

жения на основании данных системы спутниковой навигации ГЛОНАСС, например, при превышении допустимой скорости движения.

6. Обеспечение безопасности дорожного движения при посадке и высадке пассажиров автобусов.

Для повышения безопасности пассажиров во время посадки или высадки целесообразно рассмотреть вопрос об обязательном оснащении рейсовых автобусов системами блокировки движения при открытых пассажирских дверях. При этом должна быть предусмотрена защита от самопроизвольного движения автобуса при закрытии дверей.

7. Внедрение дистанционных телемедицинских технологий для проведения предрейсовых и других медицинских осмотров водителей транспортных средств и оформления электронных путевых листов.

Одним из перспективных направлений повышения объективности предрейсовых и других медицинских осмотров является внедрение дистанционных телемедицинских технологий.

Для внедрения данных технологий абзац 5 ч. 1 ст. 20 Федерального закона № 196-ФЗ предлагается изложить в следующей редакции:

«организовывать в соответствии с требованиями настоящего Федерального закона проведение обязательных медицинских осмотров, в том числе с использованием дистанционных телемедицинских технологий».

8. Совершенствование квалификационных требований к водителям, осуществляющим управление автобусами вне городов и населенных пунктов.

В целях повышения уровня подготовки водителей автобусов статью 26 Федерального закона № 196-ФЗ предлагается дополнить следующими условиями допуска к обучению:

категории «D1» лиц, достигших возраста 21 год и имеющих право на управление транспортными средствами категории «B», «C» или подкатегории «C1» в течение не менее двадцати четырех месяцев;

категории «D» лиц, имеющих право на управление транспортными средствами категории «D1» в течение не менее двенадцати месяцев [3].

Список использованной литературы

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ.
2. Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), принятый Решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877.
3. Капустин А.В. Обеспечение безопасности дорожного движения при перевозке пассажиров автобусами и легковым такси. Безопасность дорожного движения: сборник научных трудов, выпуск 17. – М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2018.

УДК 656.131

А.В. Капустин,
заместитель начальника отдела
ФКУ «НЦ БДД МВД России»

В.С. Князев,
старший научный сотрудник
ФКУ «НЦ БДД МВД России»

М.Г. Михайлов,
научный сотрудник
ФКУ «НЦ БДД МВД России»

ВОПРОСЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЙ БАЗЫ В ЦЕЛЯХ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ ЛЕГКОВЫМ ТАКСИ

Аннотация

В настоящей статье представлены общая характеристика состояния дорожно-транспортной аварийности при перевозках пассажиров легковыми такси в Российской Федерации, а также анализ нормативных правовых актов, регулирующих организацию данного вида перевозок и обеспечение их безопасности, на основании которых разработаны предложения по совершенствованию нормативно-правовой базы в целях повышения безопасности дорожного движения при перевозках пассажиров автомобильным транспортом (такси).

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, дорожно-транспортная аварийность, дорожно-транспортное происшествие, пассажирские перевозки и перевозки багажа, легковое такси, нормативно-правовая база.

За последние пять лет рынок такси существенно изменился в связи с увеличением числа активных пользователей и водителей, проблемы обеспечения безопасности при перевозках легковым такси приобрели повышенную актуальность.

В 2019 году отмечен рост основных показателей аварийности с участием автомобилей такси. Так, количество дорожно-транспортных происшествий⁷² составило 3613 (на 61,9 % выше аналогичного показателя прошло-

⁷² Далее – ДТП.

го года⁷³), в которых погибло 145 (+43,6 % АППГ) и ранены 4748 человек (+60,6 %).

Похожая ситуация складывалась в 2019 году с ДТП, совершенными непосредственно из-за нарушения правил дорожного движения⁷⁴ водителями такси. Количество таких происшествий составило 2323 (+67 % АППГ), в них погибли 73 человека (+29,2 %) и 3001 ранен (+59,3)⁷⁵.

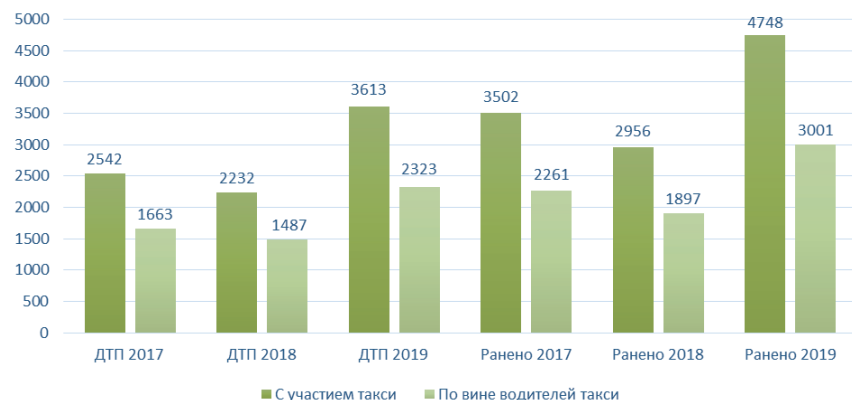


Рис. 1. Аварийность с участием автомобилей такси

Следует отметить, что в 2019 году в населенных пунктах из-за нарушения ПДД водителями такси совершено 2183 ДТП, в которых погибло 30 человек, тогда как вне населенных пунктов по указанной причине произошло 140 ДТП, в которых погиб 21 человек.

Как видно из представленных данных, в населенных пунктах ДТП из-за нарушения ПДД водителями такси совершаются в 15 раз чаще, чем за их пределами.

Вместе с тем тяжесть последствий ДТП вне населенных пунктов по данной причине значительно превышает средние показатели и составляет 8,6, тогда как в населенных пунктах тяжесть последствий таких ДТП 1,8.

⁷³ Далее – АППГ.

⁷⁴ Далее – ПДД.

⁷⁵ Данные основаны на сведениях, содержащихся в базе Многопараметрической информационно-аналитической системы прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения, введенной в эксплуатацию приказом МВД России от 16.08.2014 № 700 «О порядке эксплуатации в органах внутренних дел Российской Федерации автоматизированных систем оперативного сбора, учета и анализа сведений о показателях в области обеспечения безопасности дорожного движения».

При наезде на препятствие водителями такси тяжесть последствий ДТП составляет 8,3, что более чем в 3 раза превышает тяжесть последствий при других видах ДТП.

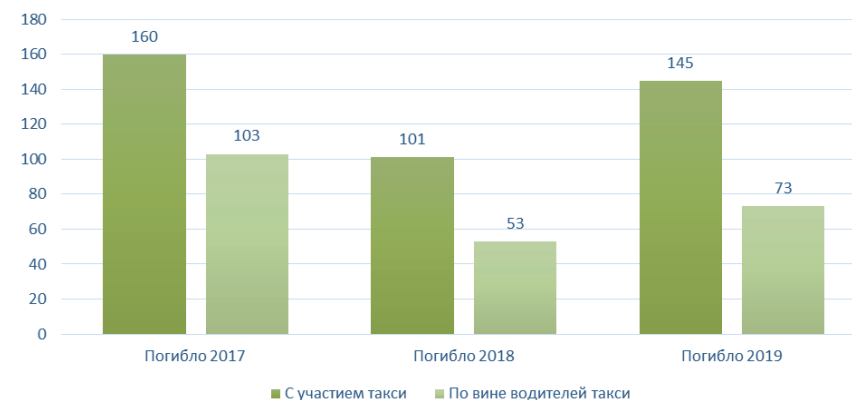


Рис. 2. Погибшие в ДТП с участием автомобилей такси

Виды ДТП в 2018 году из-за нарушения ПДД водителями такси распределились следующим образом: столкновение (56,8 %), наезд на пешехода (26,6 %), наезд на препятствие (5,4 %), наезд на стоящее транспортное средство (4,7 %), наезд на велосипедиста (1,9 %), опрокидывание (1,4 %), падение пассажира (0,98 %), иные (2,22 %).

Нарушения правил дорожного движения водителями такси, ставшие причиной ДТП, распределились следующим образом: несоблюдение очередности проезда перекрестков (22,2 %), неправильный выбор дистанции (15 %), нарушение правил проезда пешеходного перехода (14,8 %), нарушение требований сигналов светофора (6,5 %), несоответствие скорости конкретным условиям движения (5,7 %), нарушение правил перестроения (5,2 %), нарушение правил расположения ТС на проезжей части (4,9 %), иные (25,7 %).

Представленные данные указывают на необходимость принятия дополнительных мер, направленных на повышение безопасности дорожного движения при перевозках пассажиров легковым такси.

Основным нормативным правовым актом, регулирующим деятельность по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, является Федеральный закон от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Согласно указанному закону деятельность такси осуществляется на основании разрешения регионального органа власти, выдаваемого не менее чем на 5 лет на каждое транспортное средство. Данный документ должен находиться в салоне автомобиля и предъявляться по требованию пассажира, уполномоченного должностного лица или сотрудника Госавтоинспекции. Реестр выданных разрешений размещается в сети Интернет.

Автомобиль, используемый в качестве такси, должен быть оборудован таксометром, иметь на кузове цветографическую схему, представляющую собой композицию из квадратов контрастного цвета, расположенных в шахматном порядке, и на крыше – опознавательный фонарь оранжевого цвета, а также подлежит техосмотру каждые 6 месяцев. Общий водительский стаж водителя такси должен составлять не менее трех лет.

В настоящее время подготовлен проект Федерального закона № 481004-7 «О государственном регулировании отношений в области организации и осуществления деятельности по перевозке легковым такси и деятельности служб заказа легкового такси, внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации».

В данной редакции закона затрагивается регуляция деятельности агрегаторов (служб заказа такси), а также водителей такси. Предполагается, что информация по заказам должна храниться в течение полугода, а в случае ДТП с участием транспортного средства, за рулем которого находился водитель без разрешения, агрегатор будет привлекаться к ответственности. Если ранее разрешение на работу такси выдавалось на конкретную машину, то теперь планируется выдавать разрешение на каждого водителя индивидуально. Из прочих пунктов стоит выделить отмену требования к цвету кузова автомобиля.

Следует отметить, что законопроект принят только в первом чтении и, скорее всего, последует его корректировка.

Повышение доступности и популярности услуги заказа легкового такси явилось следствием создания программных решений, позволяющих осуществлять заказ легкового такси с помощью соответствующих мобильных приложений.

Вместе с тем в процессе борьбы за клиента, в том числе посредством снижения стоимости предоставляемой услуги по перевозке, забывается один из основных принципов обеспечения безопасности дорожного движения – приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности⁷⁶.

⁷⁶ Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (ред. от 27.12.2018) // Собрание законодательства РФ, 1995, № 50, ст. 4873.

В результате перевозчики пренебрегают исполнением своих обязанностей: транспортные средства хранятся во дворах, контроль технического состояния легковых такси не осуществляется, не обеспечивается прохождение водителями медицинского осмотра, режим их труда и отдыха не соблюдается, путевые листы оформляются формально и не учитываются перевозчиками. Зачастую перевозка пассажиров осуществляется легковыми такси, не прошедшими технический осмотр.

В качестве основных направлений совершенствования нормативно-правовой базы в целях повышения безопасности дорожного движения при перевозках пассажиров автомобильным транспортом можно определить следующие:

- установление правового статуса, требований к ним и ответственности;
- установление обязательных требований для доступа перевозчиков к электронным ресурсам заказа легкового такси (соответствие транспортного средства и водителя установленным требованиям, наличие разрешения на деятельность такси и страховки, а также водительских прав и необходимого стажа управления, отсутствие грубых нарушений правил дорожного движения и т.д.);
- разработка нормативного правового акта, устанавливающего состав информации, предоставляемой агрегатором пассажирам посредством электронных сервисов (сведений о транспортном средстве, водителе, тарифах на перевозку и т.д.);
- наличие возможности обратной связи пассажира с агрегатором;
- введение обязательной функции отключения автомобиля такси от электронного сервиса заказа такси в случае нарушения режима труда и отдыха водителя, а также других грубых нарушений законодательства о перевозке легковым такси;
- разработка и внедрение информационного ресурса, содержащего информацию о водителях транспортных средств, в целях осуществления проверки наличия у них водительского удостоверения, подтверждающего право на управление транспортными средствами соответствующей категории, и отсутствия действующих санкций в виде лишения права на управление транспортными средствами, а также на обеспечение доступа к этому информационному ресурсу юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, оказывающих услуги по перевозке пассажиров легковым такси для осуществления в обязательном порядке необходимых проверок;

- внедрение дистанционных телемедицинских технологий для проведения предрейсовых и других медицинских осмотров водителей легковых такси;
- оснащение автомобилей такси аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS.

Список использованной литературы

1. Федеральный закон от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ, 1995, № 17, ст. 2310.
2. Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (ред. от 27.12.2018) // Собрание законодательства РФ, 1995, № 50, ст. 4873.
3. Многопараметрическая информационно-аналитическая система прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения, введенной в эксплуатацию приказом МВД России от 16.08.2014 № 700 «О порядке эксплуатации в органах внутренних дел Российской Федерации автоматизированных систем оперативного сбора, учета и анализа сведений о показателях в области обеспечения безопасности дорожного движения».

УДК 656.08

А.А. Карданов,
научный сотрудник отдела
ФКУ «НЦ БДД МВД России»

ОПЫТ СОЗДАНИЯ ТРАССОВОЙ СЛУЖБЫ ЦЕНТРА МЕДИЦИНЫ КАТАСТРОФ И ЕГО ВЛИЯНИЕ НА ГОСПИТАЛЬНУЮ ЛЕТАЛЬНОСТЬ ПОСТРАДАВШИХ В ДТП (НА ПРИМЕРЕ КАБАРДИНО-БАЛКАРСКОЙ РЕСПУБЛИКИ)

Аннотация

В статье рассмотрены основные цели и задачи деятельности трассовой службы Кабардино-Балкарского центра медицины катастроф, а также расстановка трассовых постов на всей протяженности дорог Кабардино-Балкарской Республики. Представлено влияние данной службы на показатели госпитальной летальности пострадавших в ДТП и смертности при транспортировке пострадавших в медицинские учреждения, приведены обоснования необходимости создания трассовых служб на всей территории Российской Федерации.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, госпитальная летальность, ДТП, пострадавшие, медицина катастроф, трассовая служба, трассовые посты, федеральные автодороги, Северо-Кавказский федеральный округ, реанимационные бригады, реанимобили, скорая помощь.

На протяжении последних лет в Российской Федерации наблюдается устойчивое сокращение количества дорожно-транспортных происшествий⁷⁷ и числа погибших в них. Несмотря на положительные тенденции, дорожно-транспортный травматизм остается одной из основных социально-экономических и демографических проблем. В этой связи Президентом РФ поставлена задача снижения смертности в результате ДТП в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом до уровня, не превышающего четырех погибших в ДТП на 100 тысяч населения к 2024 году. Для решения этой задачи в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» разработан федеральный проект «Безопасность дорожного движения». Несмотря на достижение общероссийского целевого показателя (11,6 погибшего в ДТП на 100 тыс. населения) национального проекта, в 2019 году более трети (34) субъектов не достигли региональных целевых показателей

⁷⁷ Далее – ДТП.