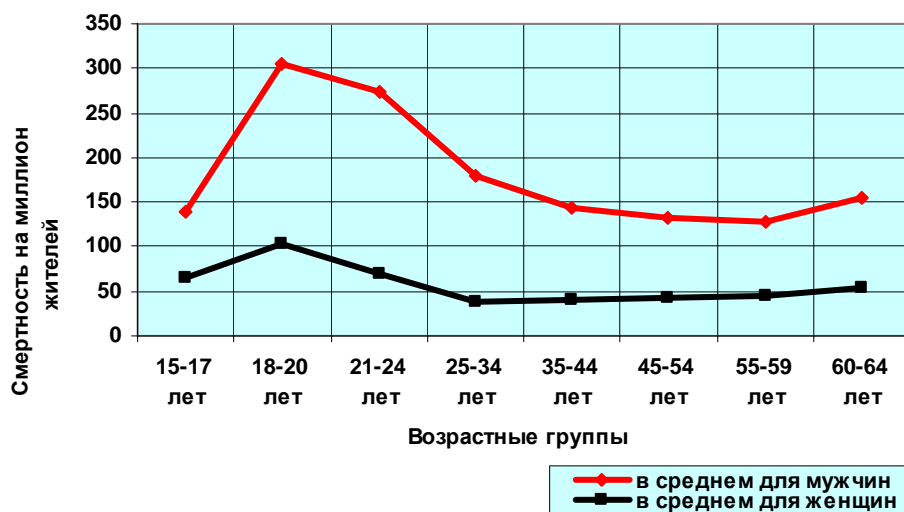
Источник: Международная база данных по ДТП (IRTAD).

Примечание: Данные за 2003 г., кроме Австралии (1999), Венгрии (2002), Испании (2002), Канады (2002), Японии (2002) и средней величины за период 1999-2003 гг. по Исландии.

Сокращения на Рисунке 4: H: Венгрия, CZ: Чешская Республика, E: Испания, SLO: Словения, NZ: Новая Зеландия, IS: Исландия, PL: Польша, F: Франция, P: Португалия, USA: США, AUT: Австрия, AUS: Австралия, CAN: Канада, FIN: Финляндия, DK: Дания, KOR: Ю.Корея, S: Швеция, GER: Германия, N: Норвегия, CH: Швейцария, NL: Нидерланды, UK: Соединенное Королевство и J: Япония.

Смертность среди водителей - молодых мужчин неизменно намного выше, чем среди женщин, часто в три и более раз, как видно на Рисунке 5. Большие различия остаются и при учете того факта, что мужчины водят транспортные средства чаще, чем женщины. С поправками на подверженность или без них, высокий уровень смертности и травматизма при ДТП среди молодых начинающих водителей мужского пола – одна из крупных проблем общественного здравоохранения.

Рисунок 5.  
Смертность среди пользователей дорогами на миллион жителей  
по полу и возрасту  
Различные страны ОЭСР, 2003 г.



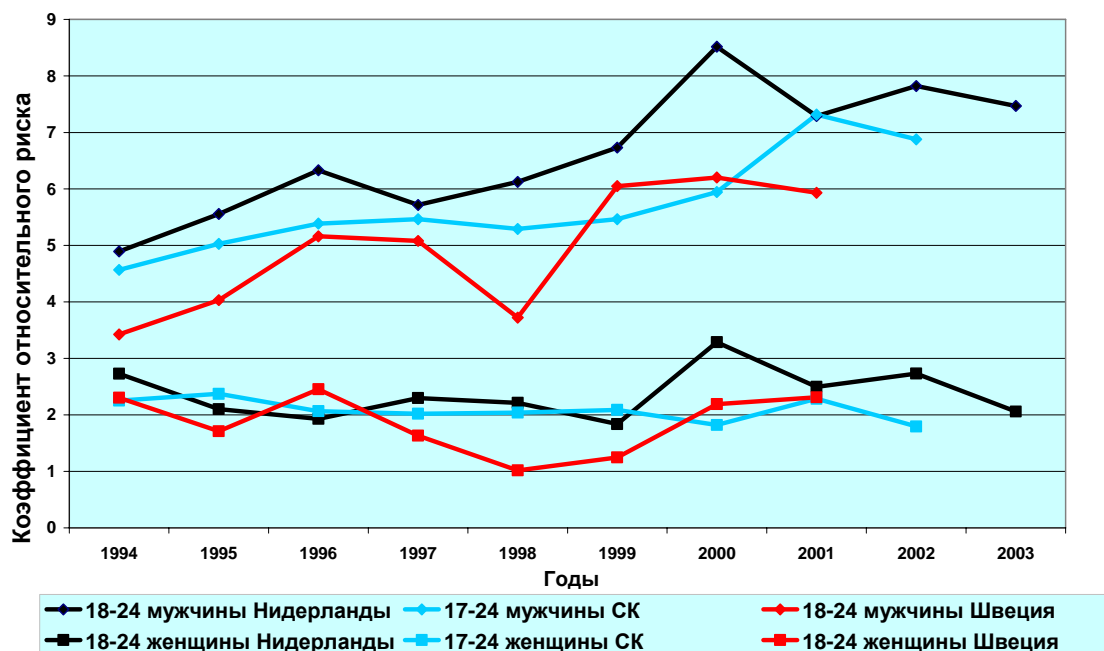
Источник: Международная база данных по ДТП (IRTAD)

Примечание: Данные за 2003 г. по следующим странам: Австрия, Австралия, Чешская Республика, Дания, Финляндия, Франция, Германия, Исландия, Япония, Ю. Корея, Нидерланды, Новая Зеландия, Норвегия, Польша, Португалия, Словения, Швеция, Швейцария, США и Соединенное Королевство.

Данные по Нидерландам, Швеции и СК, приводимые на Рисунке 6, свидетельствуют о том, что сравнительный риск молодых водителей мужского пола, относительно риска для водителей старшего возраста, значительно увеличился за последнее десятилетие, а к молодым водителям – женщинам это не относится.<sup>2</sup> Что же касается СК, то для молодого водителя – мужчины риск попасть в ДТП со смертельным исходом в 1994 году был выше по сравнению с водителем 30-59 лет немногим более чем в 4,5 раза; а в 2002 г. он вырос до семикратной величины.

2. Рисунок 6 показывает, по годам, количество ДТП со смертельным исходом, в которых участвовали молодые водители - как мужчины, так и женщины, - на километр, деленное на число ДТП со смертельными случаями, с участием всех водителей в возрасте 30-59 лет, на километр. В итоге, когда цифра по какой-либо конкретной стране для молодых водителей – женщин составляет 2, это означает, что они в данной стране имеют вдвое больше шансов оказаться вовлеченными в такое ДТП со смертельным исходом на километр, чем все водители этой же страны в возрасте 30-59 лет.

Рисунок 6.  
Динамика относительного риска попасть в ДТП со смертельным исходом,  
по полу и возрасту  
Нидерланды, Швеция, СК



Источник: Линман и др., 2003 г.

Количество ДТП с участием молодых водителей выше при поездках в ночное время и/или в выходные дни, в сопровождении пассажиров-сверстников и с превышением скорости. Употребление алкоголя и пренебрежение ремнями безопасности остаются ключевыми факторами в ДТП с участием молодых водителей, приводящими к гибели и увечьям. Все больше случаев, особенно среди молодых мужчин, управления транспортным средством под воздействием наркотиков, в частности гашиша, которое становится особенно опасным, став привычкой, а также в сочетании с алкоголем. Непропорционально много молодежи - в ДТП с одиночным легковым автомобилем и при потере управления, а также при повороте через полосу встречного движения.

Помимо огромных социальных издержек, ДТП с молодыми водителями оборачиваются для общества масштабными экономическими потерями. Только в США правительство оценивает убытки за 2002 г. от ДТП с участием 15-20-летних водителей в 40,8 млрд. долларов.

### Каковы ключевые факторы, кроющиеся за этой проблемой?

Почему столь высока доля ДТП у молодых водителей? Ответ можно суммировать под тремя общими рубриками: опыт, возраст и пол. Универсальная для молодых начинающих водителей проблема - неопытность. Поскольку большинство людей учится вождению в молодости, отсутствие опыта во многом объясняет повышенные уровни риска для молодого водителя. Кроме того, небольшая часть молодых водителей не справляется со сложным спектром дополнительных факторов риска, – из которых многие связаны с возрастом и полом, – и в силу этого попадает в еще более несоразмерное число ДТП со смертельным исходом.

### **Опыт**

Что касается факторов, связанных с опытом, то освоение навыков вождения для достижения достаточного уровня компетентности требует времени и длительной практики, – и это верно для всех, а не только молодежи. Со временем действия по управлению транспортным средством: – переключение скоростей, обзор через зеркало заднего вида, владение рулевым колесом, правильная оценка дорожной обстановки, соответствующее реагирование и т.д. – становятся автоматическими. Однако для начинающего водителя эти действия требуют обдумывания, повышая совокупную умственную нагрузку и, возможно, отвлекая внимание от дороги. Таким образом, внимание водителей-новичков достаточно легко оказывается в состоянии перегрузки, и их способность совмещать одновременные действия относительно ослаблена. В то же время, поскольку серьезные ДТП – событие сравнительно редкое, эти водители не обладают той отрицательной обратной связью, которая побуждала бы их вести автомобиль осмотрительнее, при том, что могут быть еще и мотивация прибыть в пункт назначения как можно скорее, и другие факторы, такие, как настояния приятелей или желание покрасоваться.

### **Возраст**

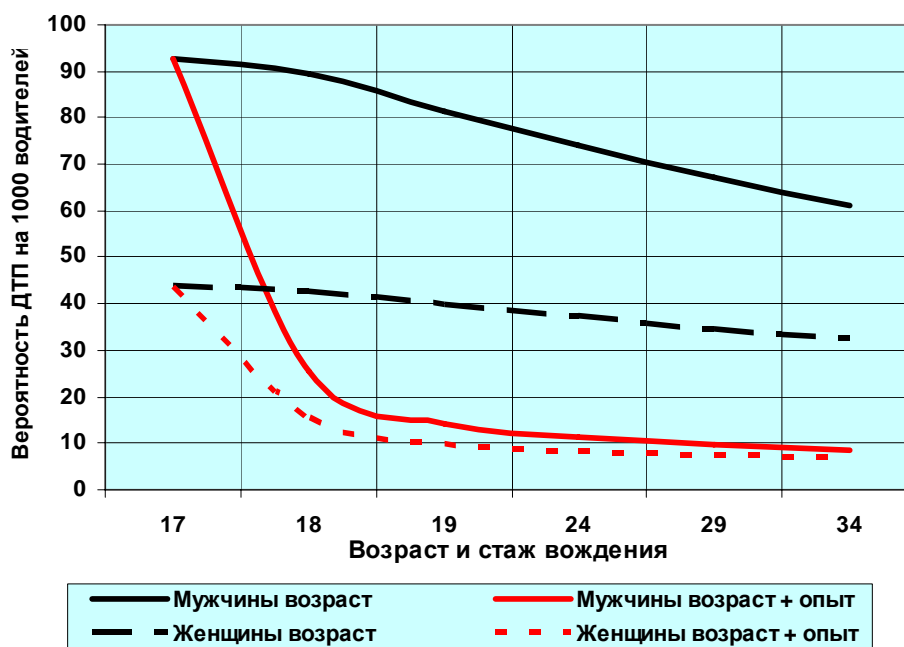
Имеющиеся данные показывают, что подверженность начинающего водителя дорожно-транспортным происшествиям снижается с увеличением возраста, при котором можно получить права на самостоятельное управление транспортным средством; это говорит о том, что возрастные факторы играют определенную роль среди причин ДТП. Действительно, физическая и эмоциональная незрелость, а также стили жизни, ассоциирующиеся с молодостью, способны увеличивать риск и тяжесть ДТП. В типичном случае молодежь переживает период быстрого созревания, когда она подвергает испытанию границы допустимого и утверждает свою независимость. Молодые люди пребывают на этапе в жизни, связанном с интенсивным общением, в том числе с активностью в ночное время и в выходные дни недели, группами, а иногда и с употреблением алкоголя и наркотиков.

### **Пол**

Молодые мужчины чаще управляют автомобилем, чем молодые женщины, и чаще, в пересчете на километр пробега, попадают в ДТП со смертельным исходом. К тому же, как выяснили исследования, они, как правило, более склонны к риску, поиску острых ощущений, превышению скорости и антисоциальному поведению, чем женщины. Они также легче переоценивают свои водительские способности и поддаются влиянию своих приятелей.

Именно взаимодействие факторов, связанных с опытом и возрастом, усугубляемое особенностями полов, делает уникальным состояние риска для молодых водителей. Воздействие возраста и опыта показывает Рисунок 7, на котором черные линии представляют риски для мужчин и женщин, получающих первые водительские права в разном возрасте, а красные линии – прогрессию уровня риска для мужчин и женщин, получающих права в 17 лет. Другими словами, черные линии отражают влияние возраста, а красные – влияние опыта. Особенно важными для степени риска являются, очевидно, последствия одного года водительского опыта. Однако нельзя игнорировать повышенный начальный риск, связанный с более ранним возрастом получения водительских прав. Кроме того, хотя количество ДТП в любой возрастной группе у мужчин больше, чем у женщин, фактор пола особенно сильно выражен среди молодежи и обостряет негативные эффекты и возраста, и неопытности.

Рисунок 7.  
**Возраст, опыт и пол – вероятность ДТП**  
**среди начинающих водителей мужского и женского пола**  
**Великобритания**



Источник: Адаптировано из: Мейкок и др., 2002.

Примечание: На основе данных полиции.

Причины, по которым возраст, пол и опыт образуют на дорогах столь разрушительную смесь у некоторых молодых людей, - а иные из них больше других склонны к риску, - весьма сложны. Здесь есть множество взаимодействующих факторов, в том числе физиологическое и эмоциональное развитие, личные особенности, социальные нормы, роль молодежи в обществе, индивидуальные социально-экономические обстоятельства, пониженные способности, сама задача управления автомобилем и стиль управления, к которому часто прибегают молодые начинающие водители. Высокому риску ДТП подвержены в особенности некоторые типы личности. Нормы в кругу общения, в том числе нажим сверстников и бунтарский акцент в молодежной культуре, могут сказываться на стиле вождения, как и примеры поведения, подаваемые кумирами. Алкоголь, наркотики, усталость, эмоции и такие отвлекающие моменты внутри автомобиля, как мобильные телефоны, - все это ослабляет водительские способности. По соображениям экономии молодые люди могут также управлять автомобилями старых выпусков, с меньшим числом устройств безопасности. Недавние исследования показывают, что участки мозга, которые отвечают за сдерживающие импульсы и взвешивание последствий принимаемых решений, могут развиваться много позже подросткового возраста, что, вероятно, сказывается на поведении водителя. Далее, разные уровни тестостерона частично объясняют различие в поведении молодых мужчин и женщин. Короче, высокие риски молодых водителей – производное от того, кто они и каково их окружения.

Важно отметить, однако, что, будучи сами группой высокого риска, молодые водители по большей части игнорируют требования безопасности непреднамеренно. То же можно сказать о молодых водителях-мужчинах. И хотя существуют профили молодых водителей с

повышенным риском, имеющиеся познания не позволяют выбрать конкретных индивидуумов как объект контрмер прежде, чем они проявят себя как опасные водители.

Это ставит перед творцами политики сложную проблему. Чтобы опасность уменьшилась, молодые начинающие водители должны набраться опыта, а процесс его обретения подвергает их и других людей риску. Кроме того, мобильность, которая ассоциируется с управлением транспортным средством, дает людям доступ ко многим социальным, экономическим и образовательным возможностям. Отдельные молодые водители могут с большей вероятностью, чем более зрелые, попасть в ДТП, - и многие попадают, - но лишь малая доля аварий ведет к гибели или серьезному увечью. С учетом всего этого, как нам быть с проблемой риска молодых водителей, не ограничивая им доступ к опыту и мобильности и не создавая впечатления несправедливого наказания молодежи или такой ее подгруппы, как молодые мужчины?

### **Какой у нас выбор действий?**

С учетом тяжелого характера проблемы императивом являются действия правительств по снижению риска для молодых водителей, в особенности, когда меры повышения безопасности молодых и начинающих водителей легко определить.

Снижение числа ДТП и смертных случаев среди молодых начинающих водителей потребует целенаправленного и скоординированного подхода, включающего обучение, тренировку навыков, порядок выдачи прав, правоприменение, информационную работу и селективное использование техники в сочетании с другими мерами безопасности дорожного движения. Успешная реализация этого подхода потребует общественного и политического признания тяжести проблемы и необходимости действовать, а также активного участия регулирующих инстанций и законодателей; администраций транспорта, здравоохранения, технической безопасности и образования; полиции; родителей; и самих молодых водителей. Целью этих усилий должно быть создание обстановки, в которой общая безопасность на дорогах постоянно совершенствуется, а разрыв в уровнях риска между молодыми и более старшими водителями существенно сокращен, особенно применительно к молодым водителям - мужчинам.

Ключевым первым шагом в ослаблении риска для молодых начинающих водителей является работа по обеспечению максимально высоких общих стандартов безопасности дорожного движения. Поскольку молодежь страдает от большего числа ДТП и смертных случаев, она, как можно ожидать, в большей мере выиграет от общих мер безопасности движения, особенно в странах, в которых показатели безопасности относительно низки. Ключевая роль будет принадлежать эффективному правоприменению, которое должно сосредоточиться на районах и периодах наибольшего риска для молодежи. Это еще и основная предпосылка некоторых более целенаправленных мер, излагаемых ниже. Высокий уровень безопасности за счет конструкции транспортного средства и дороги тоже будет иметь большое значение. Однако широкий разрыв между рисками ДТП для молодых и более старших водителей подчеркивает, что общих мер безопасности дорожного движения не достаточно – важно решать специфическую проблему молодых начинающих водителей и непосредственно.

Важно осуществлять контрмеры, которые сузят этот разрыв в рисках для молодых и старших, более опытных водителей. С учетом характера проблемы действия нужно сосредоточить на преодолении исторически сложившейся опасной связи между, с одной стороны, незрелостью и неопытностью и, с другой, неограниченным допуском к безнадзорному самостоятельному вождению в такой требовательной среде, как транспортный поток.

Устранение этой связки неизбежно предполагает меры, которые либо ограничивают имеющиеся варианты выбора, либо изменяют их привлекательность.

Контрмеры по проблеме молодых водителей следует выдвигать на основе тщательного баланса интересов и ответственности молодых водителей, а также более широкой социальной ответственности правительств за обеспечение безопасной транспортной системы.

Сам процесс выдачи водительских прав предоставляет весомые возможности. Хотя страны применяют разные системы допуска к управлению транспортным средством, во всем мире можно наблюдать общность целей по снижению рисков и нарастающее сходство между этими системами.

### ***Возраст допуска к управлению***

Как отмечалось выше, чем моложе начинающий водитель, допущенный без ограничений к самостоятельному управлению транспортным средством, тем вероятнее его или ее шанс попасть в ДТП со смертельным исходом, особенно до достижения 18 лет. Поэтому в качестве первого шага чрезвычайно важно установить надлежащий возраст начала самостоятельного вождения без ограничений. Администрациям следует противостоять, по мотивам безопасности, любому нажиму в пользу снижения существующего возраста допуска к вождению; наоборот, повышение возраста, когда разрешается самостоятельное вождение, снизило бы смертность. Аналогичным образом условия управления двухколесными моторными транспортными средствами должны быть строгими, чтобы предотвратить отток пользователей на менее безопасные формы транспорта.

### ***Учебная практика***

По состоянию на сегодня формальная учебная практика как таковая не подтвердила своей высокой эффективности в плане снижения риска ДТП. Тренировки должны сосредоточиться на выработке у водителей навыков безопасности, а не только технической компетентности; это означает, что в их фокусе в большей мере должны быть самооценка и понимание факторов, повышающих риск, в том числе контекста, в котором осуществляется управление транспортным средством. Учебная практика, ее заявленные цели и экзамены должны подкреплять друг друга, и следует придерживаться структурированного подхода, чтобы обеспечить начинающим водителям получение широкого опыта во всех необходимых областях.

### ***Расширение практики, предшествующей выдаче прав***

Неопасными водителями не рождаются, а становятся, – более продолжительную практику следует признать предварительным условием достижения более высокого уровня познаний и умений. Значит, особенно важно приобретать основательный опыт в условиях пониженного риска, до самостоятельного и неограниченного управления транспортным средством. Высокие уровни практики в этот период с сопровождающим, проводимой методично в различной дорожной обстановке, повлекут за собой снижение смертности в ДТП. Хотя в любой системе рекомендуется предшествующая выдаче прав учебная практика в течение, как минимум, 50 часов, опыт одной из стран показал, что увеличение продолжительности примерно



до 120 часов сократило число ДТП в первые два года после получения прав примерно на 40%.<sup>3</sup>

### *Защитные меры после предоставления водительских прав*

Наибольший риск наблюдается сразу после выдачи прав на самостоятельное управление транспортным средством, особенно в течение первого года. После сдачи экзамена по вождению начинающие водители не должны подвергаться риску, справиться с которым они не в состоянии. В этот период риск можно во многом снизить защитными ограничениями, которые со временем последовательно снимаются, как можно видеть на примере системы ступенчатых прав (GDL):

- Как показали исследования, молодые водители в большей мере, чем старшие, подвержены воздействию алкоголя даже в небольших количествах. Поэтому весьма желательно для молодых начинающих водителей установить максимум его содержания в крови в 0-0,2 г/л.
- Доказано также, что существенные снижения риска достигались временным ограничением поездок с молодыми пассажирами и/или в ночное время. Реализацию этих мер следует рассматривать на основе серьезного, подкрепленного свидетельствами понимания характера проблемы в каждой юрисдикции, с учетом таких факторов, как острота проблемы молодых водителей и типичный возраст, когда начинается обучение управлению транспортным средством.

Этими контрмерами можно было бы многого добиться в преодолении таких условий, способствующих более тяжелому характеру ДТП среди молодых начинающих водителей, как поездки ночью, с пассажирами и/или под воздействием алкоголя.

### *Правоприменение*

Ясно, что многие из контрмер, присущих процессу допуска к вождению, будут неуместными без обеспечения эффективного исполнения, вместе с серьезными последствиями, которые служат предупреждению нарушений и в целом поведения, не отвечающего целям безопасности. Новички поэтому должны проходить испытательный срок, когда при несоблюдении правил движения и условий предоставления водительских прав они могут лишиться прав и/или будут обязаны пройти дополнительную учебную практику. В дополнение может использоваться специальная шкала штрафных баллов, с учетом которых порог применения наказаний у новичков ниже, чем у остальных водителей. Однако зачастую трудно заметить молодых начинающих водителей, хотя в этом плане могут оказаться полезными специальные номерные знаки. Таким образом, требуется эффективное общее правоприменение, хотя и с возможностью особого внимания к таким направлениям, где молодые люди – в особенности молодые мужчины – представлены сверх обычных пропорций, как алкоголь,

3. В Швеции в 1993 г. минимальный возраст обучения с инструктором был понижен с 17½ до 16 лет, тогда как для самостоятельного вождения он остался на уровне 18 лет. Примерно 45-50% шестнадцатилетних подростков получили ученические права в первые 2½ года новой программы. В результате практика с сопровождающим до получения прав возросла в среднем до 117,6 час. по сравнению, в среднем, с 47,6 час. до этих перемен. В последующий двухлетний период риск попасть в ДТП для молодых начинающих водителей, приступивших к занятиям с сопровождающим в 16 лет, снизился, с поправками на сопутствующие факторы, на 40%, а для всех молодых начинающих водителей – на 15%.

скорость, вождение под воздействием наркотиков и игнорирование ремней безопасности, в то время и в тех местах, где молодежь особенно активна.

### ***Новые технологии***

Такие новые технологии, как черные ящики, умные ключи и антиалкогольные блокировки, позволяют обеспечить соблюдение условий предоставления водительских прав. Кроме того, "Умная адаптация скорости", "Адаптивный контроль движения" и "Электронный контроль устойчивости" могли бы снизить опасное управление транспортными средствами - как сознательное, так и ненамеренное - со стороны всех водителей, в том числе молодых. Нужно больше исследований в связи с этими технологиями, имея в виду, что некоторые из них могут оказаться особенно полезными в оказании молодым водителям содействия при решении водительских и других задач, специфических для молодых и начинающих водителей.

### ***Информационно-разъяснительная работа и просвещение***

Контрмеры, и особенно правоприменение, следует сопровождать информационно-разъяснительными и просветительскими шагами, направленными на модификацию у людей основополагающих позиций, усугубляющих риск, в частности у неопытных водителей, групп со стилем жизни, сопряженным с повышенным риском, и у мужчин. Следует отметить также, что многие стереотипы по поводу безопасности складываются задолго до возраста, когда разрешена выдача прав, и подвержены большому влиянию неких модных образцов поведения. Родители и другие взрослые ролевые образцы тоже следовало бы обеспечивать информацией о том, как они могли бы способствовать снижению уровней риска для молодых водителей.

### ***Меры безопасности за рамками дорожного движения***

Меры безопасности, не связанные с дорогами, – такие, как наличие и цены общественного и школьного транспорта, расходы по содержанию транспортного средства, доступность алкоголя для молодых людей, и местонахождение услуг, представляющих интерес для молодежи, - тоже влияют на уровень риска. Все решения государственной политики должны принимать во внимание потенциальные последствия для дорожной безопасности.

### ***Глобальное сотрудничество***

Международное сотрудничество в обмене результатами исследований и примерами наилучшей практики должно помочь снижению затрат на борьбу с риском для молодых водителей. Распространение соответствующих рекомендаций от стран ОЭСР/ЕКМТ, включая выводы исследований в настоящем докладе о молодых водителях, было бы ценным и полезным для широкого круга развивающихся стран в решении некоторых основных проблем безопасности дорожного движения, с которыми они сталкиваются. Страны могут работать вместе посредством таких механизмов, как Сотрудничество в сфере безопасности дорожного движения ООН, чтобы обеспечить достижение всеми странами максимально возможных уровней безопасности движения.

### **Как нам управлять процессом перемен?**

Часто изменения наталкиваются на сопротивление; общественность и заинтересованные стороны могут неохотно принимать новые меры, особенно связанные с повышенными издержками или затруднением получения водительских прав, да и лица, принимающие решения, могут уклоняться от поддержки непопулярных мероприятий. Преодолевать такие

барьеры на пути принятия эффективных мер легче с помощью тщательного управления процессом перемен.

Для начала старшие должностные лица, принимающие решения, должны проявить мужество и качества лидеров, публично признав наличие проблемы и необходимость действовать.

Предлагаемые контрмеры должны быть реалистичными, с опорой на тщательное изучение проблемы, издержек и выгод предлагаемых решений, которые следует четко разъяснить.

Следует консультироваться с заинтересованными сторонами, в том числе с молодыми водителями, родителями, работодателями, инструкторами вождения, учреждениями, принимающими экзамены, с полицией, органами здравоохранения и просвещения, страховой отраслью и в целом с пользователями дорогами. В некоторых случаях заинтересованным группам будет принадлежать ключевая роль в просвещении принимающих решения и общественности насчет характера данной проблемы и в выдвижении вариантов ее развязки.

Должны тесно сотрудничать, обмениваясь ресурсами и идеями, различные правительственные ведомства и уровни исполнительной власти.

Наконец, контрмеры следует распределить во времени, демонстрируя конкретные результаты каждого шага. Необходимо тщательно рассматривать способы, исключая неравное воздействие этих мер на менее благополучные секторы общества. Их необходимо подвергать анализу, а там, где они не дают желаемых или адекватных результатов, - корректировке.

### **Осуществление мероприятий**

Контрмеры нужно осуществлять как стратегические, дающие результаты как непосредственно, так и в долгосрочном плане. При этом особое внимание следует уделять ключевым элементам, лежащим в основе риска и обостряющим его. Кроме того, между различными контрмерами имеются важные различия в плане воздействия, расходов и сроков осуществления, которые будут влиять на выбор действий. В частности, значительное время понадобится на осуществление шагов, требующих нового законодательства.

Ниже представлено предлагаемое поэтапное осуществление контрмер:

1. *Наращивать общественное осознание проблемы.* Сюда могла бы относиться организация разъяснительных кампаний, которые опираются на основательно исследованную информацию, заостряя внимание общественности на характере риска и стимулируя изменения в исходных позициях и поведении. Кроме того, политические лидеры могли бы высвечивать эту проблему в речах и выступлениях. Эта контрмера может быть реализована незамедлительно. Сама по себе она не рассчитана на большие снижения риска; однако является предпосылкой более полного понимания проблемы общественностью и поощрения ее к принятию других контрмер. Далее, сочетание других контрмер, в частности правоприменительных, с информационно-разъяснительными может за более длительный период привести к изменениям в отношении к рискам для безопасности. Очевидна потребность в затратах, хотя они скорее всего не вызовут споров ввиду важности основного посыла и с учетом того, что публика привыкла к информационно-разъяснительным кампаниям государственных властей.

2. *Осуществлять улучшения общей безопасности движения, влияющие и на риск для молодых водителей.* Сюда относятся обеспечение надлежащего законодательства и строгого соблюдения нормативных актов по безопасности дорожного движения, с упором на те области, в которых риск для молодых водителей особенно высок, в том числе на превышение скорости, употребление алкоголя, наркотиков и использование ремней безопасности. Это область, в которой действия можно предпринимать незамедлительно, на основе действующих законов и регламентов, с выгодами, которые будут видны в короткие сроки. Потребуется значительные затраты на правоприменительную деятельность, а также на внедрение высоких стандартов безопасности в транспортных средствах и инфраструктуре. Таким образом, для завоевания общественной поддержки понадобится эффективная информационно-разъяснительная работа. Однако можно ожидать сопротивления общественности, в частности в отношении правоприменения.
3. *Учитывать различные аспекты безопасности движения, особенно относящиеся к молодым водителям, в решениях государственной политики, не связанных непосредственно с безопасностью дорожного движения.* Это, среди прочего, такие проблемы, как наличие и цена услуг общественного транспорта, стоимость содержания велосипеда, наличие парковок у школ и в других местах, часто посещаемых молодежью, размещение баров и дискотек. Прямые последствия в этом случае, как можно ожидать, будут не особенно большими, хотя со временем могут дать существенный совокупный эффект. Это сфера, где к действиям можно приступать немедленно, хотя для придания такой практике официального характера понадобится время. Сопротивления следует ожидать, в частности, в случаях, когда принимаемые решения ограничивают выбор для индивидуумов и предпринимательских организаций.
4. *Ввести до выдачи водительских прав высокие уровни учебной практики с сопровождающим.* Потенциально это одна из самых эффективных контрмер. Однако она может потребовать нового законодательства, то есть не реализуется в ближайшие сроки. Затраты сравнительно невелики и для администрации, и для общественности, в основном потребуется время у молодых начинающих водителей и сопровождающих инструкторов. В странах, где водительские права предоставляются в 18 лет, сопротивления будет меньше, если учебная практика с сопровождающим будет проходить до этого возраста. Там же, где допуск начинается раньше, сопротивляться будут сами молодые водители, так как эта контрмера будет на деле означать повышение возраста самостоятельного управления транспортным средством. Однако консультации с общественностью, в том числе сотрудничество с местными группами, вполне способны выявить широкий спрос на действия ради снижения рисков для молодых водителей.
5. *Применять защитные ограничения в начале самостоятельного вождения.* У этой контрмеры – значительный потенциал. Это должны быть уровни содержания алкоголя в крови не более 0,2 г/л. Следует также рассмотреть ограничение поездок в ночное время и/или с пассажирами. Вероятно, опять-таки потребуется законодательство, хотя минимальные ограничения содержания алкоголя в крови можно было бы ввести на основе действующих актов об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения. Ключевой предпосылкой таких мер является эффективное правоприменение, о котором говорилось в пункте 2. Изменения в системе выдачи водительских прав ведут к дополнительным административным расходам. Можно ожидать немалого сопротивления этим мерам со стороны самих молодых водителей,

хотя эффективная информационная стратегия способна выявить значимую поддержку обществом в целом.

6. *Предусмотреть эффективные санкции за ненадлежащее поведение водителя.* Обеспечение соблюдения закона о дорожной безопасности и специальных мер в связи с выдачей водительских прав будет эффективным только с поддержкой в виде конкретного воздействия в отношении нарушителя. Начинающим водителям надо устанавливать испытательные сроки, в течение которых ненадлежащее поведение может привести к лишению водительских прав или к обязательному переучиванию и которые могут подкрепляться применением особых шкал начисления штрафных очков. Такие контрмеры могут потребовать нового законодательства, но не увеличат существенно расходы на правоприменение, упоминавшиеся выше. Хотя они могут столкнуться с большим сопротивлением со стороны молодых водителей, но в масштабе общества не будут, вероятно, непопулярными. Дополнительные санкции молодым водителям за опасное управление транспортным средством можно было бы предусмотреть по линии страхования автомобилей, и администрации дорожной безопасности и страховые компании могли бы изучить методы сотрудничества в этой области.
7. *Совершенствовать обучение и экзаменовку водителей, в том числе усилить акцент на самоконтроль и понимание обстоятельств, ведущих к более безопасному вождению.* Такие изменения потребуют значительного предшествующего анализа и, возможно, законодательных действий, то есть времени для реализации. При всей своей важности они, вероятно, не произведут такого же воздействия, как упоминавшиеся в пунктах 3 и 4 контрмеры, которые эффективно ограничивают подверженность риску или наращивают опыт до допуска к самостоятельному вождению. Вначале изменения системы выдачи водительских прав повлекут новые затраты, и сопротивления можно ожидать особенно со стороны автошкол.
8. *Понимать выгоды технических решений для наблюдения и правоприменения, а также содействия начинающему водителю в ходе управления транспортным средством и селективно применять их там, где подтверждается их эффективность.* Это более долгосрочная инициатива, в частности потому, что потребуются научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы. Хотя потенциал здесь велик, фактические будущие выгоды от новых технологий неизвестны. Вначале они вызовут новые расходы на внедрение в транспортные средства, что может натолкнуться на сопротивление водителей и производителей автомобилей. Нужно будет также уделить внимание озабоченностям законодательными аспектами новых технологий, особенно если они воспринимаются как освобождающие водителя от полной ответственности за управление транспортным средством.



# БЛАНК ЗАКАЗА

Направлять по адресу в Великобритании:

**Turpin Distribution Services Limited**  
**Stratton Business Park, Pegasus Drive**  
**Biggleswade, Bedfordshire SG18 8QB**

**Tel: + 44 (0) 1767 604 960**

**Fax: + 44 (0) 1767 601 640**

**E-mail: [ocedrow@turpin-distribution.com](mailto:ocedrow@turpin-distribution.com)**

**[www.turpin-distribution.com/](http://www.turpin-distribution.com/)**

или через распространителя публикаций ОЭСР в Вашей стране

Код ОЭСР ISBN	Название / Title	Кол-во экз.
(77 2006 01 1 P) 92-821-1334-5	<b>МОЛОДЫЕ ВОДИТЕЛИ: путь к безопасности</b> (На английском языке) <b>YOUNG DRIVERS: The Road to Safety</b> <i>Цена: 75 евро 94 долл. США 54 ф. ст. 10400 йен 950 мекс. песо</i>	

Почтовые расходы включены в приведенные выше цены.

Cheque is attached \*/ Mon chèque est joint \*/ Прилагаю чек\*

Charge my credit card \*/ Débitez ma carte de crédit \*/ Спишите с моей кредитной карточки\* (Еврокард, Мастеркард, Виза, Америкэн Экспресс)

Карточка №: \_\_\_\_\_

Срок действия: \_\_\_\_\_

Подпись: \_\_\_\_\_ Дата: \_\_\_\_\_

Почтовый адрес: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Электронные или бумажные экземпляры этого документа можно приобрести через магазин "он-лайн" ОЭСР, по адресу [www.oecdbookshop.org](http://www.oecdbookshop.org)

Электронный доступ к полной коллекции ОЭСР и ЕКМТ по транспорту можно получить через библиотеку "он-лайн" ОЭСР, SourceOECD, по адресу [www.sourceoecd.org](http://www.sourceoecd.org).