

**NATIONS UNIES**

COMMISSION ECONOMIQUE  
POUR L'EUROPE

**ОБЪЕДИНЕННЫЕ НАЦИИ**

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ  
КОМИССИЯ

**UNITED NATIONS**

ECONOMIC COMMISSION  
FOR EUROPE

SEMINAIRE

СЕМИНАР

SEMINAR

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ  
ТРАНСПОРТУ



Distr.  
GENERAL

Международный семинар на тему  
"Агрессивное поведение на дороге"

TRANS/SEM.1/2004/3  
5 January 2003

Женева (Швейцария), 5 апреля 2004 года  
Вторая часть -  
контроль/санкции/перевоспитание

RUSSIAN  
Original: FRENCH

### **Пример Франции:**

#### **водительское удостоверение со штрафными баллами и поведение на дороге**

Выступающий: г-н И. Ле Бретон, министр транспорта, Франция

#### **I. Введение**

Что касается борьбы за повышение безопасности дорожного движения, то государственные органы Франции регулярно проводят рассчитанные на широкую аудиторию информационные кампании, в которых особое внимание уделяется поведению водителей и других участников дорожного движения.

В лозунгах, под которыми проводятся такие кампании, подчеркивается этот важнейший аспект: "Уметь водить - значит жить" или "Хорошо водит тот, кто хорошо себя ведет".

Долговременный приоритет, который придается теме "спокойное вождение" или "вождению в духе гражданственности", иллюстрируется также введением в действие такого механизма, как водительское удостоверение со штрафными баллами, появлению которого способствовало изучение опыта ряда иностранных государств. Официальное закрепление этого механизма во французском законодательстве позволило объединить в рамках единой образовательной схемы меры по пресечению и предотвращению преступного поведения на дороге, поскольку водителям, нарушившим правила, предлагается пройти курсы по изучению основ безопасности дорожного движения. Таким образом, они получают возможность осознать опасные последствия нарушения правил

для окружающих, что способствует выработке у них нового отношения к соблюдению правил и позволяет избежать рецидивов опасного поведения.

Главная задача фактически заключается в стабильном изменении отношения участников дорожного движения к соблюдению правил, и с этой целью проводится анализ, в частности, вопроса агрессивности некоторых автомобилистов по отношению к другим участникам дорожного движения.

## **II. Механизм**

Данный механизм - удостоверение со штрафными баллами - был предусмотрен законом, регулирующим аспекты безопасности дорожного движения и наложения штрафов, от 10 июля 1989 года. Это удостоверение было введено в обращение декретом от 25 июня 1992 года, опубликованным в "Официальном вестнике" 28 июня 1992 года.

Данный механизм никоим образом не меняет действующую законодательную и нормативную систему, он просто дополняет ее. Его цель заключается в применении штрафных санкций за повторное опасное поведение (повторное нарушение правил дорожного движения).

Национальный регистр водительских удостоверений был автоматизирован в целях обеспечения возможности управления этим новым механизмом, который охватывает более 35 млн. водительских удостоверений и отвечает требованиям закона об информатике и свободах.

Будучи задуманным в качестве механизма предупреждения, водительское удостоверение со штрафными баллами за нарушения вписывается как подлинно эволюционная мера в основное русло действий в области пресечения и воспитания и этим отличается от традиционных мер борьбы с нарушением правил дорожного движения.

Этот механизм является центральным элементом системы санкций за злостные нарушения правил и одним из компонентов системы постепенного предоставления доступа к вождению транспортных средств. Эта концепция непрерывного воспитания, идущая впереди и дальше водительского удостоверения, была подкреплена законом от 12 июня 2003 года, который, с одной стороны, предусматривает приоритетный характер подготовки водителей и других участников дорожного движения, а, с другой стороны, вводит режим временного удостоверения для молодых водителей.

### **III. Основные принципы системы**

#### **1. "Начальный капитал"**

Водительское удостоверение предусматривает "начальный капитал" в размере 12 баллов в случае успешного прохождения экзаменов на получение водительского удостоверения. С 1 марта 2004 года количество баллов, предоставляемых начинающим водителям по временному удостоверению, будет меньшим - 6 баллов.

#### **2. Снятие баллов**

Этот "начальный капитал" может уменьшаться до полного исчерпания в результате снятия баллов за нарушения правил. Баллы снимаются автоматически, когда водитель допускает нарушения, влекущие за собой либо уплату установленной суммы штрафа, либо приговор суда, который становится окончательным после исчерпания или отказа от исчерпания всех возможностей обжалования.

Как только количество баллов доходит до нуля, водительское удостоверение становится недействительным. В этом случае соответствующее лицо обязано вновь сдать экзамены на получение водительского удостоверения.

#### **3. Возможности восстановления баллов**

Водитель имеет возможность полностью или частично восстановить свой "начальный капитал":

- либо путем езды без нарушений в течение трех лет (полное восстановление "начального капитала"),
- либо путем прохождения курса по изучению основ безопасности дорожного движения, что позволяет ему восстановить 4 балла. Водитель может проходить такой курс только один раз в два года.

4. Педагогический разделi) Концепция курсов• Основные принципы

Речь идет о предоставлении учащимся курсов возможности обновить свои знания по вопросам безопасности дорожного движения и глубже осознать интерактивные и социальные аспекты вождения в целях изменения их поведения, характеризующегося нарушением правил.

Речь также идет о том, чтобы предоставить слушателям курсов уникальную возможность поговорить на тему дорожной безопасности в условиях, когда склонные к нарушению правил водители не чувствуют себя как подсудимые и виновные, или как дети, которым делают наставления, а ощущают себя как полноправные участники дорожного движения.

• Функционирование курсов и содержание их программ

- курсы по изучению основ дорожной безопасности организуются и проводятся:

- в центрах, утвержденных государством (по состоянию на 1 января 2003 года имелось 664 утвержденных центра)
- группой в составе двух преподавателей, прошедших двухмесячную специальную подготовку (по состоянию на 1 января 2003 года имелось 526 преподавателей)
  - дипломированным психологом
  - специалистом по обучению вождению

- курсы рассчитаны на 16 часов, которые распределяются на два дня.

ii) Содержание курсов: 4 цикла

- Основной общий цикл подготовки: общие данные о безопасности дорожного движения (научные разработки по ДТП, зрение, время реагирования, основная информация о серьезных нарушениях).

Этот цикл может предусматривать практические занятия, включающие наблюдение за вождением в реальных дорожных условиях и анализ правильности вождения.

- Цикл по проблеме превышения скорости: его цель заключается в разъяснении слушателям и осознании ими опасности высокой скорости как одной из причин ДТП, для чего проводится глубокий анализ ДТП.
- Цикл по проблеме вождения в состоянии алкогольного опьянения: его цель заключается в изучении учащимися данных, касающихся алкоголя, зависимости, последствий для здоровья и юридических последствий, путем анализа ДТП.
- Цикл для водителей грузовиков: его цель заключается в обеспечении приобретения слушателями специальных знаний путем изучения дорожно-транспортных происшествий с участием одного или нескольких грузовиков.

#### **IV. Итоги одиннадцатилетнего функционирования механизма**

##### **1. Законный характер водительского удостоверения со штрафными баллами**

Законный характер такого удостоверения был подтвержден административными органами (постановление Государственного совета от 23 октября 1993 года), а также судебными инстанциями (постановление Кассационного суда от 6 июля 1993 года).

В своем постановлении, единогласно принятом 23 сентября 1998 года, Европейский суд по правам человека сделал вывод о том, что водительское удостоверение с балльной системой учета нарушений соответствует требованиям Конвенции.

##### **2. Эффективность процедуры**

###### **i) Снятие баллов**

С 1 июля 1992 года по 1 июля 2003 года штрафные санкции были применены более чем к 10,5 млн. водителей, при этом было снято в общей сложности 29 млн. баллов.

В 2002 году около 1,2 млн. водителей потеряли более 3,1 млн. баллов.

В период с 1993 года по июль 2003 года 97 200 водителей потеряли все свои баллы. В 2002 году все баллы потеряли 13 600 водителей.

В период с 1997 года по 1 июля 2003 года 4,9 млн. водителей восстановили изначальное количество баллов, поскольку в течение трех лет подряд они не совершали нарушений. В 2002 году таких водителей насчитывалось 847 000.

*ii) Состав нарушителей*

Нарушают правила в основном мужчины: 956 000 в 2002 году, что составляет более 80% всех водителей, нарушивших правила. Женщины, которых насчитывается 232 000, составляют менее 20%.

Чаще всего дорожно-транспортные происшествия происходят с молодежью в возрасте от 18 до 25 лет. Что касается снятия баллов, то на молодежь приходится 23% обработанных с этой целью досье, при этом в общей численности населения они составляют лишь 10,2%.

*iii) Категории совершаемых нарушений*

Среди нарушений, за которые снимаются баллы, на первом месте идет превышение скорости: 570 000 в 2002 году, что соответствует 47% от общего количества нарушений, зарегистрированных в рамках действующей балльной системы.

На втором месте идут такие нарушения, как непристегнутые ремни безопасности или отсутствие каски: в 2002 году количество таких нарушений составило 309 600, что соответствует 26% от общего количества нарушений.

Вождение в состоянии алкогольного опьянения занимает всего лишь третье место: 96 000 нарушений в 2002 году, что составляет менее 10% от общего количества зарегистрированных нарушений.

*iv) Курсы по изучению основ безопасности дорожного движения*

Курсы по изучению основ безопасности дорожного движения ежегодно проходят в среднем около 40 000 нарушителей. В основном это мужчины: в зависимости от тематики курсов на них приходится от 75 до 80%. Молодежь в возрасте от 18 до 25 лет составляет 30-35% слушателей курсов. Опрос слушателей по окончании курсов показывает, что более 85% слушателей считают курсы полезными. Примерно 73%

намереваются несколько изменить свое поведение. Результаты опроса слушателей по истечении двух лет со дня окончания курсов свидетельствуют о следующем: 71% сознают риски, связанные с дорожным движением, 26% лучше понимают обоснованный характер штрафных санкций и 21% информируют своих близких и знакомых о проблемах безопасности дорожного движения. Как представляется, социальное поведение бывших слушателей также изменилось: 71% утверждают, что ездят с меньшей скоростью, 32% стали меньше употреблять алкоголя, если им необходимо вести машину, и 42% заявляют о том, что стали более регулярно пристегиваться ремнями безопасности.

С учетом вышеупомянутых результатов и исследований, проведенных в данной области, можно предположить, что действующая система, и в частности курсы по изучению основ безопасности, дали позитивные результаты, что тем не менее не уменьшает значения проблемы повторных нарушений.

v) Повторные нарушения

В результате многочисленных исследований было установлено, что повторные нарушения допускают те нарушители, которые принижают значение закона и тем самым оправдывают свои нарушения, воспринимая их как реальную норму, стоящую выше нормы предписанной. Нарушитель-рецидивист считает себя "хорошим водителем", великолепно владеющим своей машиной, и соответственно полагает, что он представляет меньшую опасность для других, чем "обычный" водитель.

Национальный регистр водительских удостоверений позволяет подсчитать количество водителей, повторно нарушающих правила после совершения первого нарушения, за которое снимаются баллы. Статистические данные свидетельствуют о том, что 75% водителей, один раз нарушивших правила дорожного движения, повторных нарушений не допускают. В настоящее время в регистре значится около 2 млн. нарушителей-рецидивистов: согласно данным, полученным в результате анализа дел водителей, 1 200 000 совершили по два нарушения, 400 000 - по три, 146 000 - по четыре и 100 000 - более четырех нарушений.

У нас имеются следующие данные о прохождении курсов и лицах, которые в результате обучения на курсах частично восстановили свою сумму баллов:

- за период с 1993 года 6-7% водителей, прошедших курсы по изучению основ безопасности дорожного движения один раз, вновь допускали нарушения.

Из 110 000 нарушителей, прошедших курсы один раз, 6 430 впоследствии обучались на курсах дважды, 4 440 - трижды и 20 водителей проходили курсы четыре раза;

- что касается признания недействительным водительского удостоверения, то с момента введения в обращение водительского удостоверения со штрафными баллами 4,4% водителей уже полностью израсходовали все свои баллы.

И наконец, из ответов лиц, прошедших курсы, на вопрос о том, допускали ли они повторные нарушения, 20,6% опрошенных ответили, что в течение двух лет после прохождения курсов они один или несколько раз нарушали правила, и эти нарушения были зафиксированы полицией.

#### **V. Влияние системы на поведение водителя на дороге**

##### *1) Результаты, полученные за первые годы функционирования системы*

В течение первых шести месяцев после введения в обращение водительского удостоверения с балльной системой были получены блестящие результаты с точки зрения количества спасенных жизней по сравнению с аналогичным периодом в 1991 году: погибло на 587 человек меньше.

Подсчеты на конец каждого года дают схожий результат. Фактически по состоянию на 1 июля 1993 года удалось спасти 736 человеческих жизней и избежать 15 176 ранений. Существенно уменьшилось - на 9 806 - количество телесных повреждений. Все наблюдатели сходятся во мнении, что такое улучшение показателей в основном объясняется введением в действие водительских удостоверений с балльной системой учета нарушений. Связь между введением в действие такого удостоверения и повышением безопасности дорожного движения очевидна.

По данным на конец 1995 года количество погибших продолжало уменьшаться, но не так значительно: на 1,4% по сравнению с 1994 годом. Резко уменьшилось количество тяжелых ранений - на 3,1%. Однако статистика легких ранений свидетельствует о негативной тенденции: их доля увеличилась на 1,3%. Итоги 1995 года следующие: погибло 8 412 человек, т.е. была спасена 121 человеческая жизнь.

В более поздний период становится сложно оценить воздействие созданного механизма. Вместе с тем усиление некоторых мер, принятых в последнее время (потеря трех баллов за непристегнутые ремни безопасности или отсутствие каски, двух баллов за пользование мобильным телефоном и шести баллов за вождение в состоянии



алкогольного опьянения в размере от 0,5 до 0,8 промилей), должно способствовать новому повышению эффективности применения удостоверения с балльной системой.

2) Воздействие курсов психологической подготовки

Существующая в настоящее время система учебных циклов соответствует первому уровню изучения основ безопасности, который должен удовлетворять потребностям водителей, допускающих нарушения всех видов. Результаты, полученные с помощью исследований, которые не носят строгого научного характера (сбор декларативных данных, отсутствие контрольной группы и т.д.), являются тем не менее удовлетворительными. Впредь представляется необходимым создать механизм дальнейшего наблюдения в течение нескольких месяцев или даже лет, предусматривающий, например, периодическую оценку отношения автомобилистов к проблеме вождения. И, конечно же, следует использовать адекватные методологические рамки, т.е. должна иметься контрольная группа водителей, которые не проходили курсов, но по истечении трех лет восстановили первоначальное количество баллов.

Кроме того, следует более подробно исследовать те подгруппы водителей, нарушающих правила, которые ныне действующей системой не учитываются и не регистрируются. Речь идет в первую очередь о водителях, управляющих транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения, водителях, неоднократно замеченных в нарушении скоростного режима, водителях, у которых неоднократно аннулировалось или становилось недействительным водительское удостоверение, водителях, едущих без водительского удостоверения и/или страховки и т.д.

**VI. Надежность функционирования механизма**

В результате проведенной в 2001 году межминистерской проверки было установлено, что разница между количеством отмеченных нарушений, за которые снимаются баллы, и фактическим количеством нарушений, зарегистрированных службой национального регистра водительских удостоверений, превышает 50%. Это явилось свидетельством того, что подобное функционирование системы не позволит удовлетворительно выполнить задачу, поставленную законодателем в 1989 году. Вышеупомянутая разница была обусловлена сложностью процедуры и различными причинами юридического характера (неадекватность предварительной информации, предоставляемой нарушителям, и несовершенные правила возбуждения исков, закрытие дел без расследования...), а также проблемами в цепи операций по электронной обработке данных (большое число регистров и процедур, непринятие мер по решению проблемы отклонения запросов...). С 2002 года осуществляется межминистерский проект,

направленный на преодоление существующих проблем. С целью уменьшения количества отклоненных запросов было пересмотрено и усовершенствовано программное обеспечение национального регистра водительских удостоверений, в результате чего соответствующий показатель улучшился на 70%. Проблемы юридического характера были частично решены с принятием закона от 12 июня 2003 года и установлением заранее обусловленной суммы штрафов за нарушения первых четырех категорий.

## **VII. Временное водительское удостоверение**

Этот новый механизм, предусмотренный законом от 12 июня 2003 года и декретом от 11 июля 2003 года, будет введен в действие с 1 марта 2004 года. В основном его действие будет распространяться на новых водителей (примерно 900 000 в год), а также на водителей, удостоверение которых стало недействительным в результате снятия баллов (примерно 13 000) или было аннулировано по решению суда.

Таким образом, все новые владельцы водительских удостоверений получают по шесть баллов (вместо нынешних 12) на трехлетний испытательный срок (для водителей, заранее прошедших курсы обучения вождению, этот срок сокращен до двух лет). По истечении испытательного срока водитель, не совершивший нарушений, за которые снимаются баллы, получит полную сумму, т.е. 12 баллов. В случае совершения нарушений в течение вышеупомянутого периода отсчет трехлетнего срока начинается заново со дня юридического урегулирования конкретного нарушения. Если в течение испытательного срока владелец удостоверения совершит нарушение, за которое снимается три балла или более (но не более шести, поскольку в этом случае удостоверение становится недействительным), то он будет обязан пройти курс по изучению основ безопасности дорожного движения в рамках ныне действующей процедуры. Последняя мера должна затронуть более 90 000 водителей.

Вышеупомянутый трехлетний испытательный срок, в течение которого начинающий водитель должен особенно скрупулезно соблюдать правила дорожного движения, чтобы получить полное количество баллов, соответствует периоду, в течение которого количество дорожно-транспортных происшествий с участием начинающих водителей в три раза превышает норму.

## **VIII. Выводы и оценка системы**

Действующая с 1992 года система водительских удостоверений с балльным учетом нарушений наряду с другими мерами способствовала значительному сокращению количества погибших и раненых на дорогах Франции. Поведение водителей изменилось в

лучшую сторону в результате осознания ими рисков дорожного движения и обоснованности санкций, которые влекут за собой нарушения правил.

Новые меры, недавно принятые правительством (закон от 12 июля 2003 года), в частности введение нового временного удостоверения для начинающих водителей, должны в свою очередь способствовать повышению безопасности дорожного движения и появлению новых, в большей степени отвечающих духу гражданственности.

-----