

Научная статья  
УДК 342.92

## ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ МЕР, НАПРАВЛЕННЫХ НА СНИЖЕНИЕ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА

**Ясникова Вера Андреевна**

ФКУ «Научный центр БДД МВД России», Москва, Россия

viasnikova@mvd.ru

**Аннотация.** В статье анализируется опыт снижения показателей детского дорожно-транспортного травматизма в некоторых зарубежных странах. Особое внимание уделяется мерам, направленным на профилактику и образование, использование детских удерживающих устройств и шлемов, ограничение скоростного режима. Автором проводится анализ зарубежного опыта мер, направленных на снижение детского дорожного травматизма, рассматривается эффективность комплексных подходов, включающих законодательные инициативы, образовательные программы и внедрение современных технологий безопасности.

**Ключевые слова:** дорожно-транспортное происшествие, детский дорожно-транспортный травматизм, уязвимые участники дорожного движения, Европейский союз.

**Для цитирования:** Ясникова В. А. Зарубежный опыт мер, направленных на снижение детского дорожно-транспортного травматизма // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. 2025. № 3(104). С. 144–149.

## FOREIGN EXPERIENCE OF MEASURES AIMED AT REDUCING CHILD ROAD TRAFFIC INJURIES

**Vera A. Iasnikova**

Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», Moscow, Russia

viasnikova@mvd.ru

**Annotation.** The article analyzes the experience of reducing the number of child road traffic injuries in some foreign countries. Special attention is paid to measures aimed at prevention and education, the use of child restraints and helmets, and speed limits. The author analyzes the foreign experience of measures aimed at reducing child road traffic injuries and examines the effectiveness of comprehensive approaches that include legislative initiatives, educational programs, and the implementation of modern safety technologies.

**Keywords:** road traffic crash, child road traffic injuries, vulnerable road users, European Union.

**For citation:** Iasnikova V. A. Foreign experience of measures aimed at reducing child road traffic injuries // Scientific Bulletin of the Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of the Russian Federation named after V.V. Lukyanov. 2025. № 3(104). P. 144–149.

Несмотря на идеологию безопасного системного подхода, при которой признаётся взаимосвязь всех компонентов системы и необходимость комплексного воздействия на них в целях предотвращения дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП),

а также приоритет развития «прощающей» конструкции транспортных средств и дорожной инфраструктуры, участник дорожного движения продолжает оставаться центральной фигурой [1]. Уровень детского дорожно-транспортного травматизма (далее – ДТТ) за последнее десятилетие снизился на 46 % по сравнению с 36 % для всех остальных возрастных групп. Смертность на дорогах среди детей в возрасте 10–13 лет выше, чем среди детей 5–9 лет. В рамках нормального развития ребёнка дети в возрасте 10–13 лет чаще передвигаются без сопровождения взрослых, в частности ездят в школу и обратно. По достижении 14-летнего возраста детская смертность в результате ДТП возрастает.

Согласно поправкам к Директиве ЕС 2006/126/ЕС о водительских удостоверениях (далее – ВУ), с 2013 года в Европейском союзе запрещено передвигаться на мопеде без водительского удостоверения, а также минимальный возраст для получения данного документа категории АМ (мопед) составлял 16 лет, в то время как в Австрии, Чехии, Дании, Испании, Финляндии, Литве, Швеции и Словении водительское удостоверение категории АМ можно получить в 15 лет, а в Эстонии, Франции, Венгрии, Италии, Латвии и Польше – в 14 лет. Но тем не менее на Кипре водительское удостоверение категории АМ можно получить только в 17 лет, а на Мальте – в 18 лет. Категория АМ представляет собой категорию водительского удостоверения, имеющую значительный диапазон требований к минимальному возрасту. Увеличение минимального возраста для получения ВУ на самостоятельное управление ТС может способствовать снижению числа дорожно-транспортных происшествий, поскольку это ограничит возможность управления транспортным средством неопытными и молодыми водителями до достижения ими более зрелого возраста, что, в свою очередь, может привести к снижению их склонности к рискованному поведению на дорогах. Повышение безопасности детей на дорогах может быть достигнуто с помощью комплекса мер, направленных на обеспечение безопасности всех участников дорожного движения: улучшение дорожной инфраструктуры, разработка транспортных средств, которые лучше защищают как пассажиров, так и тех, кто находится вне автомобиля, обеспечение соблюдения правил дорожного движения, пропаганда правильного использования соответствующих детских удерживающих устройств, улучшение образования и повышение осведомлённости о дорожном движении.

#### *Профилактика и образование*

Обучение юных участников дорожного движения является ключевым компонентом концепции Безопасной системы. Поскольку одними из наиболее уязвимых участников дорожного движения являются дети, транспортная политика большинства зарубежных стран сосредоточена на проведении образовательных и информационных мероприятий по повышению осведомлённости о правилах поведения на дороге [2].

В Дании обучение дорожной безопасности является обязательным в начальных школах, а его содержание определяется специальными национальными рекомендациями. Ученикам в возрасте 13–16 лет рассказывают о факторах риска и возможных последствиях неправильного поведения на дороге. На национальном уровне каждый год проводится несколько кампаний по безопасности дорожного движения для детей с различной тематикой. Две кампании – «Дети в движении» и «Уважайте школьный патруль» – проводятся в начале учебного года, чтобы напомнить другим участникам дорожного движения о нахождении детей на дорогах и необходимости проявления особого внимания [3].

Достаточно интересным представляется опыт проведения кампаний с использованием виртуальной реальности, когда реализуются специальные мероприятия в целях симуляции реальных ситуаций на дорогах, где пешеходы могут использовать VR-очки для тренировки своих навыков безопасного поведения. Такой подход применяется в Великобритании, Сингапуре, Нидерландах [2]. Информирование учеников о безопасных маршрутах в школу и разработка плана школьной мобильности являются важными составляющими для обеспечения более безопасных поездок в школу и обратно.

В Словении разработка каждой начальной школой плана школьного маршрута является обязательной. В Австрии Совет по безопасности дорожного движения и Австрий-

ский совет по выплате компенсаций работникам тесно сотрудничают с начальными школами для разработки «карт безопасных маршрутов к школе». В Дании для школ и муниципалитетов, желающих разработать планы мобильности и безопасности вокруг школ, имеются руководства и пособия. В Германии Федеральный научно-исследовательский институт автомобильных дорог (BAST) разработал руководство «Безопасные пути к школе», включающее проверку эффективности пособий на данную тему [4].

В Париже (Франция) схема «школьных улиц» является частью комплекса мер, принятых для сокращения количества поездок на автомобиле (включая запрет на въезд ТС в центр города) и реализации концепции «город за 15 минут». Барьеры, обозначающие «школьные улицы», специально брендированы в рамках городской кампании «Париж дышит» [5].

#### *Использование детских удерживающих устройств*

С введением Директивы ЕС 2003/20<sup>1</sup> использование детских удерживающих устройств (далее – ДУУ), адаптированных к росту и весу детей, стало обязательным в Европейском союзе. Все детские ДУУ, доступные к продаже в ЕС, должны соответствовать Правилам ООН 44 (R44) или Правилам ООН 129 (R129), известным как «*i-Size*». С 1 сентября 2024 года на рынок ЕС будут допускаться только ДУУ, соответствующие стандарту R129, который представляет собой усовершенствованную версию R44. Национальный план по безопасности дорожного движения до 2030 года Италии определяет детей как уязвимых участников дорожного движения, подверженных высокому риску, и рекомендует ряд конкретных мер по их защите, к которым относятся целевое обучение и образование как для детей, так и для их родителей, чтобы увеличить использование детских удерживающих устройств и защитного снаряжения среди детей [6].

Согласно Директиве ЕС 2014/37/EU<sup>2</sup>, в странах ЕС дети ростом до 150 см должны быть пристёгнуты с помощью детских удерживающих устройств в соответствии с их ростом или весом. Дети старше трёх лет, но ростом менее 150 см должны сидеть на заднем ряду пассажирских сидений ТС. Исследования показывают, что ДУУ, расположенные лицом назад, обеспечивают наилучшую защиту.

В Люксембурге дети до трёх лет должны перевозиться в детском удерживающем устройстве, отвечающем европейским стандартам и соответствующем их возрасту и весу. Если в транспортном средстве отсутствует какое-либо средство для крепления такого детского удерживающего устройства, ребёнок младше трёх лет не может перевозиться в нём. Это касается и такси, часть которых предоставляет детские кресла по запросу.

Программа национальной безопасности Эстонии на 2016–2025 годы включает в себя ряд мероприятий, связанных с детской дорожной безопасностью, в рамках которой планировалось увеличить число пристёгнутых ремнями безопасности и использование правильных детских удерживающих устройств до 95 %, добиться того, чтобы 80 % детей младше 16 лет носили велосипедные шлемы, а, по крайней мере, 95 % детей-пешеходов носили световозвращающую одежду.

Греческий институт дорожной безопасности (RSI) «Панос Милонас» проводит инициативу «Поделись безопасностью», которая помогает нуждающимся семьям получить подержанное детское кресло. RSI собирает ДУУ и оценивает их, те устройства, которые соответствуют техническим требованиям, передаются непосредственно в семьи или в отделы социальных служб. Ещё одна инициатива RSI – «Пит-стоп для дорожной безопасности», в рамках которой проводятся консультации и проверки на предмет, подходит ли ДУУ и правильно ли оно установлено.

<sup>1</sup> Directive 2003/20/ec of the european parliament and of the council [Электронный ресурс]. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex:32003L0020> (дата обращения: 10.04.2025).

<sup>2</sup> Direttiva di esecuzione 2014/37/UE della Commissione [Электронный ресурс]. URL: [https://eur-lex.europa.eu/eli/dir\\_impl/2014/37/oj?uri=CELEX:32014L0037](https://eur-lex.europa.eu/eli/dir_impl/2014/37/oj?uri=CELEX:32014L0037) (дата обращения: 10.04.2025).

Исследование, проведённое в Бельгии в 2017 году, показало, что 74 % водителей ТС, перевозивших неправильно пристёгнутых детей, считали, что их ребёнок был пристёгнут правильно [7].

Аналогичное исследование, проведённое в Нидерландах в 2018 году компанией *VeiligheidNL*, показало, что из 470 детей в возрасте от 0 до 8 лет, которые были проверены на дороге, 83 % перевозились в ТС неправильно – они либо не были правильно пристёгнуты, либо не были пристёгнуты вообще [8]. Служба «Проверь, подходит ли» – бесплатная служба в Ирландии для проверки детских удерживающих устройств, которую проводит команда экспертов по ДУУ, имеющих большой опыт и подготовку в установке и проверке большинства типов таких устройств. С января по конец августа 2022 года проверено 2 925 ДУУ более чем на 93 мероприятиях. Фонд безопасности детских автомобилей в Румынии – некоммерческая организация, занимающаяся просвещением родителей по вопросам правильного использования детских удерживающих устройств. Они проводят бесплатные курсы для родителей и будущих родителей по ДУУ, включая их правильную установку. Первый центр был открыт в Бухаресте в 2019 году, второй – в Констанце в 2020 году и третий – в Брашове в 2021 году<sup>1</sup>.

#### *Использование шлемов*

Велосипедный шлем обеспечивает наилучшую защиту от травм головы при ДТП на скорости ТС примерно до 20 км/ч. Использование велосипедного шлема снижает риск получения тяжёлой травмы головы более чем на 65 % [9]. По данным Голландского института исследований дорожной безопасности (*SWOV*), если бы в Нидерландах все дети в возрасте до 12 лет, передвигающиеся на велосипеде, носили велосипедные шлемы, ежегодно удавалось бы предотвратить пять смертей детей на дорогах и 200 серьёзных детских дорожных травм. Все велосипедные шлемы, продаваемые в ЕС, должны соответствовать стандарту EN1078 (взрослые) и EN1080 (дети). В соответствии со стандартом ЕС, эффективность велосипедного шлема проверяется ударом шлема о плоскую поверхность («плоская наковальня») на скорости около 20 км/ч и о бордюрную поверхность («бордюрная наковальня») на скорости около 17 км/ч [9]. Однако некоторые исследователи считают, что этих методов испытаний недостаточно, и требуют включить в программу испытания на удар под углом, чтобы лучше воспроизвести реальные условия.

#### *Ограничение скоростного режима*

Ускоренная автомобилизация нередко сопровождается соответствующим ростом смертности и травматизма в результате ДТП. Согласно данным ВОЗ, ежегодно в результате ДТП погибают около 1,3 млн человек – более 2 человек в минуту. Ещё от 20 до 50 млн человек получают ранения различной степени тяжести [10]. Безопасность детей на дорогах во время их поездок в школу и обратно можно повысить, снизив ограничения скоростного режима вблизи школ и обеспечив эффективное соблюдение этих ограничений. В Бельгии, Греции, Дании, Латвии, Румынии, Финляндии предусмотрено снижение скоростного режима вблизи школ. В Бельгии установлены ограничения скорости в школьной зоне на уровне 30 км/ч, которые могут быть как постоянными, так и временными (действовать только в определённые часы в начале и конце учебного дня). Во всех остальных странах ЕС требования по снижению скорости движения вблизи школ на законодательном уровне отсутствуют.

В новой Стратегии безопасности дорожного движения Финляндии предусмотрено установление требований по ограничению скоростного режима до 30 км/ч в районах с большим количеством велосипедистов и пешеходов, а также вблизи школ и детских садов [11].

В некоторых странах ЕС в начале учебного года проводятся специальные «недели соблюдения скоростного режима», в ходе которых особое внимание уделяется территориям вокруг школ. Так, например, полиция Хельсинки (Финляндия) усиливает контроль

---

<sup>1</sup> Безопасное вождение [Электронный ресурс]. URL: <https://www.siguranta-auto-copii.ro/en/siguranta-auto-copii-2/> (дата обращения: 10.04.2025).

за соблюдением правил проезда пешеходных переходов и скоростного режима вблизи школ в течение недели перед началом занятий. В течение этой недели полиция осуществляет дежурство на школьных маршрутах, предупреждая водителей ТС о том, что скоро на дорогах снова появятся школьники и необходимо сохранять бдительность.

Сочетание мер по урегулированию дорожного движения, таких как круговые перекрёстки, сужение дороги, повороты и дорожные горбы, помогает в зонах 30 км/ч, чтобы водителям ТС было легче соблюдать установленный законом скоростной режим. Так, например, в Нидерландах проведено исследование, в котором оценивался эффект дорожных знаков с иллюстрациями из детских книг, побуждающих водителей ТС снижать скоростной режим. Исследование показало, что на дорогах, где размещены иллюстрации к детским книгам, средняя скорость движения была значительно ниже [12].

В заключение стоит отметить, что анализ зарубежного опыта мер, направленных на снижение детского дорожного травматизма, демонстрирует эффективность комплексных подходов, включающих законодательные инициативы, образовательные программы и внедрение современных технологий безопасности. Страны, активно применяющие инновационные методы, такие как обязательное использование детских удерживающих устройств, программы повышения осведомлённости среди родителей и детей, а также улучшенные инфраструктурные решения, показывают заметное снижение уровня детского дорожно-транспортного травматизма.

Ключевыми аспектами успешной реализации данных мер являются межведомственное сотрудничество, активное участие общественности и постоянный мониторинг результатов. Примеры, приведённые в данной статье, иллюстрируют, что интеграция научных исследований в практику, а также адаптация международных стандартов к местным условиям могут способствовать созданию более безопасной дорожной среды для детей. Выработка наиболее оптимального инструментария для комплексного целенаправленного воздействия на отдельные аспекты состояния БДД может быть решена только при участии научного и экспертного сообщества, также с учётом имеющихся наработок, в т. ч. результатов исследований, проводимых в других государствах [13].

Таким образом, дальнейшее изучение и внедрение успешных практик из зарубежного опыта представляют собой важные шаги в снижении уровня детского дорожного травматизма. Эффективные стратегии должны быть адаптированы с учётом культурных, социальных и экономических особенностей каждой страны, что позволит значительно повысить уровень безопасности детей на дорогах и снизить риск их травматизма.

1. Баканов К. С., Гордеева А. Д., Исаев М. М. Обзор международных и зарубежных документов стратегического планирования в области обеспечения безопасности дорожного движения: учебное пособие. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России». 2024 г. 116 с.
2. Баканов К. С., Гордеева А. Д. и др. Зарубежный опыт противодействия основным факторам риска в дорожном движении: учебное пособие. М.: ФКУ «Научный центр БДД МВД России». 2024. 180 с.
3. Reducing child deaths on European roads. PIN Flash 34. European Transport Safety Council. 2018.
4. Safe school routes made easy. BAST. 2019.
5. School Streets Putting Children and Planet First: A political economy analysis of the rise of school streets in Europe and around the world. Child Health Initiative FIA. 2022.
6. Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030.
7. A. Schoeters, Q. Lequeux. Are our children safely fastened? Vias institute. 2018.
8. M. Cornelissen, E. Kemler, M. Hermans. Safe transport of children in the car: research with children from 0 to 8 years. 2018.
9. Reducing child deaths on European roads. European Transport Safety Council. 2022.
10. Гусева А. А. О регулировании скоростного режима в некоторых иностранных государствах // Вестник Барнаульского юридического института МВД России. 2023. № 2 (45). С. 98–102.

11. Transport Safety Strategy aims to improve the safety of all modes of transport. Ministry of Transport and Communications of Finland press release. 2022.
  12. W. Vlakveld, Ch. Goldenbeld, J. Groot. Road signs depicting children's book illustrations temporarily reduce speed on urban roads. 2022.
  13. Черников М. Ю. О соответствии государственной политики Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения приоритетам, провозглашенным на международном уровне // Безопасность дорожного движения. 2024. № 2. С. 6–10.
1. Bakanov K. S., Gordeeva A. D., Isaev M. M. Obzor mezhdunarodnykh i zarubezhnykh dokumentov strategicheskogo planirovaniya v oblasti obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: uchebnoe posobie. M.: FKU «NTs BDD MVD Rossii». 2024 g. 116 s.
  2. Bakanov K. S., Gordeeva A. D. i dr. Zarubezhnyy opyt protivodeystviya osnovnym faktoram riska v dorozhnom dvizhenii: uchebnoe posobie. M.: FKU «Nauchnyy tsentr BDD MVD Rossii». 2024. 180 s.
  3. Reducing child deaths on European roads. PIN Flash 34. European Transport Safety Council. 2018.
  4. Safe school routes made easy. BAST. 2019.
  5. School Streets Putting Children and Planet First: A political economy analysis of the rise of school streets in Europe and around the world. Child Health Initiative FIA. 2022.
  6. Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030.
  7. A. Schoeters, Q. Lequeux. Are our children safely fastened? Vias institute. 2018.
  8. M. Cornelissen, E. Kemler, M. Hermans. Safe transport of children in the car: research with children from 0 to 8 years. 2018.
  9. Reducing child deaths on European roads. European Transport Safety Council. 2022.
  10. Guseva A. A. O regulirovanii skorostnogo rezhima v nekotorykh inostrannykh gosudarstvakh // Vestnik Barnaul'skogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii. 2023. № 2 (45). S. 98–102.
  11. Transport Safety Strategy aims to improve the safety of all modes of transport. Ministry of Transport and Communications of Finland press release. 2022.
  12. W. Vlakveld, Ch. Goldenbeld, J. Groot. Road signs depicting children's book illustrations temporarily reduce speed on urban roads. 2022.
  13. Chernikov M. Yu. O sootvetstvii gosudarstvennoy politiki Rossiyskoy Federatsii v oblasti obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya prioritetam, provozglashennym na mezhdunarodnom urovne // Bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya. 2024. № 2. S. 6–10.

### **Информация об авторе**

Вера Андреевна Ясникова. Научный сотрудник.  
ФКУ «Научный центр БДД МВД России».  
121293, Россия, г. Москва, ул. Поклонная, 17.

### **Information about the author**

Vera A. Iasnikova. Research associate.  
Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation».  
121293, Russia, Moscow, Poklonnaya Str. 17.

Статья поступила в редакцию 29.04.2025; одобрена после рецензирования 15.09.2025; принята к публикации 29.09.2025.

The article was received in the editorial office on 29.04.2025; approved after review on 15.09.2025; accepted for publication on 29.09.2025.