

**МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ
ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ КАЗЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
«НАУЧНЫЙ ЦЕНТР БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»**

**ДОПУСК ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ,
НЕ ДОСТИГШИХ ВОСЕМНАДЦАТИЛЕТНЕГО
ВОЗРАСТА, К УЧАСТИЮ В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ**

Информационно-аналитический обзор

Москва
2021

УДК 001.159.9

Рекомендовано к опубликованию
редакционно-издательским советом ФКУ «НЦ БДД МВД России»

Авторский коллектив:

Н.М. Кузнецова, А.М. Прохорова, Л.А. Казанова, Т.А. Герман,
Н.В. Амелин

Рецензенты:

Л.В. Шманева, заместитель начальника по заочному обучению
МосУ МВД России имени В.Я. Кикотя, полковник полиции, канд. фило-
соф. наук, доцент.

Н.А. Гиляков, начальник отдела организации экзаменационной дея-
тельности и предоставления государственных услуг ГУОБДД МВД России,
полковник полиции.

**Н.М. Кузнецова, А.М. Прохорова, Л.А. Казанова, Т.А. Герман,
Н.В. Амелин.** Допуск водителей транспортных средств, не достигших
восемнадцатилетнего возраста, к участию в дорожном движении:
информационно-аналитический обзор. – Москва: ФКУ «НЦ БДД
МВД России», 2021. – 110 с.

ISBN 978-5-9908805-7-3

Информационно-аналитический обзор содержит анализ нормативных
правовых актов, регламентирующих деятельность по допуску водителей транс-
портных средств к участию в дорожном движении, а также анализ статистических
сведений, характеризующих состояние дорожно-транспортной аварийности, в
том числе из-за нарушения ПДД водителями в возрасте 16-19 лет, опыт подготов-
ки и допуска несовершеннолетних водителей к управлению транспортными сред-
ствами в зарубежных странах с наиболее низкими показателями аварийности.

Обзор может быть использован при подготовке нормативных правовых ак-
тов, регулирующих допуск водителей транспортных средств к участию в дорож-
ном движении, а также в деятельности образовательных организаций МВД России,
реализующих программы обучения специалистов Госавтоинспекции.

УДК 001.159.9

ISBN 978-5-9908805-7-3

© Авторский коллектив, 2021
© ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2021

Оглавление

Определения, обозначения и сокращения.....	4
Введение	5
Основная часть	6
1. Анализ нормативных правовых актов, регламентирующих допуск водителей транспортных средств к участию в дорожном движении, программ профессионального обучения водителей.....	6
2. Психофизиологические особенности лиц, не достигших 18-летнего возраста, влияющие на управление транспортным средством.....	22
3. Анализ аварийности с участием водителей в возрасте 16-19 лет (2015-2019 гг.).....	41
4. Зарубежный опыт подготовки и допуска несовершеннолетних водителей к управлению транспортными средствами.....	52
5. Предложения по совершенствованию допуска водителей транспортных средств, не достигших 18-летнего возраста, к участию в дорожном движении.....	100
Заключение	104
Список литературы	106

ОПРЕДЕЛЕНИЯ, ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

Определения

Дорожное движение – совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог.

Надежность водителя – способность водителя безошибочно управлять транспортным средством в любых дорожных условиях в течение длительного времени.

Познавательные процессы – психические процессы, которые обеспечивают водителю получение, хранение и воспроизведение информации из дорожно-транспортной среды, установление устойчивых связей в ней.

Психофизиологические особенности водителя – относительно стабильная совокупность индивидуальных качеств, определяющих типичные формы поведения участников дорожного движения и особенности их психики, развития, состояние здоровья.

Личностные особенности – индивидуальные особенности участника дорожного движения, проявляющиеся в межличностных и личностно-социальных отношениях в дорожно-транспортной среде, которые позволяют описывать и прогнозировать их поведение в условиях дорожного движения.

Допуск к управлению транспортным средством – деятельность государственных органов и иных организаций, направленная на формирование у граждан навыков вождения и безопасной эксплуатации транспортных средств, а также оформление соответствующих разрешительных документов.

Пропаганда безопасности дорожного движения – целенаправленная деятельность, осуществляемая субъектами пропаганды, по распространению знаний, касающихся вопросов обеспечения безопасности дорожного движения, разъяснению законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, регламентирующих поведение участников дорожного движения.

Обозначения и сокращения

БДД – безопасность дорожного движения
ГИБДД, Госавтоинспекция – Государственная инспекция безопасности дорожного движения МВД России
ДТП – дорожно-транспортное происшествие
ПДД – правила дорожного движения
УДД – участник дорожного движения
ТС – транспортное средство
ДЮАШ – детские юношеские автошколы

ВВЕДЕНИЕ

За последние два года отмечается рост аварийности с участием несовершеннолетних водителей механических транспортных средств, количество дорожно-транспортных происшествий возросло на 12,6%. Кроме того, при снижении числа погибших в ДТП несовершеннолетних водителей наблюдается ежегодный рост числа раненых детей среди управлявших транспортными средствами, не достигших 18-летнего возраста.

Отметим, что способность несовершеннолетних водителей к управлению транспортными средствами определяется сформированностью основных психофизиологических функций, личностными качествами, совокупностью знаний, умений и навыков, необходимых для управления, и др.

Особенности личности несовершеннолетних водителей (например, стремление к острым ощущениям, чрезмерная самоуверенность, импульсивность и др.) способны существенно повлиять на безопасность при управлении транспортным средством и отражаются на характере совершаемых ими дорожно-транспортных происшествий (превышение установленных ограничений скорости движения или несоответствие скоростного режима общей скорости транспортного потока – одна из распространенных ошибок водителей транспортных средств, не достигших восемнадцатилетнего возраста).

Данные факторы необходимо учитывать при разработке и совершенствовании программ обучения кандидатов в водители, не достигших восемнадцатилетнего возраста, деятельности юношеских автошкол, а также при подготовке проектов нормативных правовых актов по допуску водителей транспортных средств, в том числе не достигших восемнадцатилетнего возраста, к участию в дорожном движении.

ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ

1. Анализ нормативных правовых актов, регламентирующих допуск водителей транспортных средств к участию в дорожном движении, программ профессионального обучения водителей

Для получения права на управление транспортным средством гражданину как в России, так за рубежом необходимо соответствовать определенным требованиям, которые касаются возраста, состояния здоровья, а также знания ПДД, умений и навыков управления. Процесс получения специального права на управление ТС регламентируется законодательством в области безопасности дорожного движения, а также в сфере гражданского права, здравоохранения и образования.

Система допуска к управлению ТС основана на законодательстве в области безопасности дорожного движения, в основе которого лежат, как правило, международные договоры.

Одним из базовых международных договоров является Конвенция о дорожном движении¹ (далее – Конвенция), согласно которой договаривающиеся стороны принимают соответствующие меры для того, чтобы действующие на их территории правила дорожного движения соответствовали настоящей Конвенции. Так, в ст. 1 «Определения» (пункт v) раскрыто понятие «водитель» («погонщик»), в ст. 8 «Водители» указываются общие требования к водителю, который должен обладать необходимыми физическими и психическими качествами, и его физическое и умственное состояние должно позволять ему управлять транспортным средством, а также иметь знания и навыки, необходимые для управления транспортным средством (это положение не препятствует обучению вождению в соответствии с положениями национального законодательства).

В ст. 41 «Водительские удостоверения» (п. 1, пп. «а») Конвенции определяется, что каждый водитель автомобиля должен иметь водительское удостоверение. В подпункте «в» оговаривается, что водительское удостоверение должно выдаваться только после проверки компетентными органами наличия у водителя необходимых знаний и навыков управления ТС. Подпунктом «с» устанавливается, что национальным законодательством стран должны быть предусмотрены требования для получения водительского удостоверения.

В международных нормативных правовых документах сформирована правовая основа для регулирования системы допуска к управлению ТС. Национальное законодательство детализирует ее применительно к

¹ Конвенция о дорожном движении (заключена в г. Вене 08.11.1968) (с изм. от 23.09.2014). TreatySeries. Volume 1732. – New York: UnitedNations, 1999.

отдельно взятому государству. В частности, в нем должны быть определены минимальный возраст для получения водительского удостоверения, требования к состоянию здоровья и условия для успешной сдачи теоретического и практического экзаменов.

Придерживаясь рамочных требований международных нормативных правовых актов, российское законодательство устанавливает условия получения права на управление ТС, в том числе минимальный возраст обучения вождению и предоставления права на управление ТС.

Так, согласно пункту 21.4 Постановления Правительства РФ «О Правилах дорожного движения»² к учебной езде на дорогах допускаются обучающиеся вождению, достигшие возраста 16 лет, при обучении управлению транспортным средством категорий «В», «С» или подкатегории «С1».

В статье 26 Федерального закона «О безопасности дорожного движения»³ определены условия получения права на управление транспортными средствами, в том числе и минимальный возраст допуска к сдаче экзаменов на право управления ТС. В соответствии с требованием пункта 3 данной статьи лица, достигшие 17-летнего возраста, допускаются к сдаче экзаменов на право управления транспортными средствами категорий «В» и «С». Однако право на управление транспортными средствами им предоставляется по достижении 18-летнего возраста (совершеннолетия). Также несовершеннолетние могут стать водителями транспортных средств категории «М» и подкатегории «А1» по достижении 16-летнего возраста.

Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» определено, что порядок проведения экзаменов на право управления ТС устанавливается Правительством Российской Федерации.

Во исполнение данной нормы Постановлением Правительства РФ «О допуске к управлению транспортными средствами»⁴ утверждены

² Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 31.12.2020) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»)(с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2021)// Режим доступа: URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/ (дата обращения: 14.07.2021).

³ Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 08.12.2020) «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ, 11.12.1995, № 50, ст. 4873 (далее – Федеральный закон «О безопасности дорожного движения»).

⁴ Постановление Правительства РФ от 24.10.2014 № 1097 (ред. от 20.12.2019) «О допуске к управлению транспортными средствами» (вместе с «Правилами проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений»). ») (с изм. и доп., вступ. в силу

Правила проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений (далее – Правила), в которых предусмотрено, что в случае подачи заявления для сдачи экзамена и выдачи российского национального водительского удостоверения несовершеннолетним кандидатам в водители необходимо письменное согласие одного из законных представителей (родителей, усыновителей или попечителей) несовершеннолетнего кандидата в водители на сдачу им экзамена и выдачу российского национального водительского удостоверения, заверенное в соответствии с законодательством Российской Федерации, – в случае, когда заявителем является лицо в возрасте от 16 до 18 лет, за исключением случая объявления несовершеннолетнего лица полностью дееспособным (эмансипация) или вступления его в брак в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Письменное согласие должно быть нотариально заверено или требуется личное присутствие законного представителя, который дает свое разрешение на допуск несовершеннолетнего к сдаче экзаменов на право управления транспортными средствами.

Вышеперечисленные условия и требования реализованы в Административном регламенте Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений, утвержденном приказом МВД России от 20 октября 2015 г. № 995⁵. В Регламенте указано, что отсутствие письменного согласия одного из законных представителей несовершеннолетнего кандидата в водители является основанием для отказа в предоставлении государственной услуги по проведению экзаменов. Недостижение заявителем, успешно сдавшим экзамены на право управления транспортными средствами категорий «В» или «С», 18-летнего возраста является основанием для приостановления государственной услуги по выдаче водительского удостоверения.

Другими словами, обучаться вождению в условиях дорожного движения гражданин (не полностью дееспособный) имеет право с 16 лет, для допуска к сдаче экзаменов на право управления ТС ему должно исполниться 17 лет (для категорий «В» и «С»), а также, помимо об-

с 01.04.2021)// Режим доступа: URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_170282/ (дата обращения: 14.07.2021).

⁵ Приказ МВД России от 20 октября 2015 г. № 995 (ред. от 06.09.2017, с изм. от 25.10.2018) «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений» // Российская газета, 30.03.2016, № 66 (далее – Регламент).

ших условий, необходимо наличие согласия законных представителей. Водительское удостоверение выдается указанным лицам по достижении совершеннолетия (18 лет). В период времени от сдачи экзаменов до наступления совершеннолетия возможность управления транспортным средством отсутствует.

Важным элементом допуска к управлению транспортным средством является медицинский аспект обеспечения безопасности дорожного движения. Так, в Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» предусмотрено освидетельствование кандидатов в водители ТС, по итогам которого выдается медицинское заключение о наличии (об отсутствии) у водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) медицинских противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами. Регламентируется освидетельствование приказом Министерства здравоохранения Российской Федерации «О проведении обязательного медицинского освидетельствования водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств)»⁶. Медицинские заключения оформляются по результатам обследований и осмотров врачами, а также после проведения инструментальных и лабораторных исследований. Данные заключения действительны для предъявления в ГИБДД в течение 12 месяцев.

Однако каких-либо различий в порядке прохождения медицинского освидетельствования несовершеннолетними гражданами и гражданами, достигшими 18-летнего возраста, приказ не предусматривает.

Еще одним важным условием получения права на управление транспортными средствами в соответствии с Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» является необходимость прохождения гражданами в установленном порядке соответствующего профессионального обучения.

Данный порядок определяют нормативные правовые акты в области образования, в частности, приказ Министерства образования и науки Российской Федерации «Об утверждении примерных программ профес-

⁶ Приказ Минздрава России от 15.06.2015 № 344н (ред. от 25.12.2020) «О проведении обязательного медицинского освидетельствования водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств)» (вместе с «Порядком проведения обязательного медицинского освидетельствования водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств)», «Порядком выдачи медицинского заключения о наличии (об отсутствии) у водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) медицинских противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами») (Зарегистрировано в Минюсте России 11.03.2016 N 41376)// Режим доступа: URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_195212/ (дата обращения: 14.07.2021).

сионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий»⁷. На основании примерных программ подготовки или переподготовки водителей транспортных средств организации, осуществляющие образовательную деятельность (автошколы), составляют рабочие программы подготовки, которые согласовываются в ГИБДД на основании приказа МВД России «Об утверждении Порядка согласования основных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий»⁸.

Стоит отметить, что примерных программ профессиональной подготовки несовершеннолетних водителей транспортных средств в настоящее время не существует.

Примерные программы подготовки и переподготовки водителей транспортных средств категорий «М», «А», «В», «С» и подкатегорий «А1», «В1», «С1» могут быть использованы для разработки рабочих программ для профессиональной подготовки лиц, не достигших 18 лет.

Образовательные организации могут самостоятельно на основе примерных программ разработать соответствующие программы профессиональной подготовки для несовершеннолетних, но, как показывает практика, таких программ единицы.

Скорее всего, это связано, с одной стороны, с небольшим количеством обучающихся данной возрастной группы, с другой стороны, с тем, что условия сдачи квалификационных экзаменов и экзаменов на право управления транспортными средствами одинаковы для кандидатов в водители всех возрастов.

Вместе с тем в целях оказания методической помощи организациям, реализующим программы профессионального обучения водителей ТС соответствующих категорий и подкатегорий, Министерством просвещения Российской Федерации разработаны организационно-методические рекомендации (ИП-403/05 от 08.04.2019) по реализации программ профессиональной подготовки водителей категорий «В» и «М» и подкатегории «А1» из числа лиц, не достигших 18-летнего возраста (далее – методические рекомендации Министерства просвещения РФ).

⁷ Приказ Министерства образования и науки РФ от 26 декабря 2013 г. № 1408 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» (ред. от 19.10.2017) // Режим доступа: URL: <https://normativ.kontur.ru/document?moduleId=1&documentId=303676> (дата обращения: 14.07.2021).

⁸ Приказ МВД России от 04.02.2019 № 49 «Об утверждении Порядка согласования основных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» // Режим доступа: URL: <https://mvd.consultant.ru/documents/1056666> (дата обращения 14.07.2021).

Согласно приложению к методическим рекомендациям Министерства просвещения РФ в базовом цикле программ, разрабатываемых для несовершеннолетних, в предметах «Законодательство в сфере дорожного движения» и «Правила дорожного движения» предлагается предусмотреть изучение следующих тем:

1. Задачи и принципы Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

2. Уголовная и административная ответственность несовершеннолетних граждан за нарушение законодательства в сфере дорожного движения.

3. Актуальные изменения федерального законодательства о БДД, касающиеся прав несовершеннолетних граждан, достигших шестнадцатилетнего и семнадцатилетнего возраста, на управление ТС категорий «М», «В» и подкатегории «А1».

4. Ответственность родителей (законных представителей) несовершеннолетних за нарушение законодательства несовершеннолетними гражданами законодательства в сфере дорожного движения.

5. Транспортное средство как источник повышенного риска.

6. Основная опасность нарушений ПДД несовершеннолетними участниками дорожного движения.

Фактически указанные темы входят в предусмотренные примерными программами предметы, но их содержание в основном сосредоточено на правах, обязанностях и ответственности несовершеннолетних и их законных представителей.

Кроме того, Министерством просвещения Российской Федерации предлагается дополнить базовый цикл методических рекомендаций шестью учебными часами по предмету «История развития транспортной отрасли» с разделами «Транспортная инфраструктура», «Организации, обеспечивающие функционирование транспортной инфраструктуры» и практическим приложением в виде проведения экскурсий, викторин, семинаров по вопросам ПДД. В системе оценки результатов освоения программ рекомендуется предусмотреть промежуточную аттестацию указанной группы граждан, что целесообразно с точки зрения обучения несовершеннолетних.

Другими словами, отличие программы для несовершеннолетних, разъясненной методическими рекомендациями Министерства просвещения РФ, заключается в акцентировании внимания на законодательство, касающееся ответственности несовершеннолетних, и дополнительного предмета по истории, который хоть напрямую и не влияет на БДД, но направлен на формирование нравственно-правовой культуры подростков. Однако дополнительный предмет и периодическая проверка изученного материала приведут к увеличению количества часов и соответственно стоимости обучения.

Реализация методических рекомендаций Министерства просвещения РФ на официальном уровне осуществлена только в проекте «Профессиональное образование без границ» в образовательных организациях, подведомственных Департаменту образования и науки города Москвы. Проект наравне с освоением школьниками программ общего и среднего общего образования предполагает обучение по программам профессиональной подготовки по должностям служащих (секретарь суда, артист, бухгалтер и т.д.) и профессиям рабочих (дорожный рабочий, маляр и т.д.), в том числе профессии водителя, за счет средств бюджета города Москвы⁹.

Кроме того, несовершеннолетние могут совмещать прохождение программ профессиональной подготовки водителей ТС с другими образовательными программами, в частности среднего профессионального и дополнительного образования.

Так, обучаясь в среднем специальном учебном заведении (например, техникуме или колледже) по программам подготовки квалифицированных рабочих (среднее профессиональное образование), учащийся осваивает программы подготовки водителей транспортных средств. Обучаясь профессии «автослесарь», ученики параллельно осваивают профессиональную подготовку водителей транспортных средств и одновременно с аттестатом приобретают возможность получения водительского удостоверения. Продолжительность обучения составляет 3-4 года для учащихся после 9 класса и 1-2 года после 11 класса в зависимости от выбранной профессии и формы обучения.

С учетом наступления частичной дееспособности и распределения учебных часов в календарном графике обучения программы профессионального обучения водителей ТС рассчитаны на несовершеннолетних в возрасте старше 14 лет.

Программы профессиональной подготовки водителей транспортных средств разрабатываются так, чтобы подросток мог освоить программу к достижению минимального возраста допуска к экзаменам на право управления ТС.

Пройти обучение по программам профессиональной подготовки водителей транспортных средств можно в автошколах, которые имеют лицензию на осуществление образовательной деятельности. Наибольшее количество кандидатов в водители выпускается в настоящее время именно автошколами. С учетом массовости набора и ориентации организации на получение прибыли группы, в которых проходят обучение граждане, не дифференцируются по возрасту, а обучение осущест-

⁹ [Электронный ресурс] // URL: <https://www.spo.mosmetod.ru/borderless> (дата обращения: 18.02.2021).

вляется без учета личностных и психофизиологических особенностей несовершеннолетних.

Особую роль в воспитании и обучении несовершеннолетних участников дорожного движения играют детские юношеские автошколы (далее – ДЮАШ).

1.1. Анализ деятельности автошкол (включая детские юношеские автошколы), общие тенденции обучения несовершеннолетних водителей ТС

Одним из эффективных подходов, совмещающих вовлечение подростков в проблематику БДД и подготовку к управлению ТС, является обучение в ДЮАШ. Основная цель их деятельности – объединение детей и подростков для обучения основам безопасного поведения на дороге, привития им навыков безопасного управления транспортным средством и формирование образа законопослушного участника дорожного движения.

Детские юношеские автошколы осуществляют свою деятельность в соответствии с Конституцией Российской Федерации¹⁰, Гражданским кодексом Российской Федерации (от 30.11.1994 №51-ФЗ), Федеральным законом «О некоммерческих организациях» от 12.01.1996 № 7-ФЗ, Федеральным законом «Об образовании в Российской Федерации» от 29.12.2012 № 273-ФЗ, Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 № 196-ФЗ и иными нормативными актами и могут иметь различные организационно-правовые формы хозяйствующего субъекта, то есть являться юридическими лицами (коммерческими и некоммерческими организациями)¹¹.

В основном юношеские автошколы являются образовательными некоммерческими организациями дополнительного профессионального образования. Кроме того, в ДЮАШ распространены формы государственных и муниципальных образовательных учреждений дополнительного образования, осуществляющих свою деятельность за счет государственных и муниципальных бюджетов.

¹⁰ Принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020.

¹¹ Некоммерческой организацией является организация, не имеющая извлечение прибыли в качестве основной цели своей деятельности и не распределяющая полученную прибыль между участниками (ст. 2 Федерального закона «О некоммерческих организациях»). Как правило, обучение в такой организации проводится посредством реализации программ дополнительного образования, дополнительного профессионального образования, профессиональной подготовки, переподготовки и повышения квалификации, что позволяет извлеченную прибыль задействовать на функционирование организации и проведение социальных компаний по обучению детей правилам дорожного движения и безопасного поведения на дороге.

В 2019 году в Российской Федерации действовало 166 ДЮАШ, в которых обучалось 13009 детей. ДЮАШ функционируют в 40 из 85 регионов страны.

Необходимо отметить, что в 2019 году (по сравнению с 2018 годом) количество ДЮАШ сократилось в 19 субъектах, вместе с тем в 7 регионах увеличилось. Несмотря на тенденцию к сокращению количества детских юношеских автошкол в стране (-7,8%), наблюдается рост общего количества обучавшихся в них детей (+2,7%).

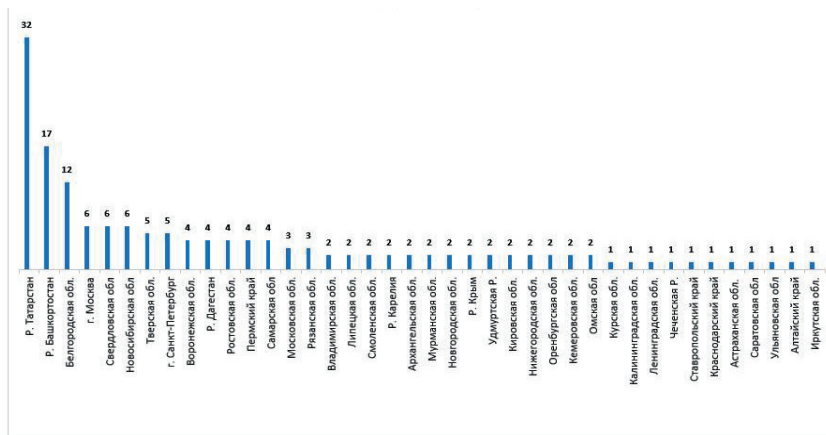


Рис. 1. Количество ДЮАШ в субъектах Российской Федерации

На рис. 1 регионы приведены в порядке сокращения в них количества ДЮАШ. Наибольшее количество ДЮАШ зарегистрировано в республиках Татарстан (32), Башкортостан (17) и в Белгородской области (12). В 12 регионах (города Москва и Санкт-Петербург, Свердловская, Новосибирская, Тверская, Воронежская, Ростовская, Самарская, Московская и Рязанская области, а также Республика Дагестан и Пермский край) действует небольшое количество (3-6) ДЮАШ. В остальных 25 субъектах наблюдается минимальное число организаций (1-2), занимающихся обучением детей и подростков основам безопасности дорожного движения.

Важным является не только наличие (отсутствие) детских юношеских автошкол в регионах, но и охват обучающихся в них несовершеннолетних.

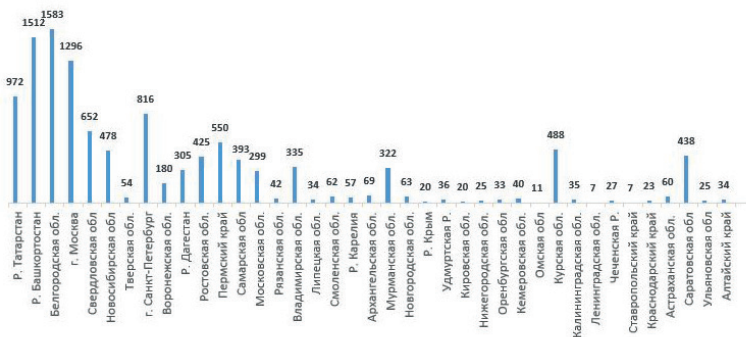


Рис. 2. Количество обучившихся в ДЮАШ детей, в субъектах Российской Федерации

Сравнительный анализ показал отсутствие прямой связи между количеством ДЮАШ и числом обучающихся в них детей.

Так, наибольшее число обучающихся детей наблюдается в Белгородской области (1583 человека), в Республике Башкортостан (1512), в г. Москве (1296) и Республике Татарстан (972) (рис. 2). Однако количество ДЮАШ в данных регионах 12, 17, 6 и 32 соответственно, а, например, в Тверской области и г. Санкт-Петербурге при равном количестве (5) ДЮАШ число обучившихся значительно отличается (54 и 816 соответственно).

Данная ситуация свидетельствует не столько о необходимости расширения сети ДЮАШ, сколько о необходимости повышения эффективности работы по организации процесса вовлечения детей.

Основными возрастными категориями обучающихся в ДЮАШ являются несовершеннолетние, которых, как правило, разделяют на следующие возрастные группы: 7-9, 10-12, 13-14 лет.

Анализ деятельности ДЮАШ показал, что единых требований к программам дополнительного образования не существует. Каждая школа самостоятельно разрабатывает программы, которые в основном рассчитаны на 3 года.

Как правило, содержание дополнительных образовательных программ включает в себя изучение правил дорожного движения, формирование сознательного и ответственного отношения к вопросам личной безопасности, умение оказывать само- и взаимопомощь в условиях дорожной среды, развитие внимания, воображения, наблюдательности и др.

Программы в основном реализуются на практических занятиях с использованием различных методов обучения, например таких, как

исторические экскурсии, посвященные развитию средств передвижения, отдельным видам транспорта и т.д., творческие конкурсы, викторины, турниры, интерактивные беседы, олимпиады, моделирование и анализ жизненных ситуаций и т.д. Данные методы обучения направлены на формирование самостоятельной, творческой личности, умеющей действовать коллективно для достижения высоких результатов. В качестве примера можно привести названия реализуемых программ: «С автомобилем на Ты», «Пешеход, водитель, пассажир», «Автомобиль – прошлое, настоящее и будущее».

Специфика практических занятий зависит от разнообразия материальной базы организации. В случае наличия в ДЮАШ велосипедов, мотоциклов, средств индивидуальной мобильности, мини-автомобилей программы дополнительного образования предусматривают занятия, на которых формируются навыки управления именно этими средствами передвижения.

Таким образом, можно отметить, что программы дополнительного образования, реализуемые для несовершеннолетних в возрасте до 14 лет, преподаются с учетом выполняемых ребенком ролей в этом возрасте, то есть с позиции ребенок – пешеход, ребенок – пассажир, и в основном направлены на организацию внешкольного досуга, выполняя функцию общего развития и воспитания, где особое место занимает формирование культуры безопасности дорожного движения.

Для возрастной группы от 14 лет и выше реализуются программы как дополнительного образования, так и профессиональной подготовки.

Сравнительный анализ содержания программ дополнительного образования для несовершеннолетних и примерных программ профессиональной подготовки водителей транспортных средств показал, что общим для них является обучение правилам дорожного движения в части основных положений, понятий и терминов, обязанностей участников дорожного движения, изучения дорожных знаков и разметки, регулирования дорожного движения, проезда перекрестков, пешеходных переходов, мест остановок маршрутных транспортных средств и железнодорожных переездов, оказания первой помощи (в силу возможностей детей), изучения элементарных принципов устройства транспортных средств, а в случае наличия необходимой материальной базы – формирования первичных навыков управления транспортными средствами.

Другими словами, программы, предназначенные для подростков от 14 лет, включают предметы и темы, которые в большей степени рассчитаны на статус несовершеннолетнего в качестве водителя ТС. Практические занятия по вождению автомобиля проводятся для подростков более старшего возраста (с 16 лет) и осуществляются уже в рамках профессиональной подготовки.

При сравнении рабочих программ профессиональной подготовки водителей транспортных средств категории «В», разработанных для лиц, не достигших 18 лет, и примерных программам профессиональной подготовки водителей транспортных средств категории «В»¹² стоит отметить различия в количестве предметов, тем и часов, отводимых на их изучение.

С учетом более длительных сроков обучения несовершеннолетних в учебный план рабочих программ (как правило, в базовый цикл) включаются дополнительные предметы и темы, например, история автотранспорта, введение в профессию «водитель», транспортная инфраструктура, содержание специального и профессионального циклов остается без изменений. Также отметим, что проанализированные рабочие программы для несовершеннолетних не предусматривают увеличение количества практических занятий по вождению.

Суммарная разница в учебных часах между рабочими программами профессиональной подготовки водителей транспортных средств категории «В», разработанными для лиц, не достигших 18 лет, и примерной программой профессиональной подготовки водителей транспортных средств категории «В» составляет в среднем 66 часов.

Таким образом, можно сказать, что анализ программ дополнительного образования, рабочих программ профессиональной подготовки водителей транспортных средств категории «В», разработанных для лиц, не достигших 18 лет, и примерных программ профессиональной подготовки водителей транспортных средств категории «В» показал, что при обучении несовершеннолетних по программам дополнительного образования отсутствует единый алгоритм процесса и содержания обучения. Рабочие программы профессиональной подготовки водителей для лиц, не достигших 18 лет, разрабатываются в соответствии с примерными программами профессиональной подготовки водителей, но включают дополнительные предметы и часы, отводимые на теоретические и практические занятия.

В целом необходимо отметить, что деятельность ДЮАШ важна не столько для массового обучения несовершеннолетних управлению ТС, сколько для формирования у подростков активной гражданской позиции в отношении обеспечения безопасности дорожного движения, образа законопослушного участника дорожного движения, навыков безопасного управления транспортными средствами.

С целью изучения мнения практических специалистов, работающих в системе образования и занимающихся обучением кандидатов в

¹² Приказ Министерства образования и науки РФ от 26 декабря 2013 г. № 408 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» (ред. от 19.10.2017). [Электронный ресурс] // URL: <https://normativ.kontur.ru/document?moduleId=1&documentId=303676> (дата обращения: 14.07.2021).

водители, сотрудников, осуществляющих проведение экзаменов на право управления транспортным средством, проведено экспертное интервьюирование по вопросам действующей нормативной правовой основы, регламентирующей допуск несовершеннолетних водителей транспортных средств к участию в дорожном движении, программы профессиональной подготовки водителей. Также изучалось мнение экспертов о совершенствовании обучения и допуска к управлению ТС несовершеннолетних в возрасте до 18 лет.

В качестве экспертов выступили опытные сотрудники экзаменационных подразделений и профильных отделов Управлений Госавтоинспекции, руководители и преподаватели автомотошкол, в том числе ДЮАШ (14 представителей образовательных организаций и 13 сотрудников Госавтоинспекции).

В интервьюировании приняли участие респонденты из 12 регионов Российской Федерации (г. Москва, Московская, Иркутская, Калужская, Волгоградская, Нижегородская, Воронежская, Ростовская области, Кемеровская область – Кузбасс, а также Алтайский, Краснодарский и Красноярский края).

Выбор регионов проводился в соответствии с результатами анализа статистических сведений за 5 лет (2015-2019 гг.). Анализировался показатель «ДТП по вине водителей ТС в возрасте от 16 до 18 лет». Критерием выбора регионов послужило состояние аварийности в них (табл. 1).

Таблица 1

**Перечень регионов Российской Федерации,
принявших участие в интервьюировании**

п/п	Регион	Федеральный округ (ФО)	Количество ДТП по вине водителей ТС в возрасте от 16 до 18 лет (2019 г.)	Тенденция
1	г. Москва	Центральный ФО	22	Рост с 2018 г.
2	Московская область	Центральный ФО	22	Сокращение по сравнению с 2015, 2016, 2018 гг.
3	Иркутская область	Сибирский ФО	29	Рост с 2017 г.

4	Калужская область	Центральный ФО	11	Рост с 2016 г.
5	Кемеровская область – Кузбасс	Сибирский ФО	18	Незначительная разница (2015-2019 гг.)
6	Волгоградская область	Южный ФО	24	Рост с 2016 г.
7	Нижегородская область	Приволжский ФО	19	Сокращение с 2015 г.
8	Воронежская область	Центральный ФО	26	Сокращение по сравнению с 2015, 2016, 2018 гг.
9	Ростовская область	Южный ФО	26	Рост по сравнению с 2016 и 2018 гг.
10	Алтайский край	Сибирский ФО	21	Незначительная разница (2015-2019 гг.)
11	Краснодарский край	Южный ФО	58	Рост с 2018 г.
12	Красноярский край	Сибирский ФО	19	Сокращение с 2015 г.

В рамках интервьюирования изучалось мнение экспертов о необходимости расширения сети ДЮАШ, разработки рабочих программ профессиональной подготовки для несовершеннолетних, формирования для них отдельных групп, о результатах сдачи экзаменов, причинах нарушения несовершеннолетними правил дорожного движения, а также о вероятности утраты знаний и навыков, приобретенных несовершеннолетними за время обучения, в период отсутствия возможности управлять ТС категории «В» (до совершеннолетия), о возможных ограничениях для несовершеннолетних водителей в случае их допуска к участию в дорожном движении.

Обобщив полученную информацию и мнения респондентов, стоит отметить, что 100% опрошенных из числа представителей образовательных организаций сообщили, что деятельность ДЮАШ эффективна в обучении основам безопасного участия в дорожном движении, а также считают необходимым увеличение количества таких организаций.

Программы подготовки водителей, не достигших 18-летнего возраста, в автошколах отсутствуют (в 13 из 14 автошкол).

На вопрос о целесообразности разделения обучения совершеннолетних и несовершеннолетних кандидатов в водители 71% из опрошенных представителей автошкол высказали мнение, что такого разделения не требуется (из-за минимальной разницы в возрасте обучающихся, отсутствия необходимого количества слушателей, возможного увеличения стоимости обучения в автошколе и пр.). При этом 85% респондентов отметили высокий уровень внимания у несовершеннолетних, их способность быстро усваивать предлагаемую учебную программу, адаптивность к новым формам обучения и пр.

Рабочие программы для несовершеннолетних с учетом методических рекомендаций Министерства просвещения РФ используются только в автошколах с оплатой обучения за счет регионального бюджета (г. Москва). Общее количество дополнительных теоретических занятий по таким программам в автошколах не превышает 20 учебных часов.

Вместе с тем в одной образовательной организации (г. Москва) отказались от применения рекомендованных предметов и тем при обучении несовершеннолетних. По словам представителя автошколы, причиной возвращения к стандартным рабочим программам профессиональной подготовки водителей транспортных средств послужило отсутствие интереса у учеников к дополнительным занятиям.

В двух автошколах (Воронежская область и Кемеровская область – Кузбасс) в программу подготовки водителей включены занятия со штатным психологом, направленные на обучение кандидатов методикам стрессоустойчивости.

Руководители автошкол (35% респондентов) предложили увеличить количество часов практического вождения, однако не исключили возможность значительного увеличения общей стоимости обучения.

В образовательных организациях получение допуска к управлению ТС рассматривается как необходимая составляющая освоения будущей профессии. Обучение кандидатов в водители продолжается в среднем 3 года (соразмерно всему периоду обучения), а к моменту сдачи экзаменов в Госавтоинспекции они достигают совершеннолетия. Значительных различий в результатах сдачи экзаменов по сравнению с совершеннолетними кандидатами в водители ТС не отмечается.

Представители автошкол (71%) отметили, что за период отсутствия возможности управлять ТС (категории «В», с момента сдачи экзаменов до наступления совершеннолетия) теоретические знания не утрачиваются, но навыки управления автомобилем, которые только сформировались, требуют закрепления систематическим повторением и совершенствованием. В связи с тем что навыки управления зачастую ограничиваются заучиванием траектории движения по экзаменационному маршруту и отработкой маневров и действий, проверяемых

на практическом экзамене, они не развиваются и могут быть частично утрачены.

Необходимо отметить, что проблема частичной утраты навыков актуальна не только для несовершеннолетних, но и для впервые получивших водительское удостоверение и может наблюдаться вследствие не-возрастных причин, например, правовых: лишения права на управление ТС, возникновения медицинских противопоказаний к управлению ТС, окончания срока действия водительского удостоверения; экономических: отсутствие ТС, средств на его содержание; личностных: страх, нежелание управлять ТС.

Результаты интервьюирования сотрудников Госавтоинспекции показали, что все сотрудники экзаменационных подразделений ГИБДД поддерживают популяризацию деятельности ДЮАШ.

Во всех 12 регионах имеются автошколы (в основном на базе средних профессиональных образовательных организаций), набирающие отдельные группы несовершеннолетних, но при регистрации данных групп в Госавтоинспекции большинство обучающихся достигают совершеннолетия, исключением является получение права на управление ТС категории «М» или подкатегории «А1».

Большая часть респондентов (76% из числа сотрудников экзаменационных отделов и подразделений Госавтоинспекции на региональном уровне) выразили уверенность в том, что итоговый уровень подготовки кандидатов разных возрастов примерно одинаков, что подтверждают результаты сдачи экзаменов. В то же время 53% респондентов отмечают необходимость изменения учебной программы для кандидатов в водители в возрасте до 18 лет за счет введения дополнительных часов обучения по предметам, касающимся ответственности водителя и последствий нарушения правил дорожного движения.

Сотрудники экзаменационных подразделений затруднялись с ответами на вопросы о необходимости формирования отдельных групп для обучения несовершеннолетних: 23% экзаменаторов отметили необходимость проведения дополнительных занятий, направленных на обсуждение основных причин ДТП и видов нарушений ПДД, которые могут привести к тяжелым последствиям (с наглядной демонстрацией), административной, уголовной и гражданской ответственности за их нарушение, 15% респондентов выразили мнение, что необходимы дополнительные предметы психологической направленности, разъясняющие причины совершения несовершеннолетними необдуманных поступков в жизни и в условиях дорожного движения.

Среди причин нарушения правил дорожного движения несовершеннолетними сотрудники Госавтоинспекции назвали спонтанность принятия решений, желание казаться крутыми в глазах сверстников, от-

сутствие культуры вождения и понимания, что транспортное средство является источником повышенной опасности, чувство вседозволенности и безнаказанности у «золотой молодежи» и асоциальных подростков, легкомыслие и недостаточно развитый инстинкт самосохранения. Стоит отметить наиболее важной причиной, которую назвали 76% респондентов, является отсутствие понимания подростками причинно-следственной связи между нарушением ПДД, возможным совершением ДТП и наступлением тяжких последствий, а также ответственности за совершение необдуманного поступка.

Высказывались мнения о необходимости внедрения в стране опыта зарубежных государств по выдаче временных водительских удостоверений или так называемых ученических прав, а также отмечалась целесообразность введения штрафных санкций за несоблюдение правил дорожного движения водителями с минимальным опытом управления ТС (направление на повторное обучение или пожизненное лишение права на управление транспортным средством).

Подводя итог, отметим значимость детских юношеских автошкол, необходимость структуризации и популяризации их деятельности, распространения в других регионах положительного опыта г. Москвы по ранней профессиональной социализации несовершеннолетних в рамках проекта «Образование без границ».

2. Психологические особенности лиц, не достигших 18-летнего возраста, влияющие на управление транспортным средством

В настоящее время в стране реализуется ряд важных стратегически значимых документов в области безопасности дорожного движения¹³, в которых особое внимание уделяется вовлечению детей и молодежи в деятельность по профилактике дорожно-транспортного травматизма, развитию детских юношеских автошкол, отрядов юных инспекторов дорожного движения.

Несовершеннолетние – это особая категория участников дорожного движения, которая отличается от других возрастных групп рядом

¹³ Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы, утвержденная Распоряжением Правительства Российской Федерации от 08.01.2018 № 1-р г. Москвы; Паспорт национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (утв. президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам, протокол от 24.12.2018 № 5); Паспорт федерального проекта «Безопасность дорожного движения» (утв. протоколом заседания проектного комитета от 20.12.2018 № 4) и др. [Электронный ресурс] // URL: <https://rg.ru/2018/01/24/strategiya-site-dok.html> (дата обращения: 25.03.2020).

личностных и психофизиологических особенностей, без учета которых невозможно эффективное привитие навыков безопасного поведения на дорогах, обучение правилам дорожного движения.

С точки зрения возрастной периодизации категория несовершеннолетних включает несколько возрастов (дошкольный, младший школьный, подростковый, юношеский). В рамках данного исследования интересен подростковый и юношеский возраст.

Необходимо отметить, что в психологии отсутствуют единые критерии определения границ возрастных периодов, тем не менее укажем, что подростковый период делится на младший (12-15 лет) и старший подростковый (15-17 лет), а юношеский период приходится на 17-19 лет¹⁴. Таким образом, 16-17 лет относится сразу к двум возрастным периодам.

Учитывая, что управление транспортным средством является сложной комплексной деятельностью, требующей от водителя наличия не только технических навыков, но и развитых психофизиологических функций (в большей степени), раскрытие психологического содержания указанных возрастных периодов является принципиально важным.

Отметим, что безопасное управление транспортным средством связано с таким понятием, как надежность водителя. Надежность водителя – это его способность безошибочно управлять автомобилем в любых дорожных условиях в течение всего времени движения (или рабочего времени, если мы рассматриваем профессию «водитель»).

Надежность водителя – комплексное свойство, включающее психофизиологические параметры (работоспособность, особенности функционирования нервной системы, ее свойства, время реакции), психологические процессы (память, внимание, мышление и др.), недостатки в функционировании которых могут приводить к ошибкам в принятии решений, или, наоборот, обеспечивать безопасность движения, социально-психологические качества личности (ответственность, дисциплинированность, культурность, ценностные установки и др.), определяющие характер поведения на дороге, профессиональный опыт, позволяющий реализовать наиболее рациональные приемы обеспечения безопасности в любых условиях движения, в том числе в опасных и критических ситуациях.

Надежность водителя (независимо от возраста) напрямую обеспечивает безопасность управления ТС и формируется постепенно.

Рассмотрим значимость данного свойства на примере несовершеннолетнего водителя, особенности формирования у него психофизиологических, психологических качеств и свойств и их влияние на управление транспортным средством.

¹⁴ Карабанова О.А. Возрастная психология: конспект лекций: учеб. пособие для вузов. – М.: Айрис Пресс, 2005. – 239 с.

В возрастной психологии подростковый возраст рассматривается как критический период развития, который сопровождается качественной перестройкой всех физиологических систем организма, что делает подростка чувствительным (сенситивным) к воздействию неблагоприятных факторов.

Тело подростка к 17-18 годам практически сформировано, но темп увеличения роста, веса, размеров внутренних органов, а также изменений в скелетной и мышечной системах индивидуален и скачкообразен (причем у девочек основные физические показатели формируются примерно на два года раньше, чем у мальчиков).

В связи с тем, что кости растут быстрее, чем мышцы, подростки часто испытывают проблемы с координацией движения. Поэтому резкие движения во время управления автомобилем, повороты и остановки, неравномерная нагрузка на правую и левую ногу могут вызвать смещение костей плечевого пояса и таза, что скажется на техническом аспекте управления транспортным средством, а также может привести к неправильному их срастанию (рис. 3).



Рис. 3.

Координация движения

Но более важным и существенным с точки зрения безопасного управления транспортным средством является тот факт, что мозг продолжает изменяться и расти. Формирование мозга заканчивается примерно к 24 годам.

Конечно, на поведение подростка влияет множество факторов: наследственность, приобретенный опыт, социализация, но в процессе управления транспортным средством наиболее важную роль играет именно динамика мозга.

Несмотря на то, что многие подростки по сравнению со взрослыми физически сильнее, быстрее и устойчивее, некоторые рассуждают и мыслят более эффективно, подростковый возраст является критической стадией развития, и в психологии его принято называть трудным. Несовершеннолетние переживают в этом возрасте личные драмы, во многом связанные с половым созреванием и гормональным всплеском, для них характерны уязвимость, импульсивность и склонность к риску.

Критическую стадию развития в этот период проходит и мозг подростка, и связано это с нейросозреванием (рис. 4 и 5).

Мозг состоит из правого полушария (отвечает за целостное восприятие событий, происходящих на дороге, пространственную ориентацию, интуицию, прогнозирование ситуации и др.) и левого (отвечает

за обучение навыкам управления транспортным средством, анализ, синтез и обобщение дорожной информации, которая постоянно поступает от внешней и внутренней среды, выстраивание маршрута движения и др.).

Каждое полушарие имеет четыре доли, выполняющие различные функции. Так, лобные доли мозга отвечают за планирование маршрута, освоение навыков управления ТС, внимание на дороге, речевое сопровождение всех управляющих действий и др.

Височные доли отвечают за слуховое восприятие звуков, возникающих при управлении ТС, превращение их в образы, обеспечивают восприятие речи, интонации, наполняют смыслом услышанные слова, помогают распознать выражение лиц участников дорожного движения.

Теменные доли помогают ощущать свое тело в процессе управления ТС, различать правую и левую ногу (руку), соотносить части тела, что необходимо для ориентации в пространстве. Кроме того, теменные доли принимают участие в восприятии боли, холода, тепла, что важно, например, для выстраивания микроклимата внутри салона, который напрямую влияет на работоспособность, возможность длительного управления ТС.

В затылочных долях перерабатывается зрительная информация, поступающая к водителю в ходе управления ТС. Затылочные доли отвечают за обработку информации о форме, цвете дорожных знаков, разметке, движении других автомобилей и др.

Процесс развития долей головного мозга протекает неравномерно и имеет индивидуальные различия.

В частности, по сравнению с другими областями мозга, лобные доли созревают позже. Эта область головного мозга очень важна для управления транспортным средством, так как вовлечена в планирование и регулирование когнитивного (познавательного) и социального аспекта поведения подростка, принятие решений, согласование мыслей и действий в соответствии с поставленными целями. Кроме того, важной функцией

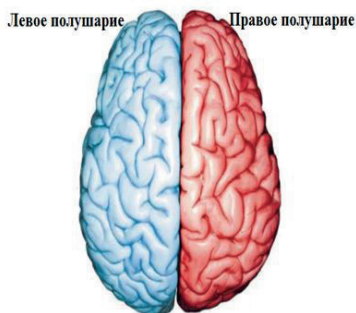


Рис. 4.
Полушария головного мозга

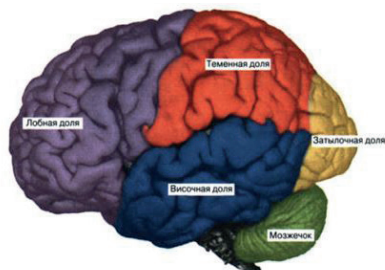


Рис. 5. Доли головного мозга

лобных долей является исполнительная, именно она выявляет конфликтующие мысли (например, двигаться дальше или затормозить), позволяет прогнозировать будущие последствия текущих действий, включает социальный контроль (подавляет мысли, способные привести к социально неприемлемым результатам).

Несформированность лобных долей в процессе управления транспортным средством может проявиться как невнимательность, повышенная отвлекаемость, неспособность спрогнозировать ситуацию, возникшую на дороге, потеря ориентации в пространстве и др., что в совокупности может стать причиной ДТП.

В соответствии с современными данными нейрофизиологии доказано, что сознание способно решать очень простые задачи, сложные и важные решения принимает наш мозг. Мозг способен принимать решения в обход сознания. Другими словами, каждый участник дорожного движения задействует не сознание, а мозг, точнее ту информацию, которая в нем хранится (например, знания о ПДД, об опасных ситуациях, возникающих в условиях дорожной среды, и др.).

То есть головной мозг – это как большой сервер, в котором хранится информация. Когда мозг сталкивается с проблемой, возникшей в дорожной ситуации, и испытывает озадаченность, он задействует ассоциативные связи между разными участками коры, пытаясь найти ответ. Подобно серверу он просчитывает имеющуюся информацию, прорабатывает возможные варианты.

Информационная мощность мозга подростка ограничена в связи с недостаточным количеством опыта. Невозможно просчитать информацию, которая отсутствует (то есть мозг ею не владеет), и учесть ее при разрешении трудной (неожиданно возникшей) ситуации в условиях дорожного движения.

Нейрофизиологический аспект состоит в том, что способность строить перспективные планы и заглядывать в будущее (то есть прогнозировать дорожную обстановку и возможные опасные ситуации, поведение других участников дорожного движения) формируется только к 21 году. К этому возрастному периоду происходит миелинизация¹⁵ соответствующих (отвечающих за будущее) зон мозга в лобной доле.

Это значит, что подросток физиологически не способен спрогнозировать все проблемы, с которыми может столкнуться в процессе управления ТС, не понимает, есть ли у него задатки к управлению ТС, что на самом

¹⁵ Миелинизация – это процесс изоляции нервных волокон миелином. По миелинизированным волокнам импульс проводится приблизительно в 5-10 раз быстрее, а это значит, что скорость реакции, например, на возникшую ситуацию в условиях дорожного движения, выше в несколько раз у человека, у которого процесс миелинизации завершен.

деле представляет собой профессия «водитель» и с какими сложностями он столкнется в случае, если выберет ее (впрочем, как и любую другую).

Отметим, что в таких странах, как Швейцария, Великобритания, Германия, Канада и др., где, несмотря на то что допуск несовершеннолетних к управлению ТС категории В возможен с 16, 17, 18 лет, управлять транспортным средством при наличии ученического водительского удостоверения разрешено в сопровождении лица, соответствующего установленным требованиям по возрасту и стажу управления. Например, в Швейцарии это лицо не моложе 23 лет со стажем управления ТС не менее трех лет, в Германии – не моложе 30 лет, стаж управления не менее трех лет, в Канаде – не моложе 25 лет, стаж управления четыре года и т.д.

К 25 годам мозг сформирован окончательно, но потенциально существует возможность что-то изменить, сконструировать, простроить заново. К этому времени складываются динамические стереотипы¹⁶, которые закрепляют привычки действовать, реагировать, думать и даже чувствовать.

Обучаясь управлению ТС, подросток все внимание сосредотачивает на технических навыках, ему трудно распределять внимание между внешними и внутренними факторами. По мере приобретения опыта, после того как мозг формирует динамические (двигательные) стереотипы как некий способ поведения (управления ТС) в заданных условиях, подросток сможет отслеживать больше факторов: движение других автомобилей, пешеходов, знаки и сигналы дорожного движения, неровности дороги и т.д.

Так, однажды сформированные в процессе обучения навыки управления ТС практически не подвержены изменению, поэтому так важно прививать несовершеннолетним навыки безопасного управления, прогнозирования ситуации в условиях дорожной среды и др. Моторные зоны коры головного мозга закрепляют соответствующие привычки и выполняют эту работу сами, без участия сознания. Другими словами, после закрепления динамических (двигательных) стереотипов управление в большей части происходит на автопилоте.

Необходимо отметить, что включается не только моторный автопилот, но и мысленный, однако происходит это только тогда, когда навыки управления доведены до автоматизма и мозг сформировал динамический стереотип. Для его формирования подростку потребуется время и опыт, а также понимание и осознание его пользы и вреда для управления транспортным средством.

Польза динамического стереотипа в том, что можно одновременно воспринимать несколько факторов, имеющих отношение к безопасно-

¹⁶ Динамический стереотип – это закрепившаяся система временных нервных связей в мозге, образовавшаяся в ответ на устойчиво повторяющуюся систему раздражителей в условиях дорожного движения и позволяющая выполнять определенные действия без значительного напряжения сознания.

му управлению и движению в потоке (сигналы светофора, звуки, дорожная разметка, пешеходы и др.), и не отвлекаться на технику управления. Такой механизм работы мозга необходимо использовать в позитивных целях, формируя динамические стереотипы безопасного управления ТС.

Вред состоит в том, что при сформированном динамическом стереотипе водитель отвлекается на «внутреннее думание». При этом он зрительно воспринимает информацию, поступающую из внешней и внутренней среды, но упускает детали, которые и могут стать причинами ДТП (резкий маневр другого ТС, неожиданное появление пешехода и др.).

Такое мысленное блуждание чаще всего проявляется, когда усвоен маршрут передвижения. Для водителя с опытом достаточно 20-30 раз (примерно месяц передвижения по маршруту туда-обратно), чтобы сам путь записался в памяти, и он перестал следить за разметкой, дорожными знаками и др. Именно поэтому в местах, где изменяют дорожные знаки или светофоры (например, добавляют секцию в виде стрелки), резко увеличивается количество дорожно-транспортных происшествий. Водители, использующие один и тот же маршрут, под влиянием внутреннего автопилота неосознанно совершают правонарушения.

Высказывание А. Эйнштейна лучше всего описывает этот феномен: «Самая большая глупость – делать то же самое и надеяться на другой результат».

Для подростка потребуется больше времени, прежде чем он сможет отвлекаться на «внутреннее думание». Уточним, что это возможно только при условии сформированного навыка технического управления автомобилем. Опасность такого отвлечения для подростков в том, что у него до конца не сформирована префронтальная кора головного мозга, отвечающая за контроль и прогнозирование. К тому же дополнительным фактором являются особенности подросткового возраста, такие, как бравада, склонность к риску, желание выделиться и т.д., которые в условиях «мысленного блуждания» могут спровоцировать ошибки управления, приводящие к ДТП.

Известен также феномен, связанный с нейрофизиологией мозга и влияющий на безопасное управление транспортным средством. Этот феномен называется схема тела и проявляется в том, что мозг как бы продолжает размеры нашего тела до границ автомобиля (на практике этот феномен проявляется как ощущение габаритов автомобиля).

Так, водитель, находясь за рулем конкретного ТС, ощущает схему тела по границам автомобиля. Возможность ощущать габариты автомобиля связана с теменной долей мозга, которая формируется к 20 годам. Поэтому подростку выработать схему тела ранее гораздо сложнее по физиологическим причинам. Ее отсутствие может приводить к ДТП в условиях, когда подросток не чувствует границ автомобиля и может не соблю-

дать безопасную дистанцию, слишком близко двигаться с параллельно едущим ТС и др.

Таким образом, в 16-17 лет физическое тело подростка уже сформировано, однако ряд важных психофизиологических функций, которые напрямую обеспечивают безопасность управления транспортным средством, развиты не до конца.

2.1. Эмпирическое исследование психофизиологических особенностей подростков, влияющих на управление транспортным средством

С целью составления психологических портретов совершеннолетнего кандидата в водители транспортного средства и кандидата, не достигшего 18-летнего возраста, был осуществлен подбор психологических методик, позволяющих определить личностные особенности кандидатов, их уровень самооценки, тревожности, агрессивности, враждебности и др.

Указанные личностные особенности влияют на управление транспортным средством и обеспечивают его безопасность.

Для реализации указанной цели в исследовании использовались следующие диагностические методики:

1. Шестнадцатифакторный личностный опросник Р.Б. Кеттелла (16-ФЛО), направленный на оценку индивидуально-психологических особенностей личности кандидата в водители, которые проявляются как относительно устойчивые способы поведения в условиях дорожного движения.

2. Тест-опросник Г. Айзенка (ЕРІ), направленный на выявление уровня общительности (замкнутости), эмоциональной стабильности (неустойчивости) кандидата в водители, выраженного в его темпераменте.

3. Опросник Ч.Д. Спилбергера – Ю.Л. Ханина, направленный на выявление личностной тревожности (как устойчивой характеристики личности) и ситуативной тревожности (как состояние в данный момент).

4. Опросник уровня агрессивности и враждебности А. Басса – А. Дарки, предназначенный для выявления уровня агрессивности и враждебности.

Кроме того, были использованы дополнительные тесты, позволяющие изучить психофизиологические особенности кандидатов, которые также, как и личностные особенности, влияют на надежность управления транспортным средством.

Комплексное изучение психофизиологических особенностей осуществлялось с помощью оценки:

функционального состояния нервной системы: объема внимания, латентного периода простой (ПЗМР) и сложной (СЗМР) зрительно-моторной реакций;

индивидуально-типологических свойств нервной системы: уровня функциональной подвижности (УФП) нервных процессов, работоспособности головного мозга (РГМ), уравновешенности нервных процессов (РДО);

индивидуальных особенностей развития отдельных психических функций: кратковременной памяти, внимания.

Реализация психофизиологических методик проводилась с помощью специальной автоматизированной программы.

В исследовании приняли участие 528 кандидатов в водители, которые были разделены на 2 группы: в первую группу вошли несовершеннолетние кандидаты в возрасте 16-17 лет (108 человек – 20,5%), во вторую – совершеннолетние кандидаты в возрасте 18-49 лет (420 человек – 79,5%).

Для формирования положительной установки испытуемых на психофизиологическое обследование им предварительно объяснялись смысл и значение исследований, а также в каждом конкретном случае давалась инструкция по выполнению тест-задания.

На основании данных были получены следующие результаты психофизиологического исследования (табл. 2).

Таблица 2

Достоверные отличия по психофизиологическим и психологическим показателям между несовершеннолетними и совершеннолетними кандидатами в водители

Показатели	Несовершеннолетние кандидаты в водители	Совершеннолетние кандидаты в водители
Психофизиологические показатели		
Психические процессы:		
Внимание, объем (балл)	3,34±0,25	2,42±0,08
Нейродинамические особенности:		
Сложная зрительно-моторная реакция (м/сек)	451,59±8,49 Психофизиологические показатели	509,39±3,47
Работоспособность головного мозга (количество сигналов/5 минут)	481,28±19,24	539,48±2,81
Реакция на движущийся объект (запаздывание)	12,7±0,49	14,7±0,21

При наличии достаточного количества знаний и опыта управления транспортным средством в памяти формируются навыки работы, соответствующие определенным дорожным ситуациям. Важным психическим процессом, определяющим надежность управления ТС, является внимание. Именно невнимательность часто лежит в основе причин ДТП.

По результатам психофизиологического исследования по критерию функционального состояния нервной системы определен объем внимания у несовершеннолетних и совершеннолетних кандидатов в водители. Так, объем внимания несовершеннолетних составляет $3,34 \pm 0,25$ (балл), совершеннолетних кандидатов в водители – $2,42 \pm 0,08$ (балл). Несмотря на то что значение объема внимания у несовершеннолетних немного выше, обе группы имеют средний уровень объема внимания и памяти.

Среди показателей нейродинамической сферы, определяющих надежность и эффективность управления ТС, наиболее информативными являются зрительно-моторная реакция, работоспособность головного мозга, реакция на движущийся объект.

Так, сложная зрительно-моторная реакция связана с аналитико-синтетической деятельностью, обработкой поступающей информации из дорожной среды и включает не только ее восприятие (информации), но и анализ, переработку и принятие решения. У несовершеннолетних показатель зрительно-моторной реакции ниже и составляет $451,59 \pm 8,49$, у совершеннолетних кандидатов в водители – $509,39 \pm 3,47$. Отметим, что в обеих группах преобладает низкий и средний уровень сложной зрительно-моторной реакции (табл. 3).

Таблица 3

Сложная зрительно-моторная реакция

Уровни	Количество	Несовершенно- летние (%)	Количество	Совершенно- летние (%)
Низкий	18	40.91	298	74.31
Средний	19	43.18	95	23.69
Высокий	7	15.91	8	2
Всего	44	100	401	100

Следующий показатель – работоспособность головного мозга. Низкие значения по данному показателю в условиях дорожного движения характеризуются быстрой утомляемостью, необходимостью в дополнительных перерывах для отдыха, резким снижением продуктивности работы на фоне отвлекающих факторов и напряженных (экстремальных)

ситуаций, провоцирующих тревогу и неуверенность. Так, показатель работоспособности головного мозга у несовершеннолетних составил $481,28 \pm 19,24$, у совершеннолетних кандидатов в водители – $539,48 \pm 2,8$. Отметим, что в обеих группах преобладает низкий и средний уровень работоспособности головного мозга (табл. 4).

Таблица 4

Работоспособность головного мозга

Уровни	Кол-во	Несовершенно- летние (%)	Кол-во	Совершенно- летние (%)
Низкий	33	47.83	224	55.58
Средний	34	49.28	174	43.18
Высокий	2	2.9	5	1.24
Всего	69	100	403	100

Функциональная подвижность нервных процессов отражается в реакции на движущийся объект и характеризует наивысший уровень выполнения деятельности для водителя, предусматривающий наряду с положительными реакциями их дифференциацию, то есть экстренное переключение действий, быструю смену возбудительного и тормозного процессов. Данное свойство отражает способность нервной системы к выполнению в единицу времени определенного количества рабочих циклов при действии возбудительных и тормозных сигналов.

Таблица 5

Реакция на движущийся объект

Уровни	Кол-во	Несовершенно- летние (%)	Кол-во	Совершенно- летние (%)
Неуравновешенный с преобладанием процессов возбуждения	3	3.8	6	1.53
Неуравновешенный с преобладанием процессов торможения	54	68.35	310	79.28
Уравновешенный	22	27.85	75	19.18
Всего	79	100	391	100

Так, показатель реакции на движущийся объект у несовершеннолетних ниже и составил $12,7 \pm 0,49$, у совершеннолетних кандидатов в водители – $14,7 \pm 0,21$. Чем выше показатель, тем медленнее реакция на движущиеся объекты в условиях дорожного движения.

В обеих группах преобладает средний уровень функционирования подвижности нервных процессов с преобладанием процесса торможения. Низкий уровень функционирования подвижности нервных процессов с преобладанием процессов возбуждения характерен в большей степени для несовершеннолетних кандидатов в водители (табл. 5).

Следующим этапом исследования явилось изучение личностных особенностей обследуемых групп.

Результаты статистически значимых различий психологических показателей несовершеннолетних и совершеннолетних кандидатов в водители представлены в таблице 6.

Таблица 6

Достоверные отличия по психологическим показателям между несовершеннолетними и совершеннолетними кандидатами в водители

Показатели	Несовершеннолетние	Совершеннолетние
Психологические показатели		
Шестнадцатифакторный личностный опросник Р.Б. Кеттелла (16PF-C)		
Замкнутость – общительность, шкала А	$7,83 \pm 0,42$	$8,85 \pm 0,1$
Эмоциональная нестабильность – эмоциональная стабильность, шкала С	$5,83 \pm 0,5$	$9,28 \pm 0,08$
Сдержанность – экспрессивность, шкала F	$6,96 \pm 0,46$	$5,23 \pm 0,09$
Низкая нормативность поведения – высокая нормативность поведения, (балл) G	$6,3 \pm 0,37$	$9,55 \pm 0,1$
Спокойствие – тревожность, (балл) O	$6,65 \pm 0,55$	$4,09 \pm 0,11$
Низкий самоконтроль – высокий самоконтроль, (балл) Q3	$6,91 \pm 0,4$	$8,47 \pm 0,08$
Расслабленность – напряженность, (балл) Q4	$6,13 \pm 0,38$	$3,72 \pm 0,09$

Тест-опросник Г. Айзенка		
Экстраверсия – интроверсия, (балл) ЕРІ-экстраверсия	13,68±0,33	14,99±0,13
Эмоциональная неустойчивость – устойчивость, (балл) ЕРІ-нейротизм	9,63±0,64	6,06±0,18
Опросник уровня агрессивности и враждебности А. Басса – А. Дарки		
Физическая агрессия, (балл) БД1	6,23±0,28	4,49±0,08
Раздражение, (балл) БД3	5,74±0,32	2,72±0,1
Негативизм, (балл) БД4	3,06±0,19	1,37±0,06
Вербальная агрессия, (балл) БД7	7,89±0,35	6,15±0,11
Агрессивность, (балл) БД9	16,19±0,53	13±0,16
Враждебность, (балл) БД10	10,06±0,41	5,92±0,13
Опросник Ч.Д. Спилберга – Ю.Л. Ханина		
Ситуативная тревожность, (балл) СТ	25,25±1,26	38,06±3

Рассмотрим показатели, полученные по результатам диагностики шестнадцатифакторного личностного опросника Р.Б. Кеттелла (16PF-С). Отметим, что в таблице указаны лишь те показатели, которые имеют статистически значимые отличия по шкалам (7 шкал из 16).

По шкале «замкнутость – общительность» (фактор А) у совершеннолетних показатель выше ($8,85 \pm 0,1$), чем у несовершеннолетних ($7,83 \pm 0,42$), что определяет их адаптивность и общительность. В условиях дорожного движения это может проявляться как большая приспособляемость и ориентированность в потоке, готовность к сотрудничеству и гибкому поведению, желание избегать конфликтных ситуаций на дороге, внимание к другим участникам дорожного движения.

Шкала «эмоциональная нестабильность – эмоциональная стабильность» (фактор С) позволяет определить зрелость эмоций или, наоборот, нерегулируемую эмоциональность. У совершеннолетних кандидатов в водители показатель выше ($9,28 \pm 0,08$), чем у несовершеннолетних ($5,83 \pm 0,5$). Другими словами, совершеннолетние кандидаты при управлении транспортным средством склонны проявлять большую эмоциональную устойчивость, выдержанность, для них характерны большая эмоциональная зрелость, спокойствие, устойчивость в интересах, работоспособность, гибкое поведение в стрессовых ситуациях, тогда как несовершеннолетним свойственна изменчивость поведения, эмоциональная неустойчивость, импульсивность, подверженность вли-

янию чувств, смене настроения и фрустрации, что особенно опасно в условиях дорожного движения.

С возрастом проявление импульсивности и беспечности постепенно снижается, что рассматривается как свидетельство определенной зрелости личности. Так, показатель по шкале сдержанность – экспрессивность (фактор F) у несовершеннолетних выше ($6,96 \pm 0,46$), чем у совершеннолетних ($5,23 \pm 0,09$) и подтверждает указанную закономерность. То есть для подростков в большей степени характерна беспечность, безрассудность, экспрессивность, экспансивность (несдержанность, горячность в проявлении чувств), что может рассматриваться как риск-ориентированный фактор при управлении транспортным средством.

G фактор (шкала «низкая нормативность поведения – высокая нормативность поведения») определяет в структуре личности отношение к другим участникам дорожного движения, уровень саморегуляции, нормативности в социальном поведении. Так, у совершеннолетних показатель составил $9,55 \pm 0,1$, что выше, чем у несовершеннолетних $6,3 \pm 0,37$. Другими словами, совершеннолетние кандидаты больше склонны к ответственности, к разумному поведению, осознанному соблюдению общепринятых моральных норм и правил, нормативности поведения в условиях дорожного движения, чем несовершеннолетние, которые более подвержены влиянию чувств, ситуативных желаний, склонны к импульсивности, гибкости по отношению к социальным нормам, что негативно влияет на надежность управления ТС.

По шкале «спокойствие – тревожность» (фактор O) показатель у несовершеннолетних кандидатов составляет $6,65 \pm 0,55$, что характеризует их личность как беспокойную, неустойчивую к напряженным ситуациям (а именно такие ситуации часто встречается в условиях дорожного движения), ранимую, подверженную меняющемуся настроению, страхам. Наоборот, более низкий показатель ($4,09 \pm 0,11$) у совершеннолетних свидетельствует об уверенности в себе и в своих силах, спокойствии, хладнокровии (что особенно важно в экстремальных ситуациях дорожного движения) и др.

Волевая саморегуляция – основа произвольного социального поведения и взаимодействия с другими участниками дорожного движения в условиях дорожно-транспортной среды. Показатели по шкале «низкий самоконтроль – высокий самоконтроль» (фактор Q3) являются важными для обеспечения безопасности дорожного движения.

Так, более низкие показатели у несовершеннолетних по этой шкале $6,91 \pm 0,4$ по сравнению с совершеннолетними кандидатами $8,47 \pm 0,08$ указывают на несформированность личности, неприспособленность к своим эмоциям и действиям, недостаточно развитую волю и самоконтроль, осознанность волевого поведения, что может проявиться как неупоря-

доченность и импульсивность в процессе управления ТС, склонность к ошибкам при принятии решений в дорожной ситуации, отсутствие четких принципов взаимодействия с другими участниками дорожного движения, объективности в оценке их и собственных действий.

Показатель по шкале «расслабленность – напряженность» (фактор Q4) у несовершеннолетних кандидатов составляет $6,13 \pm 0,38$, что, с одной стороны, определяет их эмоциональный тонус как более высокий, чем у совершеннолетних, но, с другой стороны, энергетическая возбужденность, требующая постоянной разрядки, снижает эмоциональную устойчивость, нарушает равновесие и может проявляться как агрессивность, что в условиях дорожного движения является дополнительным фактором риска.

Необходимо отметить, что к анализу были приняты результаты, которые имели статистически значимые различия между двумя обследуемыми группам.

Темперамент является важнейшей врожденной характеристикой личности. Именно темпераментом обусловлены уровень активности нервных процессов, энергии, ритм жизни, эмоциональная устойчивость (неустойчивость), благодаря которым определяется открытость (закрытость) в общении, легкость (сложность) выстраивания отношений с людьми, включая участников дорожного движения, умение приспособиться к динамичной ситуации дорожного движения, склонность к сотрудничеству или индивидуализму, скорость реакции в ответ на раздражители, поступающие из внешней и внутренней дорожно-транспортной среды, и др.

Показатели, полученные по результатам теста-опросника Г. Айзенка, коррелируют с результатами личностного опросника Р.Б. Кеттелла. Так, эмоциональная неустойчивость в большей степени характерна для подростков $9,63 \pm 0,64$, чем для совершеннолетних кандидатов в водители $6,06 \pm 0,18$ (см. табл. 6).

Высокий уровень проявления эмоциональной устойчивости характерен для 78% совершеннолетних кандидатов и 50% несовершеннолетних. Низкий уровень эмоциональной устойчивости проявляют лишь 3,3% взрослых и 26% подростков (табл. 7).

Агрессивность как системное свойство личности в совокупности с другими качествами определяет надежность управления транспортным средством.

Под агрессивностью понимается такое свойство личности, которое характеризуется наличием деструктивных тенденций и чаще всего проявляется в области субъектно-объектных отношений, например, в условиях дорожно-транспортной среды, тогда как враждебность понимается как реакция, развивающая негативные чувства и негативные оценки относительно событий и людей как участников дорожного движения.

Таблица 7

Эмоциональная устойчивость

Уровни	Кол-во	Несовершеннолетние (%)	Кол-во	Совершеннолетние (%)
Низкий	17	26.15	14	3.38
Средний	15	23.08	76	18.36
Высокий	33	50.77	324	78.26
Всего	65	100	414	100

Общей тенденцией по результатам опросника уровня агрессивности и враждебности А. Басса – А. Дарки является тот факт, что у подростков по шкалам «физическая агрессия», «раздражение», «негативизм», «вербальная агрессия», «агрессивность», «враждебность» показатели выше, чем у совершеннолетних кандидатов в водители (табл. 8), что характеризует несовершеннолетних кандидатов в водители как ненадежных (по этому критерию).

Таблица 8

Эмоциональная устойчивость

Показатели	Несовершеннолетние	Совершеннолетние
Физическая агрессия, (балл) БД1	6,23±0,28	4,49±0,08
Раздражение, (балл) БД3	5,74±0,32	2,72±0,1
Негативизм, (балл) БД4	3,06±0,19	1,37±0,06
Вербальная агрессия, (балл) БД7	7,89±0,35	6,15±0,11
Агрессивность, (балл) БД9	16,19±0,53	13±0,16
Враждебность, (балл) БД10	10,06±0,41	5,92±0,13

Укажем, что надежность управления ТС во многом определяется безаварийностью и сниженным риском возникновения опасной ситуации, исключением создания помех для других участников дорожного движения, уважением и прогнозированием их поведения на дороге и др.

Кроме того, надежность управления ТС как интегральное качество личности связана с наличием (выраженностью) или отсутствием у водителя определенных индивидуально-психологических характеристик.

Несмотря на отсутствие в настоящее время единой точки зрения на перечень таких качеств, можно сказать, что агрессивность и враждебность препятствуют надежному, а значит, безопасному управлению транспортным средством.

Еще одним важным показателем, влияющим на управление транспортным средством, является тревожность водителя. Тревожность способна воздействовать на когнитивные и эмоциональные процессы, на обработку информации, поступающей из дорожно-транспортной среды, на регуляцию эмоций, поддерживать негативный аффект.

Результаты опросника Ч.Д. Спилберга – Ю.Л. Ханина, определяющего уровень тревожности, позволяют говорить о значимых различиях по шкале «ситуативная тревожность». У совершеннолетних кандидатов в водители показатель ($38,06 \pm 3$) выше, чем у несовершеннолетних ($25,25 \pm 1,26$), что может быть связано с повышенной нервозностью, беспокойством, типичной реакцией на нетипичную ситуацию (ситуацию тестирования, оценки их личностных качеств).

Тем не менее для большей части совершеннолетних кандидатов характерен средний уровень тревожности, тогда как для подростков – низкий (табл. 9).

Таблица 9

Ситуативная (реактивная) тревожность

Уровни	Кол-во	Несовершенно- летние (%)	Кол-во	Совершеннолетние (%)
Низкий	67	75.28	4	25
Средний	15	16.85	7	43.75
Высокий	7	7.87	5	31.25
Всего	89	100	16	100

Оптимальное сочетание эмоциональной устойчивости, толерантности к стрессовым нагрузкам, опоры на свой опыт, ответственности характерно для водителей со средним уровнем водительской тревожности, способствующим адекватной оценке своего поведения за рулем и безопасности дорожного движения. Низкая тревожность требует внимания к мотивам деятельности и повышения чувства ответственности.

Совокупный (по всем методикам) психофизиологический профиль исследуемых групп представлен на диаграммах (рис. 6 и 7).

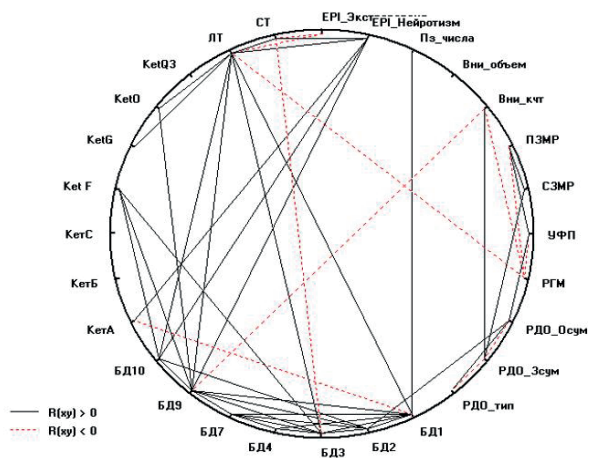


Рис. 6. Профиль несовершеннолетних кандидатов в водители

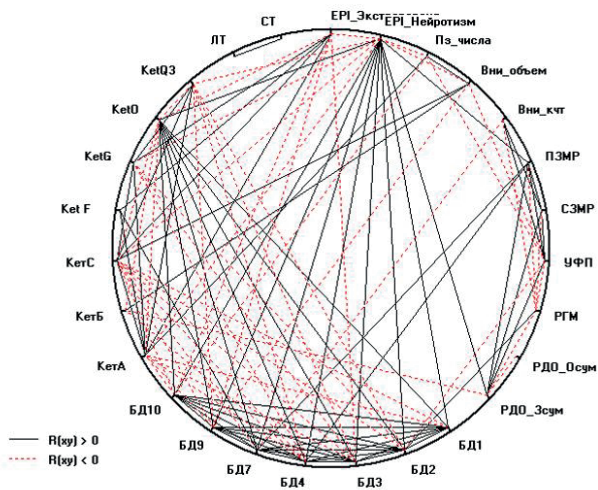


Рис. 7. Профиль совершеннолетних кандидатов в водители

Профиль совершеннолетних кандидатов в водители более наполненный, связей и взаимозависимостей внутри него гораздо больше. Это указывает на то, что психофизиологические связи сформированы и устойчивы, показатели по одной методике коррелируют с показателями других методов. Так, например, показатели шкалы «нейротизм (EP1)» связаны с показателями по шкалам «враждебность», «агрессивность», «негативизм», «раздражение» (БД10, БД9, БД7, БД 4), объем внимания (Вни_объем) связан с эмоциональной устойчивостью (КетС) и интеллектом (КетБ) и т.д.

В связи с тем, что у несовершеннолетних кандидатов в водители продолжает развиваться головной мозг, формируются структура личности, убеждения, ценностно-смысловые ориентации и др., их профиль неплотный, незаполненный. По мере развития подростков профиль постепенно будет наполняться, приобретать устойчивые связи и взаимозависимости.

Таким образом, по совокупным результатам проведенного исследования можно составить психологический портрет несовершеннолетнего и совершеннолетнего кандидата в водители.

Для несовершеннолетнего кандидата в водители (по сравнению с совершеннолетними кандидатами) характерен более высокий объем внимания, который измеряется количеством объектов, воспринимаемых одновременно в потоке движущегося транспорта, отслеживании изменений, происходящих на дороге. В то же время для них свойственна сниженная работоспособность головного мозга, проявляющаяся в быстрой утомляемости, в необходимости частых перерывов на отдых, отвлекаемости, более медленной реакции на движущийся объект, что в условиях дорожного движения проявляется как запаздывание восприятия, обработки и анализа поступающей информации из дорожно-транспортной среды и повышает возможные риски на дороге.

Что касается личностных особенностей, напомним, что возраст 16-17 лет относится к переходному от отрочества к юношеству и рассматривается как трудный с еще формирующейся картиной мира, ценностными ориентациями, установками, определяющими в том числе правосознание.

Среди важных личностных характеристик, влияющих на управление транспортным средством, следует отметить ранимость, эмоциональную неустойчивость, импульсивность, подверженность влиянию чувств, фрустрации, страхам, недовольство собой, гибкость по отношению к социальным нормам, неприспособленность к своим эмоциям и действиям, недостаточную развитость воли и самоконтроля, в большей степени конфликтный стиль взаимодействия. Указанные характеристики могут проявляться в условиях дорожного движения как слабая приспособляемость и ориентированность в потоке, соперничество и желание самоутвердиться в условиях дорожного движения, отсутствие четких принципов взаи-

модействия с другими участниками дорожного движения и объективности в оценке их и собственных действий.

Кроме того, у несовершеннолетних кандидатов показатели физической агрессии, раздражение, негативизм, вербальная агрессия, агрессивность, враждебность выше, чем у совершеннолетних кандидатов в водители. Это значит, что при эмоциональной неустойчивости проявление агрессии (любого вида), нарушающей внутреннее равновесие, в условиях дорожного движения является дополнительным фактором риска и характеризует подростков как ненадежных водителей.

Психологический портрет совершеннолетнего кандидата в водители

Для совершеннолетнего кандидата в водители характерна более высокая работоспособность головного мозга (по сравнению с несовершеннолетними кандидатами), большая продуктивность работы на фоне отвлекающих факторов, напряженных (экстремальных) ситуаций, провоцирующих тревогу и неуверенность, более быстрая реакция на движущийся объект, большая приспособляемость и ориентированность в потоке.

Среди личностных качеств совершеннолетнего кандидата в водители можно выделить гибкое поведение в стрессовых условиях, ответственность, осознанность в проявлении нормативности поведения в условиях дорожного движения, соблюдении общепринятых моральных норм и правил, эмоциональную зрелость, проявляющуюся в эмоциональной устойчивости, выдержанности, спокойствии, готовности к сотрудничеству и избеганию конфликтных ситуаций на дороге.

Также отметим, что все показатели по шкалам, связанным с агрессивностью и враждебностью, у совершеннолетних кандидатов в водители ниже, чем у несовершеннолетних, что характеризует их как более надежных водителей.

3. Анализ аварийности с участием водителей в возрасте 16-19 лет (2015-2019 гг.)

В 2019 году на территории Российской Федерации продолжилось снижение основных показателей аварийности – количество дорожно-транспортных происшествий сократилось на 2,2% (164358), число погибших – на 6,8% (16981) и раненых – на 1,9% (210877). Тенденция к снижению основных показателей аварийности сохраняется с 2014 года. Наибольшее снижение наблюдалось в 2015 году (на 7,9%, 14,3% и 8,2% соответственно), наименьшее – в 2018 году (на 0,8%, 4,6% и 0,2% соответственно) (рис. 8).

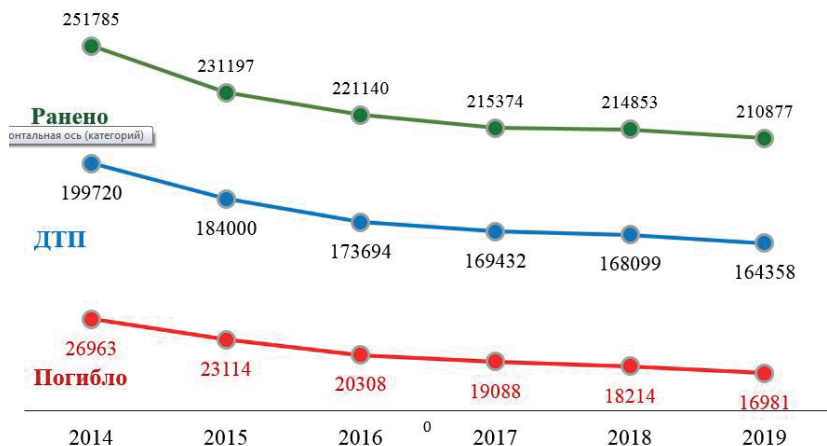


Рис. 8. Основные показатели аварийности (2014-2019 гг.)

В настоящем разделе проанализированы статистические данные за период с 2015 по 2019 год¹⁷, характеризующие состояние дорожно-транспортной аварийности с участием и по вине водителей в возрасте 16-19 лет¹⁸.

Несмотря на определенные изменения, в целом уровень дорожно-транспортной аварийности в стране с участием водителей данных возрастов остается по-прежнему высоким.

Необходимо обратить внимание на то, что наибольшее количество ДТП зарегистрировано в возрастной группе водителей 18-19 лет, притом что за последние пять лет прослеживается тенденция к снижению количества ДТП с их участием. Вместе с тем в возрастной группе водителей 16-17 лет, наоборот, наблюдается тенденция к росту их количества, что диссонирует с общей динамикой аварийности в стране. Так, в 2018 году количество ДТП с участием водителей возрастной группы 16-17 лет возросло на 5,8 %, в 2019 году – на 5,5 % (рис. 9).

Кроме того, в 2018 году количество ДТП с участием несовершеннолетних водителей в возрасте 16 лет и число погибших в них возросло практически на треть (+26,6%), а с участием водителей в возрасте 17 лет – более чем в два раза (+55%) (табл. 10).

¹⁷ На основании данных, представленных в Многопараметрической информационно-аналитической системе прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения Госавтоинспекции МВД России (далее – МИАС).

¹⁸ Под водителями в возрасте 16-19 лет подразумеваются водители всех типов ТС, в том числе не имеющие права управления.

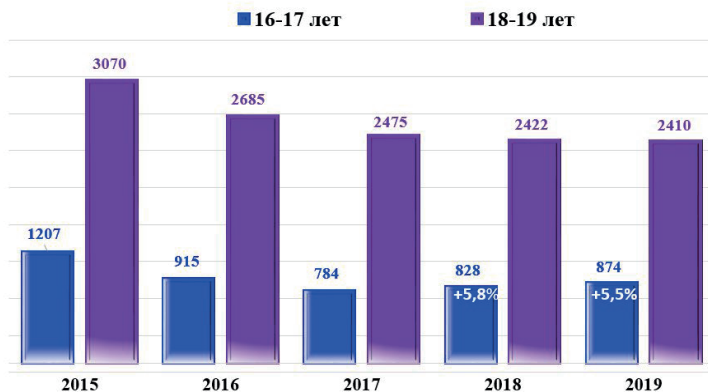


Рис. 9. Распределение и динамика количества ДТП с участием водителей возрастной группы 16-17 и 18-19 лет (2015-2019 гг.)

Таблица 10

Количество ДТП и число погибших с участием водителей в возрасте 16-17 лет (2015-2019 гг.)

Год	Возраст	ДТП	±%АППГ	Погибло	±%АППГ (погибло)
2015	16	549	-43,5	33	-37,7
	17	658	-39,6	41	-41,4
2016	16	432	-21,3	33	0
	17	483	-26,6	36	-12,2
2017	16	381	-11,8	15	-54,5
	17	403	-16,5	20	-44,4
2018	16	386	+1,3	19	+26,6
	17	442	+9,6	31	+55
2019	16	427	+10,6	18	-5,2
	17	447	+1,1	25	-19,3

Стоит обратить внимание на такой относительный показатель аварийности с участием водителей данных возрастов, как тяжесть последствий ДТП¹⁹.

Динамика изменения тяжести последствий ДТП с участием водителей возрастной группы 18-19 лет характеризуется относительно стабильными показателями (за все пять лет с тенденцией к снижению от значения 6,8, 6,7 в 2015 году до значения 5,3, 5,5 – в 2019 году) по сравнению с динамикой изменения таких показателей с водителями возрастной группы 16-17 лет (рис. 9). Так, максимальный уровень коэффициента тяжести последствий ДТП в возрастной группе водителей 16-17 лет (7,6 и 7,5, соответственно) зафиксирован в 2016 году, в 2017 году – резкий спад и минимальное значение (3,9 и 5 соответственно).

В 2018 году наблюдалось резкое увеличение показателя тяжести последствий ДТП для исследуемых возрастных групп, наибольшее его значение зафиксировано среди водителей в возрасте 17 лет и составило 7.

В 2019 году наблюдалось снижение данного показателя во всех возрастных группах водителей (рис. 10).

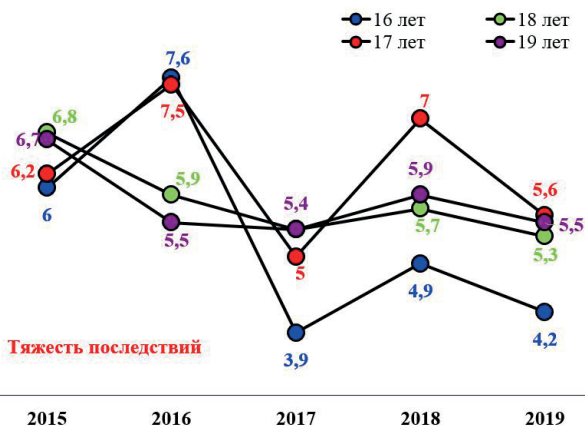


Рис. 10. Тяжесть последствий с участием водителей в возрасте 16-19 лет (2015-2019 гг.)

¹⁹ Тяжесть последствий – относительный показатель, характеризующий удельный вес погибших в общем количестве погибших и раненых в результате ДТП.

Аварийность вследствие нарушения ПДД водителями в возрасте 16-19 лет (2015-2019 гг.)

С 2015 по 2017 год наблюдалась устойчивая тенденция к сокращению основных показателей аварийности по вине водителей ТС в возрасте 16-19 лет (рис. 11). Начиная с 2018 года отмечается рост практически всех показателей аварийности (по сравнению с прошлыми тремя годами) вследствие нарушения ПДД такими водителями.

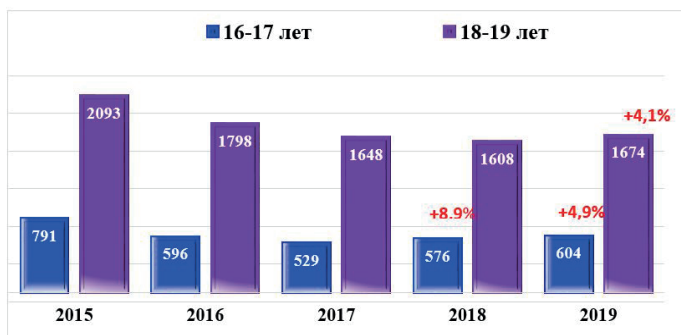


Рис. 11. Распределение и динамика количества ДТП вследствие нарушения ПДД водителями в возрасте 16-19 лет (2015-2019 гг.)

В 2018 году из-за нарушения ПДД водителями транспортных средств в возрасте от 16 до 19 лет произошло 2184 ДТП (в 2019 году – 2279 ДТП), в которых 165 человек погибло (в 2019 году – 150) и 2020 получили ранения (в 2019 году – 2130). Наибольший рост количества ДТП вследствие нарушения ПДД зафиксирован в 2018 году среди водителей 16-17 лет (на 8,9%), в 2019 году значение данного показателя составило 4,9.

Также необходимо отметить, что в 2018 году более чем на четверть (+25,8%) увеличилось число погибших в ДТП водителей в возрастных группах 16-17 лет (табл. 11).

Таблица 11

Число погибших в ДТП водителей возрастных групп 16-17 лет и 18-19 лет

Возраст	2015		2016		2017		2018		2019	
	Погибло	±%АППГ (Погибло)	Погибло	±%АППГ (Погибло)	Погибло	±%АППГ (Погибло)	Погибло	±%АППГ (Погибло)	Погибло	±%АППГ (Погибло)
16-17 лет	57	-40,6	54	-5,2	31	-42,5	39	+25,8	34	-12,8
18-19 лет	173	-17,2	129	-25,4	121	-6,2	126	+4,1	116	-7,9

Вероятность совершения ДТП водителями возрастных групп 16-17 и 18-19 лет в зависимости от их возраста

Для определения склонности водителей возрастных групп 16-17 лет и 18-19 лет к совершению нарушений, приводящих к ДТП, целесообразно рассмотреть коэффициент виновности.

Под данным показателем понимается отношение количества ДТП по вине водителей, относящихся к возрастным группам 16-17 лет, 18-19 лет, к количеству ДТП с их участием.

Данные графики отчетливо отражают тот факт, что для лиц возрастной группы 16-17 лет прослеживается увеличение показателя коэффициента виновности, а для возрастной группы 18-19 лет наблюдается нестабильная динамика (резкий рост в 2019 году после временного снижения) (рис. 12 и 13).

Для сравнения отметим, что для водителей в возрасте 30 лет коэффициент виновности менее выражен (в среднем за пять лет составляет 58,9%), чем для исследуемых возрастных групп, что свидетельствует о том, что лица более молодого возраста чаще создают аварийно-опасные ситуации на дороге.

Как было указано ранее, для лиц возрастной группы 16-17 лет это может быть связано с их психофизиологическими особенностями, проявляющимися в неразвитости прогностических способностей, недооценке рисков нарушения правил дорожного движения, неосознании тяжести негативных последствий, а также в отсутствии опыта управления ТС.

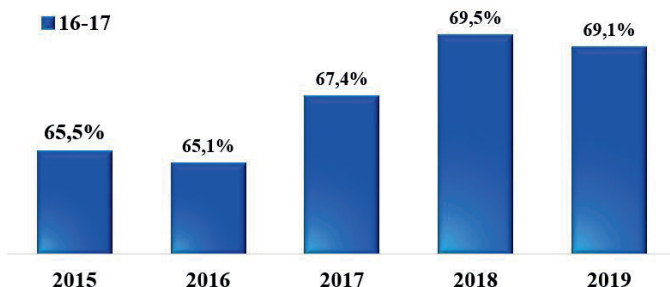


Рис. 12. Доля ДТП, совершенных по вине водителей в возрасте 16-17 лет, от всех происшествий их участием (% виновности)

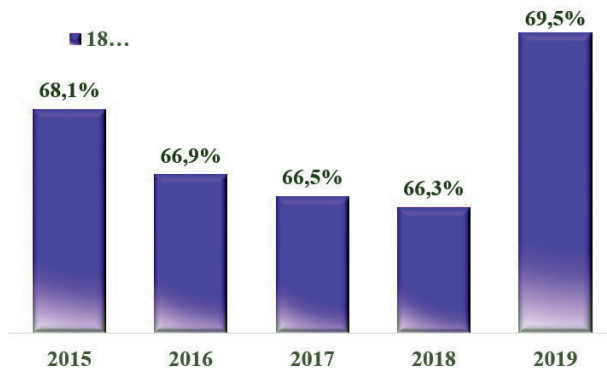


Рис. 13. Доля ДТП, совершенных по вине водителей в возрасте 18-19 лет, от всех ДТП с их участием (% виновности)

Аварийность вследствие нарушения ПДД водителями в возрасте 16-19 лет мужского и женского пола (2015-2019 гг.)

На протяжении пяти лет основными участниками ДТП в обеих группах становились водители мужского пола (см. табл. 12). Наибольшее значение показателя тяжести последствий зарегистрировано в 2016 году в ДТП по вине водителей мужского пола в возрастной группе 16-17 лет (9,4).

Тем не менее за последние 2 года наблюдается высокая тяжесть последствий в ДТП, совершенных водителями женского пола в возрастной группе 16-17 лет (7,9 и 6,9 соответственно). Кроме того, наметилась тенденция к увеличению в данной возрастной группе доли ДТП, совершенных водителями женского пола.

Так, в 2015 году доля ДТП, совершенных водителями женского пола в возрастной группе 16-17 лет, составила 6% от всех ДТП по вине водителей данной возрастной группы мужского и женского пола (в 2016 году – 6,4%; в 2017 году – 7%; в 2018 году – 7%; в 2019 году – 4,8%). В этой связи следует отметить, что снижение доли рассматриваемых ДТП в 2019 году связано не столько с уменьшением количества происшествий по вине водителей женского пола, сколько с ростом количества ДТП по вине водителей мужского пола.

Таблица 12

Основные показатели аварийности вследствие нарушения ПДД водителями в возрасте 16-19 лет мужского и женского пола (2015-2019 гг.)

Возраст	Пол	2015			2016			2017			2018			2019							
		ДТП	Погибло	Ранено	Тяжесть последствий	ДТП	Погибло	Ранено	Тяжесть последствий	ДТП	Погибло	Ранено	Тяжесть последствий	ДТП	Погибло	Ранено	Тяжесть последствий				
16-17 лет	мужской	735	55	680	7,5	552	52	500	9,4	479	30	449	6,3	504	36	468	7,1	575	32	544	5,6
	женский	47	2	45	4,3	38	2	36	5,3	36	1	35	2,8	38	3	35	7,9	29	2	27	6,9
18-19 лет	мужской	1773	156	1619	8,8	1498	110	1389	7,3	1385	108	1277	7,8	1343	111	1233	8,3	1417	106	1312	7,5
	женский	304	16	288	5,3	264	15	249	5,7	251	12	239	4,8	231	11	221	4,7	258	10	249	3,9

Дорожно-транспортный травматизм вследствие нарушения ПДД лицами в возрасте 16-19 лет, не имеющими права управления транспортным средством

Удельный вес ДТП по вине лиц возрастной группы 16-19 лет, не имевших права управления ТС, за 2015-2019 гг. составил в среднем 16,4% (максимальный показатель в 2015 году – 17%) от общего количества происшествий, совершенных такими лицами. Всего в России за последние пять лет зарегистрировано 5285 ДТП по вине лиц в возрасте 16-19 лет, не имевших права управления, в которых погибло 433 и ранены 4855 человек.

Наибольшее количество происшествий за указанный период времени произошло по вине лиц, не имеющих права управления, в возрасте 16-17 лет (всего 2929 ДТП). Удельный вес этих происшествий составил 80,4% от всех ДТП по вине лиц вышеуказанной возрастной группы, а доля пострадавших – 78,2% (рис. 14).

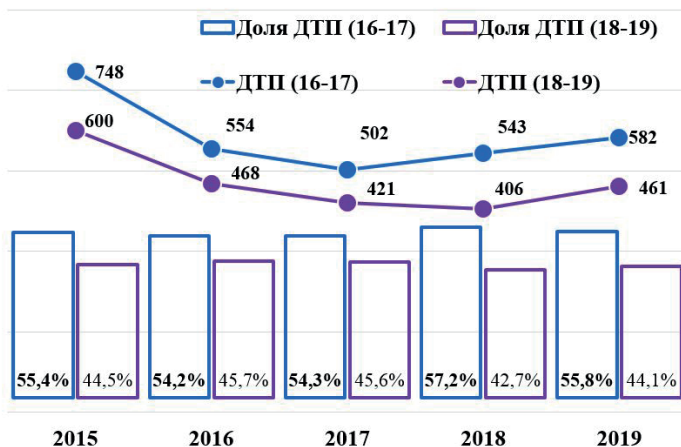


Рис. 14. Количество ДТП, совершенных лицами возрастных групп 16-17 и 18-19 лет, не имеющими права управления, и их доля (2015-2019 гг.)

Состояние дорожно-транспортной аварийности по вине водителей в возрасте 16-19 лет, управлявших ТС, в субъектах Российской Федерации

За последние пять лет доля ДТП, совершенных по вине лиц в возрасте 16-19 лет, в общем массиве ДТП из-за нарушения ПДД водителями ТС колеблется в диапазоне 1,5-1,8%. Соответственно, за эти годы сформировались региональные зоны риска, в которых основные показатели аварийности по вине указанных водителей стабильно достигают высоких значений. На территории страны можно выделить три зоны их расположения: Центральный федеральный округ, Приволжский федеральный округ, Южный федеральный округ.

Сравнительный анализ основных показателей аварийности за последние пять лет из-за нарушения ПДД лицами в возрасте 16-19 лет, управлявшими ТС, позволяет определить зоны высокого риска, которые составляют отдельные регионы вышеуказанных федеральных округов (табл. 13).

Следует отметить, что зону риска также составляют столичные агломерации – столицы субъектов Российской Федерации с прилегающими территориями.

Прежде всего, в зону риска попадают города федерального значения и региональные центры – г. Москва и Московская область, Воронежская область, Ленинградская область и г. Санкт-Петербург, Краснодарский край, Ростовская область, Ставропольский край, Республика Башкортостан, Нижегородская область, Челябинская область. Кроме того, следует выделить регионы Северо-Кавказского федерального округа²⁰, в которых последствия ДТП из-за нарушения ПДД лицами в возрасте 16-19 лет, управлявшими ТС, на протяжении длительного периода характеризует высокая летальность при относительно небольшом числе фиксированных случаев травматизма.

Так, среднее значение тяжести последствий за период с 2015 по 2019 год для лиц 16-летнего возраста составило 15,52; для 17-летних – 15,62, что в полтора раза выше средней тяжести последствий по стране, для 18-летних – 12,08, для 19-летних – 12,46.

В частности, в Чеченской Республике (2015-2019 гг.) среднее значение индикатора тяжести последствий в ДТП из-за нарушения ПДД лицами 18-летнего возраста, управлявшими ТС, составило 31,9, в Республике Дагестан – 29,1. Вместе с тем повышенные значения тяжести последствий ДТП по вине лиц 17-летнего возраста наблюдаются в Республике Северная Осетия-Алания (30) и Кабардино-Балкарской Республике (30).

²⁰ Учитывая, что данный федеральный округ характеризуется наибольшими показателями рождаемости, и, соответственно, приростом населения молодого возраста, существуют риски увеличения абсолютных показателей в будущем.

**Тяжесть последствий ДТП
в группе водителей-нарушителей в возрасте 16-19 лет
в федеральных округах Российской Федерации (2015-2019 гг.)**

Возраст	Федеральный округ Российской Федерации	Тяжесть последствий					Среднее значение
		2015	2016	2017	2018	2019	
16 лет	Центральный федеральный округ	4,9	12,3	0	4,2	3,7	5,64
	Северо-Западный федеральный округ	7,1	6,3	0	4,2	3,7	4,26
	Южный федеральный округ	9,5	4,2	3,4	3,4	9,5	6
	Северо-Кавказский федеральный округ	20	25	14,3	10	8,3	15,52
	Приволжский федеральный округ	4,8	6,1	7,3	5	2	5,04
	Уральский федеральный округ	4,2	18,2	0	6,7	7,7	7,36
	Сибирский федеральный округ	6,1	4,2	5,3	10,5	4,9	6,2
	Дальневосточный федеральный округ	8,6	5,3	0	6,9	7,4	5,64
17 лет	Центральный федеральный округ	10	12,2	2,9	11,4	6,1	8,52
	Северо-Западный федеральный округ	2,6	3,7	0	12	0	3,66
	Южный федеральный округ	10,3	11,9	8,6	6,5	3,6	8,18
	Северо-Кавказский федеральный округ	10,5	27,8	25	7,7	7,1	15,62
	Приволжский федеральный округ	6,7	1,8	6,7	4,7	8,2	5,62
	Уральский федеральный округ	10,7	10	9,5	11,8	5,3	9,46
	Сибирский федеральный округ	5,5	10,7	7,3	0	10,8	6,86
	Дальневосточный федеральный округ	3,3	5,6	9,5	14,8	4,3	7,5
18 лет	Центральный федеральный округ	8,4	6,9	11,2	4,8	5,8	7,42
	Северо-Западный федеральный округ	2,7	9,8	6,3	2	7,2	5,6
	Южный федеральный округ	9,8	8,4	6,3	7,9	5,1	7,5
	Северо-Кавказский федеральный округ	11,3	14	10,8	5,9	18,4	12,08
	Приволжский федеральный округ	6,3	5,6	5,5	8,1	6,2	6,34
	Уральский федеральный округ	7,2	6,8	3,2	6,7	7,6	6,3
	Сибирский федеральный округ	9	6	4,8	10,1	2,8	6,54
	Дальневосточный федеральный округ	6,7	9,1	5,4	14,3	4,2	7,94
19 лет	Центральный федеральный округ	9,6	6,9	8,8	9,4	7,7	8,48
	Северо-Западный федеральный округ	3,4	3,8	6,2	10	8,3	6,36
	Южный федеральный округ	10,6	11,2	10,5	7	9,6	9,78
	Северо-Кавказский федеральный округ	19,7	8,6	6,8	12,1	15,1	12,46
	Приволжский федеральный округ	7,6	5,4	6	6,7	5,9	6,32
	Уральский федеральный округ	6,8	4,3	8,9	6,2	4,3	6,1
	Сибирский федеральный округ	8,1	11,1	7,8	9,1	4,2	8,06
	Дальневосточный федеральный округ	7,8	3,5	6,5	12,02	10,05	8,01

Таким образом, результаты проведенного исследования позволяют сделать следующие выводы. В настоящее время наблюдается тенденция к росту количества ДТП с участием водителей возрастной группы 16-17 лет, а также числа погибших в них. Для этой же возрастной группы отмечается рост количества ДТП и числа погибших по их вине. Среди водителей в возрасте до 20 лет самый высокий коэффициент тяжести последствий ДТП зафиксирован в возрастной группе 16-17 лет.

Лица в возрасте 16-17 лет, управлявшие ТС, были виновны практически в двух из трех ДТП, в которых участвовали. Кроме того, для этой группы показатель коэффициента виновности имеет тенденцию к увеличению.

Несмотря на то что максимальное значение показателя тяжести последствий зарегистрировано в 2016 году в ДТП по вине водителей мужского пола в возрасте 16-17 лет (9,4), в последние два года наблюдается высокое значение тяжести последствий для ДТП, совершенных водителями женского пола, в этой же возрастной группе (7,9 и 6,9 соответственно).

Также отметим, за последние пять лет наибольшее количество ДТП произошло по вине лиц в возрасте 16-17 лет, не имеющих права управления. Удельный вес таких происшествий составил 80,4% от всех ДТП по вине лиц исследуемых возрастных групп (16-19 лет), а доля пострадавших – 78,2%.

4. Зарубежный опыт подготовки и допуска несовершеннолетних водителей к управлению транспортными средствами

В настоящее время сложились общепринятые стандарты анализа данных, характеризующих состояние безопасности движения на дорогах той или иной страны. Согласно стандартам, определенным регулярными докладами IRTAD²¹, ОЭСР²², ВОЗ и общепринятым в международной практике, уровень безопасности дорожного движения в той

²¹ Международная организация, в рамках которой обобщаются, анализируются и распространяются данные о дорожно-транспортных происшествиях и рекомендации по повышению безопасности дорожного движения. В настоящее время Группа IRTAD насчитывает 80 членов и наблюдателей более чем 40 из стран. Российская Федерация по состоянию на август 2019 г. в данном проекте не участвует // Режим доступа: URL: <https://www.itf-oecd.org/IRTAD>. IRTAD (International Road Traffic and Accidental Database) (дата обращения: 08.07.2020).

²² Организация экономического сотрудничества и развития // Режим доступа: URL: https://knowledge4policy.ec.europa.eu/organisation/oecd-organisation-economic-co-operation-development_en. ОЭСР (Organisation for Economic Co-operation and Development) (дата обращения: 08.07.2020).

или иной стране определяется, прежде всего, количеством погибших в дорожно-транспортных происшествиях, а также рядом производных показателей. К числу наиболее распространенных относится показатель социального риска, определяемый по числу погибших в расчете на 100 тыс. жителей.

Изучение зарубежного опыта по допуску несовершеннолетних водителей к участию в дорожном движении основано на анализе ежегодных международных обзоров по безопасности дорожного движения стран-членов IRTAD (включая 2019 год), стратегических документов в области безопасности дорожного движения государств, которые, согласно мнению экспертов данной международной организации, добились значительных успехов в вопросах безопасности дорожного движения и признаны мировым сообществом наиболее прогрессивными в борьбе с дорожно-транспортным травматизмом.

Так, наименьший показатель социального риска в 2019 году был зафиксирован в следующих 10 странах-лидерах: Норвегия (2,0), Швейцария (2,2), Швеция (2,8), Великобритания (2,9), Ирландия (2,9), Дания (3,4), Израиль (3,5), Япония (3,6), Испания (3,7), Германия (3,7). Для сравнения в России показатель социального риска составляет 11,6.

В обзор зарубежной практики включены следующие государства из указанных: Норвегия (1), Швейцария (2), Швеция (3), Великобритания (4), Германия (9/10), а также Канада (16) и Франция (17), которые, несмотря на то что не вошли в 10 лучших стран рейтинга IRTAD, имеют низкие статистические показатели детского дорожно-транспортного травматизма и эффективно реализуют образовательные программы по обучению несовершеннолетних участников дорожного движения, в том числе несовершеннолетних водителей. Также в обзор были включены Соединенные Штаты Америки. Несмотря на 33-е место в рейтинге IRTAD по числу погибших, США обладает самой протяженной в мире сетью автомобильных дорог (6,8 млн км, в России – 1,54 млн км²³), а также опытом по допуску к управлению ТС несовершеннолетних в возрасте от 14 лет (на категории А, В).

²³ [Электронный ресурс] // URL: <https://rosstat.gov.ru/statistic> (дата обращения: 25.09.2020).

НОРВЕГИЯ



Население в 2019 году: 5,4 млн человек

ВВП на душу населения в 2018 году: 66 830\$

Зарегистрированные механические транспортные средства в 2018 году: более 4 млн (легковых автомобилей 67%; грузовых –14%; мотоциклов – 7%)

Ограничения скорости: 50 км/ч на городских дорогах (30 км/ч в городских районах); 80 км/ч на сельских дорогах; 90/100/100 км/ч на автомагистралях

Пределы содержания алкоголя в крови: 0,2 г/л

Показатели аварийности, в т.ч. с участием несовершеннолетних УДД

В соответствии с отчетом по безопасности дорожного движения за 2019 год, представленным в IRTAD, Норвегия занимает первое место в рейтинге стран-участников организации, в период с 1990 по 2019 год число погибших в результате ДТП в стране снизилось на 74%.

В 2019 году в Норвегии²⁴ в результате ДТП погибло 110 человек²⁵ (самый низкий показатель среди всех стран мира). Наибольшее снижение числа погибших (на 80%) отмечено среди пешеходов (с 1990 по 2019 год) (рис. 15).



Рис. 15. Данные о состоянии аварийности с учетом категорий участников дорожного движения в Норвегии в 2019 году

²⁴ В столице Норвегии Осло в 2019 году зафиксировано 1 ДТП с погибшим (водитель ТС). В России к городам с аналогичным числом жителей можно отнести Тольятти Самарской области (703 тыс.), где в 2019 году в ДТП погибло 23 человека, в том числе 10 пешеходов и 1 ребенок; Ижевск (649 тыс.), где за год погибло 17 человек. [Электронный ресурс] // URL: <https://гибдд.рф/>.

²⁵ По количеству зарегистрированных автомобилей Норвегия почти в 16 раз уступает Российской Федерации. Если бы коэффициент смертности был идентичен норвежскому, в результате ДТП в нашей стране погибли бы в среднем 1733 человека, что в 10 раз больше, чем в Норвегии. [Электронный ресурс] // URL: <https://гибдд.рф/>.

Среди пассажиров ТС смертность за тот же период сократилась на 71%. Наименьшее снижение отмечено у велосипедистов и водителей мотоциклов (на 47 и 20% соответственно). Наиболее частое нарушение ПДД – превышение установленного ограничения скорости движения.

Анализируя данные о ДТП с участием несовершеннолетних участников дорожного движения, отметим, что в 2019 году в Норвегии зафиксировано 1 ДТП с погибшим (водитель мотоцикла) в возрастной группе 16-18²⁶ лет. Тяжкие ранения получили 35 несовершеннолетних, легкие – 329, при этом травмы преимущественно получили водители мотоциклов и мопедов (табл. 14).

Таблица 14

**Число погибших и пострадавших несовершеннолетних
в возрасте 16-18 лет в 2019 г. в Норвегии**

Погибшие	Пострадавшие							
	ДТП с тяжкими последствиями	ДТП с причинением легкого вреда здоровью						
1	35	329						
Водители мотоциклов		Водители а/м	Пассажиры а/м	Водители мотоциклов	Водители и пассажиры мопедов	Велосипедисты	Пешеходы	Другое
1		2	54	128	95	19	14	17

Рассмотрим особенности подготовки и допуска несовершеннолетних к управлению транспортными средствами в каждой из категорий.



Категория А. В Норвегии установлены следующие подкатегории и категории мототранспортных средств: АМ, А1, А2, А (табл. 15).

Категория А1 в Норвегии введена в 1997 году с минимальным возрастом получения ВУ 16 лет, А2 – в 2013 году с нижним возрастным порогом 18 лет. Для управления ТС категории А (тяжелыми мотоциклами

²⁶ [Электронный ресурс] // URL: <https://www.ssb.no/statbank/table/09000/tableViewLayout1/> (дата обращения: 28.09.2020).

с коляской или без нее без каких-либо ограничений по мощности) требуется достижение возраста в 24 года. Допуск к управлению тяжелым мотоциклом разрешено получить в 20 лет, если ранее была получена категория А2, пройден 7-часовой курс обучения, есть 2-летний опыт вождения.



Категория В. Право на управление автомобилем гражданину Норвегии может быть предоставлено по достижении 18 лет.

Таблица 15

Категории (подкатегории) ТС и их соотношение с минимальным возрастом допуска к управлению

Категория, подкатегория ТС	Минимальный возраст/условия допуска	Характеристика мототранспортных средств
АМ	16 лет	Мопед – двух- или трехколесное ТС с двигателем внутреннего сгорания объемом не более 50 см ³ , мощностью не более 4 кВт и максимальной скоростью до 45 км/ч
	18 лет	Для трех- и четырехколесных мопедов с весом (без веса батареи) свыше 150 кг
А1	16 лет	Мотоцикл – двухколесное ТС с двигателем внутреннего сгорания объемом до 125 см ³ , мощностью до 11 кВт и соотношением 0,1 кВт/кг Мотоцикл с электродвигателем мощностью до 11 кВт и соотношением 0,1 кВт/кг Трицикл – трехколесное ТС мощностью до 15 кВт
А2	18 лет	Мотоцикл – двухколесное ТС мощностью до 35 кВт и с соотношением 0,2 кВт/кг
А	24 года	Двух- или трехколесное ТС мощностью более 15 кВт
	20 лет	При наличии подкатегории «А2» в течение двух лет
	21 год	Для трициклов мощностью более 15 кВт

1. Теоретическая подготовка и сдача экзамена. Идентична процедуре получения допуска к управлению ТС категорий А1, А2 и А.

2. Прохождение практической подготовки и сдача экзамена. Обучение кандидатов проходит на автомобилях с механической (МКПП) или автоматической (АКПП) коробкой передач.

Практическая подготовка включает 4 этапа.

1. Курс первой помощи (4 часа). Занятия проводят инструкторы, которые обучают курсантов навыкам оказания первой помощи (фиксировать положение головы пострадавшего, идентифицировать признаки внутреннего кровотечения и т.д.). Также обучающийся отработывает алгоритм оповещения специальных служб о ДТП.

2. Практическое вождение в темное время суток. Проводится в период с осени по весну (летом проводить занятие невозможно из-за наступления сезона белых ночей).

3. Курс безопасной езды. Проводится на полигоне в условиях скользкой дороги на автомобиле без вспомогательных систем. Курсанта обучают выбирать скорость движения в таких условиях, правилам разгона и торможения.

Для оценки реакции кандидата в условиях ограниченной видимости на полигоне устанавливают манекены в темной одежде со световозвращающими элементами. Кандидат должен заметить участника дорожного движения и избежать наезда.

Также отработывается реакция обучающегося на внезапно возникшие препятствия. В качестве такого препятствия на полигоне устанавливают модель лося (изготавливается из пластика, примерный вес 9 кг), управляемую инструктором с помощью компьютерной программы. Задача кандидата – выполнить торможение и не допустить столкновения.

4. Итоговая ступень обучения (13 часов теоретического и практического обучения, но время может быть сокращено). Блок включает две дальние поездки (до 6 ч.) с двумя учениками. По маршруту «туда» автомобилем управляет один ученик, «обратно» – другой. Маршрут предполагает передвижение по районам с интенсивным движением и по автомагистрали (с выполнением обгона).

После прохождения курса обучения специалист из государственного дорожного управления Норвегии (не входит в структуру полиции) проводит экзамен, на котором проверяет знания по устройству автомобиля, присутствует в качестве наблюдателя во время поездки, оценивает умение парковаться, выезжать задним ходом и т.д.

Если испытания пройдены успешно, кандидат в водители оплачивает бланк ВУ, его высылают почтой через день после завершения экзамена с учетом требований к возрастным ограничениям, касающимся допуска к управлению транспортными средствами.

Обучение. В Норвегии за обучение несовершеннолетних основам безопасного поведения на дороге отвечает организация *Trygg Trafikk*, которая является связующим звеном между добровольными ассоциациями и государственными органами безопасности дорожного движения.

Организация уделяет особое внимание просвещению дошкольников в детских садах, проводя там игровые обучающие мероприятия.

Данная организация также обеспечивает детские сады всем необходимым оборудованием для проведения практических занятий (велосипеды, игровые автомобили, макеты светофоров и пр.).

Кроме того, специалисты Trygg Trafikk отвечают за подготовку тренеров по безопасности дорожного движения для школ страны (к каждой школе прикреплен свой тренер, отвечающий только за направленные обеспечения безопасности дорожного движения). Обучение в искусственно созданной среде в автогородках в старшем возрасте в Норвегии не практикуется.

В работе по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма участвуют органы местного самоуправления, полиция, некоммерческие организации, учреждения образования и здравоохранения, рекламные кампании, население. В таблице 16 представлены ее основные направления.

Таблица 16

**Основные направления профилактики
детского дорожно-транспортного травматизма
в Королевстве Норвегия**

Направление	Примеры конкретных мер
1. Улучшение дорожного обустройства вблизи учебных организаций	Опасные участки на пути школьников между домом и школой определяются совместно с детьми, их родителями и учителями с помощью разработанных анкет, которые направляются в органы исполнительной власти. В Норвегии приоритет отдается привитию навыков безопасного поведения в реальных дорожных условиях, что помогает детям быстрее адаптироваться к ним
2. Популяризация пассивных средств безопасности	Средства, позволяющие снизить вероятность ДТП (световозвращающие элементы) и тяжесть их последствий (ремни безопасности, детские автокресла, шлемы), популяризируются среди всех возрастных групп. Одновременно проводится информационная работа с родителями и детьми для повышения осознанности использования таких средств с целью развить навыки самоконтроля
3. Обучение взрослых участников дорожного движения	Распространение методических рекомендаций по перевозке детей в автомобилях, проведение обучающих занятий по правильной установке детских автокресел, опубликование рейтингов автокресел по степени надежности. Мероприятиями по популяризации СВЭ занимается Trygg Trafikk и организации здравоохранения, там же распространяются информационные буклеты, организован прокат велошлемов и детских автокресел

4. Обучение детей	<p>Обучение несовершеннолетних основано на следующих принципах:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) принцип постоянности (частые и короткие занятия вместо редких и продолжительных); 2) принцип конкретности (сосредоточение внимания ребенка на правильных действиях в условиях реального дорожного риска); 3) принцип направленности (привитие детям устойчивых практических навыков безопасного поведения на дороге с исключением простого запоминания правил дорожного движения); 4) принцип нарастания (предлагать изучение основ безопасного поведения на дороге поэтапно: сначала формируя модель поведения путем прокладывания маршрута в школу, затем обучая безопасной езде на велосипеде, мопеде, а по достижении определенного возраста – на автомобиле)
-------------------	---

В крупных городах Норвегии функционирует приложение для смартфонов школьников, где они могут сообщать об опасностях дорожного движения и запрашивать информацию о мерах безопасности в Дорожном управлении страны. Приложение используется детьми в 98 школах (по данным за 2019 год это более половины всех школ страны) и собрало 60 тыс. отчетов от детей.

ШВЕЙЦАРИЯ

Население в 2019 году: 8,6 млн человек

ВВП на душу населения в 2019 году: 83 717\$

Зарегистрированные механические транспортные средства в 2018 году: более 6,3 млн (легковых автомобилей 73%, грузовых – 7%; мотоциклов – 12%)

Ограничения скорости: 50 км/ч на городских дорогах, 80 км/ч – на сельских, 120 км/ч – на автомагистралях

Пределы содержания алкоголя в крови: 0,5 г/л для всех водителей, 0,0 г/л для профессиональных и начинающих водителей



Показатели аварийности, в т.ч. с участием несовершеннолетних УДД

В соответствии с отчетом по безопасности дорожного движения за 2019 год, представленным в IRTAD и ОЭСР²⁷, Швейцария занимает вто-

²⁷ [Электронный ресурс] //URL: <https://oecd.ru.org/> Организация экономи-

рое место в рейтинге государств-участников, в период с 1990 по 2019 год число погибших в результате ДТП в стране снизилось на 82%²⁸.

В 2019 году в Швейцарии в ДТП погибло 187 человек²⁹ (самый низкий показатель с 1975 г.), тяжелые ранения получили 3639 человек³⁰.

Наиболее часто участниками ДТП в Швейцарии становятся водители и пассажиры автомобилей; примерно в два раза реже – велосипедисты, в четыре – пешеходы. В последние годы отмечено наименьшее снижение числа погибших среди велосипедистов (рис. 16).



Рис. 16. Общие статистические сведения о состоянии аварийности с учетом категории участников дорожного движения в 2019 году в Швейцарии

Анализ данных ДТП с участием несовершеннолетних участников дорожного движения³¹ показал, что в период с 2015 по 2019 год в Швейцарии в возрастной категории от 15 до 18 лет наблюдалась тенденция к снижению пострадавших в ДТП (2015 год – 1051, 2019 год – 856). В 2015 году погибло 4 подростка, в 2017 году – 7, в 2019 году – 3.

ческого сотрудничества и развития (сокр. ОЭСР, англ. Organisation for Economic Co-operation and Development, OECD) (дата обращения: 21.05.2020).

²⁸ [Электронный ресурс] //URL: <https://www.itf-oecd.org/irtad-road-safety-database> (дата обращения: 28.09.2020).

²⁹ [Электронный ресурс] //URL: <https://www.itf-oecd.org/irtad-road-safety-database>, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/161037/umfrage/anzahl-der-verkehrstoten-in-der-schweiz/> (дата обращения: 28.09.2020).

³⁰ [Электронный ресурс] //URL: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/292368/umfrage/unfaelle-im-strassenverkehr-schweiz-nach-ursachen/> (дата обращения: 21.05.2020).

³¹ [Электронный ресурс] // URL: <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/dokumentation/unfalldaten/statistischeauswertungen/standardstatistik.html> (дата обращения: 21.05.2020).

Зафиксировано общее снижение количества тяжелых ранений у несовершеннолетних (160 – в 2015 году, 129 – в 2019 году) (табл. 17).

Таблица 17

Число погибших и пострадавших в ДТП несовершеннолетних в 2019 году в Швейцарии в возрасте от 15 до 18 лет

Погибшие	Пострадавшие						
	ДТП с тяжкими последствиями	ДТП с причинением легкого вреда здоровью					
	129	724					
3	Из общего числа несовершеннолетних, ставших участниками ДТП:						
	Водители мотоциклов	Пассажиры а/м	Водители а/м	Водители и пассажиры мопедов	Велосипедисты	Пешеходы	Другое
	284	131	5	110	156	113	54

Так, снизилось число пострадавших пешеходов (с 131 в 2015 году до 113 в 2019 году), велосипедистов (со 171 до 156), водителей и пассажиров мопедов (со 120 до 110), мотоциклистов (с 397 до 284).

В целом в возрастной группе от 15 до 18 лет участниками ДТП чаще становятся водители мопедов и мотоциклов.

Рассмотрим особенности подготовки и допуска несовершеннолетних к управлению транспортными средствами по каждой из категорий.



Категория М, А, А1. В Швейцарии установлены следующие подкатегории и категории мототранспортных средств: М, А1, А (табл. 18).

Самый низкий возрастной предел установлен для категории М – 14 лет. Управлять маломощным мопедом разрешено после сдачи теоретического экзамена. Более сложной является подготовка для управления ТС категории А1: экзамен усложняется практическим испытанием и доступен с 16 лет³².

³² На государственном интернет сайте возможно прохождение идентификационного опроса, после которого система предлагает кандидату в водители перечень доступных ему категорий с их подробным описанием. [Электронный ресурс] // URL: <https://fuehrerausweise.ch/> (дата обращения: 21.05.2020).

С 18 лет можно получить право на управление мотоциклом ограниченной мощности (но не более 11 кВт, 35 кВт). Получить разрешение и сдать экзамены на право управления мотоциклом неограниченной мощности можно не раньше 25 лет. После сдачи экзамена на мотоцикл закрепляется знак «L» (аналог «У» в России). Ученику запрещено передвигаться по автобанам.

С 2021 года в соответствии с положениями, утвержденными Федеральным Советом Швейцарии, система получения водительских удостоверений категорий А (А1) изменится. Изменения предполагают:

1. Управление мопедами с рабочим объемом двигателя 50 см³ (категория А1) будет разрешено с 15 лет (сейчас – с 16).

2. Управление мотоциклом с рабочим объемом двигателя до 125 см³ и мощностью до 11 кВт (категория А с ограничениями) будет разрешено с 16 лет (сейчас – с 18 лет).

3. Введение поэтапного получения права на управление мотоциклом любой мощности (без ограничений). Управлять тяжелым мотоциклом можно через 2 года после получения права на управление с ограничениями. Получить право на управление сразу смогут полицейские, механики ТС, дорожные эксперты.

4. Снижение минимального возраста получения права на управление без ограничений (полной лицензии) с условием безаварийной езды до 18 лет (сейчас – с 20 лет).

5. Сокращение времени на обучение на дополнительных курсах для получения права управления без ограничений до 1 дня (сейчас – 2 дня).

Таблица 18

Категории (подкатегории) ТС и их соотношение с минимальным возрастом допуска к управлению

Категория (подкатегория) ТС	Минимальный возраст и условия допуска	Характеристика транспортных средств
М (Mofa)	14 лет	Велосипеды с максимальной скоростью до 30 км/ч. Мопед с двигателем мощностью до 1 кВт и максимальной скоростью до 45 км/ч
А1	16 лет	Мотоциклы с двигателем объемом до 50 см ³ и 4 кВт для электромоторов
	18 лет	Мотоциклы с двигателем объемом не более 125 см ³ и мощностью не более 11 кВт
А	18 лет	Мотоциклы с максимальной мощностью не более 35 кВт и соотношением мощность-масса не более 0,2 кВт/кг
	25 лет	Мотоциклы с максимальной мощностью более 35 кВт и соотношением мощность-масса более 0,2 кВт/кг



Категория В. Процедуры получения допуска к управлению ТС категорий А и В схожи. Они имеют идентичные этапы и минимально различаются в основных требованиях к кандидату, предъявляемых на каждом из них.

Право на управление автомобилем гражданину Швейцарии предоставляется в 18 лет. После сдачи экзаменов кандидат получает ученическое водительское удостоверение («Lernfahrausweis», «Le permis d'élève»), позволяющее управлять автомобилем в сопровождении водителя, имеющего полную лицензию на управление ТС (ее можно оформить через 2 года после получения ученического ВУ и прохождения дополнительного обучения).

Рассмотрим этапы получения допуска к управлению транспортным средством категории В (рис. 17).



Рис. 17. Этапы получения ученического и постоянного водительского удостоверений в Швейцарии

I. Прохождение курса оказания неотложной помощи (с получением сертификата, действующего 6 лет). Курсы (10 часов) организует «Швейцарский союз самаритян» («Schweizerischer Samariterbund»), в школах они включены в обязательную учебную программу. В рамках курса курсанта обучают делать перевязку, искусственное дыхание и пр.

II. Прохождение вводного курса в автошколе (8 часов). Курсанта знакомят с основными опасностями на дорогах, учат ответственному поведению на трассе (главный принцип обучения – всегда следует исходить из того, что другой участник дорожного движения в любой момент может совершить ошибку), разбирают случаи классических аварий, демонстрируя кино- и видеоматериалы с реалистичным

изображением ДТП. Инструктор и группа учеников обсуждают в группе алгоритмы действий при различных видах ДТП.

III. Сдача теоретического экзамена. Подать заявление и записаться на теоретический экзамен можно лично или посредством интернет-сайта. Испытание проходит в форме теста и включает основные правила дорожного движения, вопросы по культуре вождения, бережного отношения к экологии при управлении ТС. В случае успешной сдачи экзамена кандидату выдают ученическое водительское удостоверение, которое определяет его правовой статус на дороге в процессе обучения вождению.

IV. Сдача практического экзамена. Продолжительность практического экзамена составляет 30 минут и включает поездку по городу по заранее отработанному с инструктором маршрутам. Отдельно оценивается умение парковать автомобиль в реальных дорожных условиях.

Количество часов, которые в обязательном порядке необходимо «проехать» с инструктором для допуска к практическому экзамену, не определено и зависит от степени готовности кандидата. Но с учетом рекомендаций «Консультационного бюро профилактики аварий и несчастных случаев» страны курсанту рекомендуется проехать не менее 3 тыс. км или провести за рулем 100 ч.

V. Прохождение курсов повышения квалификации. Не ранее чем через 2 года (но не позже трех лет с момента получения ученического удостоверения) водитель должен пройти обязательный двухдневный курс по теории и практике вождения автомобиля. Каждый день состоит из 8 часов обучения и включает отработку практических навыков управления ТС на специальных площадках (экстренное торможение, эко-вождение (плавный старт и плавное торможение; выключение двигателя при остановке автомобиля более чем на 60 с; соблюдение параметров давления шин; экономичное использование системы кондиционирования и пр.).

Курсы повышения квалификации не предусматривают сдачу итогового экзамена, их цель – дать водителю возможность получить дополнительные знания и проверить практические умения.

На основании сертификата об окончании курса повышения квалификации выдается постоянное водительское удостоверение с неограниченным сроком действия.

С 1 января 2021 года система получения водительских удостоверений на право управления ТС категории В будет изменена³³. Предполагаются следующие основные изменения:

³³ В 1991 году ВУ имели 71% молодых людей в возрастной категории от 18 до 24 лет, в 2016 году этот показатель опустился до 60%, а в 2018 году составил менее 55%. [Электронный ресурс] // URL: <https://rg.ru/2011/12/16/stat.html> (дата обращения: 21.06.2020).

получение ученических водительских удостоверений с 17 лет (было 18 лет);

введение неограниченного срока действия ученических водительских удостоверений (ранее действовал срок 24 месяца);

установление для кандидатов в водители в возрасте до 20 лет срока обучения 1 год (сейчас срок обучения не установлен и может составлять месяц и более в зависимости от выбранного курса и частоты посещения занятий);

введение для кандидата минимального срока вождения с сопровождающим лицом – 1 год (ранее этот минимум в законе не обозначался);

сокращение продолжительности дополнительного обучения для получения водительского удостоверения (постоянной водительской лицензии) до 1 дня (ранее 2 дня);

установление срока сдачи практического экзамена для получения полной лицензии – 1 год (было – не меньше двух лет, но не позже трех лет с момента получения ученического ВУ).

Обучение. В Швейцарии обучение несовершеннолетних участников дорожного движения начинается в образовательных организациях (школах).

Так, овладение теоретической частью правил дорожного движения осуществляется посредством выполнения тестовых заданий по безопасности дорожного движения. Обычно они помещаются в разноформатные специализированные пособия, издающиеся с определенной периодичностью.

Ежегодно прорабатываются и выпускаются многоэкземплярным тиражом сюжетные игры в виде карточек с заданиями, способствующие усвоению правил дорожного движения. Большое внимание в учебных пособиях уделяется профилактической работе с несовершеннолетними велосипедистами, преимущественно в возрасте от 13 до 17 лет.

Так, для этой категории участников дорожного движения разрабатываются интерактивные компьютерные тестовые программы (например, «Cool Cycling»), особенностью применения которых является возможность использования двух режимов работы – обучающего, где допускается совершение ошибки, и практического тренажера, где такое право отсутствует.

Ошибка в выполнении интерактивного теста в режиме практического тренажера влечет возникновение дорожно-транспортного происшествия в виртуальных условиях и завершение игрового этапа. Программа «Cool Cycling» обладает функцией ограничения времени ответа на один вопрос или на все вопросы. Кроме того, педагог имеет возможность использовать только тот материал, который необходим для данного урока, адаптировать его под конкретного ученика, упростить или, наоборот, усложнить задания, используя соответствующие настройки.

КОРОЛЕВСТВО ШВЕЦИЯ



Население в 2019 году: 10.2 млн человек
ВВП на душу населения в 2019 году: 55 103 \$
Зарегистрированных автомобилей в 2019 году:
6,2 млн (легковых автомобилей 78%, грузовых – 10%;
мотоциклов – 7%)

Ограничения скорости: 30-50 км/ч на городских дорогах; 60-100 км/ч – на сельских; 110 и 120 км/ч – на автомагистралях

Ограничения на содержание алкоголя в крови: 0,2 г/л

Показатели аварийности, в т.ч. с участием несовершеннолетних УДД

В соответствии с отчетом по безопасности дорожного движения за 2019 год, представленным в IRTAD, Швеция занимает третье место в рейтинге стран-участниц организации, с 1990 по 2019 год число погибших на дорогах за год сократилось более чем на 74%.

В 2019 году в Швеции в результате ДТП погибли 223 человека³⁴, тяжелые ранения получил 1951 человек (самый низкий показатель с момента начала учета) (рис. 18).



Рис. 18. Данные о состоянии аварийности с учетом категорий участников дорожного движения в Швеции в 2019 году

³⁴ Аналогично показателю столетней давности, когда в стране было зарегистрировано ок. 70 тыс. автомобилей (в 2019 г. >5 млн, а население страны выросло в 1,5 раза. [Электронный ресурс] // URL: https://www.motormagasinet.se/article/view/694307/2019_sag_lagst_antal_doda_i_trafiken_nagonsin (дата обращения: 12.10.2020).

Таким образом, можно сделать вывод, что в Швеции наиболее часто участниками дорожно-транспортных происшествий становятся водители и пассажиры мототранспорта. Водители и пассажиры автомобилей, а также пешеходы становятся участниками ДТП почти в 4 раза реже.

По результатам анализа данных о пострадавших в ДТП, представляемых в IRTAD, отметим, что наибольшее снижение в Швеции отмечается в такой группе участников дорожного движения, как водители мопедов³⁵ (-90% за 5 лет) и пассажиры автомобилей (-65% за 5 лет). Количество погибших в результате ДТП пешеходов и велосипедистов уменьшилось за 5 лет соответственно на 51 и 49%. Наименьшее снижение отмечено среди водителей мотоциклов³⁶. Наиболее частое нарушение ПДД – превышение допустимой скорости движения.

Анализируя данные о ДТП с участием несовершеннолетних УДД, отметим, что в 2019 году в Швеции зафиксировано 5 ДТП с погибшими в возрасте от 16 до 18 лет (3 из них – пассажиры автомобилей). Тяжелые ранения получили 75 несовершеннолетних, легкие – 625, травмы преимущественно получили водители и пассажиры мопедов (табл. 19).

Таблица 19

**Число погибших и пострадавших в ДТП в Швеции
в 2019 г. в возрасте от 16 до 18 лет**

Число погибших несовершеннолетних			
5			
Пассажиры автомобилей	3		
Водители мотоциклов	1		
Водители и пассажиры мопедов	1		
Число пострадавших несовершеннолетних			
ДТП с тяжкими последствиями	ДТП с причинением легкого вреда здоровью		
75	652		
Водители и пассажиры мопедов	22	Водители и пассажиры мопедов	260
Пассажиры автомобилей	18	Пассажиры автомобилей	191
Пешеходы	12	Велосипедисты	72
Велосипедисты	7	Пешеходы	45
Водители автомобилей	3	Водители и пассажиры мотоциклов	31
Водители мотоциклов	3	Водители автомобилей	19
Другое	10	Другое	7

³⁵ Число погибших на дорогах Швеции снизилось на 57% в период с 2000 по 2019 год, число погибших мотоциклистов за 9 лет осталось на прежнем уровне. [Электронный ресурс] // URL: <https://swedinfo-ru.turbopages.org/swedinfo.ru/s/novosti-stokgolma/2784-2019-god-stal-rekordnym-v-shvetsii-po-chislu-pogibshikh-na-dorogakh> (дата обращения: 12.10.2020).

³⁶ Число погибших на дорогах Швеции снизилось на 57% в период с 2000 по 2019 год, число погибших мотоциклистов за 9 лет осталось на прежнем уровне.

Таким образом, наиболее часто участниками ДТП в Швеции в возрасте от 16 до 18 лет становятся водители и пассажиры мопедов. Прежде всего это связано с тем, что допуск к управлению данным видом ТС разрешен с 15 лет.

Немногом реже участниками ДТП становятся пассажиры автомобилей. Третьими по степени уязвимости категориями в Швеции можно считать пешеходов (в ДТП с тяжкими последствиями) и велосипедистов (в ДТП с легкими последствиями).

Рассмотрим особенности подготовки и допуска несовершеннолетних к управлению транспортными средствами в каждой из категорий.



Категория А. В Швеции установлены следующие подкатегории и категории мототранспортных средств: АМ, А1, А2, А (табл. 20).

Таблица 20

Категории (подкатегории) ТС и их соотношение с минимальным возрастом допуска к управлению

Категория (подкатегория) ТС	Минимальный возраст/условия допуска	Характеристика категорий и подкатегорий ТС
«АМ»	15 лет	Мопеды – двух-, трех- и четырехколесные ТС с разрешенной скоростью не более 45 км/ч, объемом двигателя не более 50 см ³ или мощностью не более 4 кВт
«А1»	16 лет	Мотоциклы объемом двигателя до 125 см ³ и мощностью до 11 кВт, с соотношением мощность/вес не более 0,1 кВт/кг; Трехколесное ТС с максимальной мощностью до 15 кВт
«А2»	18 лет	Мотоциклы с максимальной мощностью до 35 кВт, соотношением мощность/вес не более 0,2 кВт/кг
«А»	24 года	Мотоциклы неограниченной мощности
	20 лет	При наличии подкатегории «А2» в течение двух лет
	21 год	Трицикл мощностью более 15 кВт

Таким образом, возраст, с которого разрешается управление данным видом ТС, зависит от технических характеристик мотоцикла. При этом нижний возрастной порог составляет 16 лет (категория А1 позволяет управлять мотоциклом мощностью до 125 см³). Управлять мотоциклом неограниченной мощности можно с 24 лет.



Категория В. Управлять автомобилем в Швеции разрешено с 16 лет с инструктором, самостоятельно – с 18 лет.

Процедура обучения по получению допуска к управлению ТС категории В схожа с процедурой получения допуска к управлению ТС категории А (кандидат проходит аналогичные этапы обучения в те же временные сроки).

1. Получение разрешения на вождение – удостоверение, подтверждающего право кандидата по состоянию здоровья управлять ТС (заверяется правлением округа, где будет проходить обучение вождению). Процедура получения разрешения занимает от 1 недели до 1 месяца, документ действует 4 года.

2. Прохождение тестирования на остроту зрения. Его могут проводить офтальмолог, инструктор по вождению или секретарь в школе вождения. Сертификат с результатами действителен 2 месяца.

3. Подготовка к теоретическому экзамену. Обучение можно проходить самостоятельно с помощью пособий и компьютерных программ, если кандидату исполнилось 24 года, он имеет водительское удостоверение категории А и стаж управления такими ТС не менее пяти лет. Также обучение можно проходить в автошколе (8 занятий в группе или индивидуально) либо онлайн.

Важным элементом обучения является посещение 3-часовой лекции о вреде алкоголя, наркотических средств, а также влиянии усталости на управление автомобилем.

4. Сдача теоретического экзамена. 45-минутный экзамен представляет собой тест из 70 вопросов. Для успешного прохождения испытания нужно ответить на 52 вопроса.

5. Прохождение обучения вождению. Занятия по вождению проходят с инструктором. В Швеции предусмотрены обязательные практические занятия на оборудованных автодромах продолжительностью 3 часа. Также обучающимся предлагается изучить упражнения, выполняемые в условиях гололеда (в весенне-летний сезон для этого, как и в Норвегии, используется бетонное покрытие, смоченное специальным составом).

6. Сдача практического экзамена по вождению. Прием экзамена осуществляет инструктор из Vägverket. Испытание продолжается в среднем 1 час. Когда практическая часть сдана, кандидат в водители получает соответствующий сертификат сроком на 1 год.

7. Получение водительского удостоверения на право управления ТС. Спустя 2-3 недели кандидат получает водительское удостоверение. С этого же момента начинается исчисление испытательного срока в течение двух лет. Это значит, что в случае нарушения правил дорожного движения водительское удостоверение у новичка изымается, и ему необходимо сдавать теоретический и практический экзамены повторно. Если

такой водитель управляет ТС без нарушений, его водительское удостоверение становится постоянным. В общей сложности, процедура допуска для новичка занимает в Швеции не менее 8 месяцев (если претендент ранее управлял ТС – 3 месяца).

Обучение. В Швеции обучение несовершеннолетних основам безопасного поведения в условиях дорожного движения охватывает 3 ступени: дошкольное образование, обучение в начальной и средней школе.

Дисциплина преподается факультативно педагогами групп в детских садах и классными руководителями в школах, реже – сотрудниками полиции. Предмет по изучению безопасности дорожного движения в школьной программе отсутствует, знания интегрированы в иные дисциплины либо имеют статус специальных тем в рамках изучения основного предмета (например, Обществознания). Занятия проводятся также в случае, если с учениками происходят несчастные случаи на дороге.



Рис. 19. Обобщающие занятия по ПДД в начальной школе Швеции

На занятиях рассматриваются: правила дорожного движения, использование средств безопасности (защитной атрибутики, СВЭ, телефонной гарнитуры во время перехода проезжей части и пр.). Уровень сложности определяется возрастом несовершеннолетних: в 1-6 классе акцент делается на безопасности пешеходов, в 7-9 классах – вождении мопеда и пр. Примерно в 1/5 шведских школах в планировании таких занятий принимают участие сами школьники (рис. 19).

Практические занятия с несовершеннолетними проводятся в годках с имитацией условий дорожного движения, возведенных в детских садах и в частных школах. Помимо основных правил дорожного движения школьникам и воспитанникам дошкольных организаций рассказывают о защите природы и вреде использования неэкологичных видов транспортных средств, например, о вреде отработанных газов и шума от дорожного движения.

СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО ВЕЛИКОБРИТАНИИ И СЕВЕРНОЙ ИРЛАНДИИ

Население в 2019 году: 66,7 млн человек

ВВП на душу населения в 2019 году: 42 558 \$

Зарегистрированные механические средства в 2019 году:

38,4 млн (легковых автомобилей – 83%, грузовых – 12%, мотоциклов – 3%)

Ограничения скорости: 30 м/ч на городских дорогах (50 км/ч), 60–70 м/ч (95 км/ч) – на загородных, 70 м/ч – на автомагистралях (113 км/ч)

Пределы содержания алкоголя в крови: 0,8 г/л



Показатели аварийности, в т.ч. с участием несовершеннолетних УДД

В соответствии с отчетом по безопасности дорожного движения в 2018-2019 гг., представленным в IRTAD, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии (далее – Соединенное Королевство) занимает 4 место в рейтинге участников организации, в период с 1990 по 2019 год число погибших на дорогах снизилось на 70%.

С июля 2018 года по июнь 2019 года в Великобритании в результате ДТП погибло 1870³⁷ человек, ранения получили 157,6 тыс. человек. Согласно отчету IRTAD, наименьшее снижение числа погибших отмечено среди водителей автомобилей и пассажиров ТС (рис. 20).



Рис. 20. Данные о состоянии аварийности с учетом категорий участников дорожного движения в 2019 году в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии

³⁷ Данные приведены с учетом сведений, представленных на сайте Департамента транспортной статистики Соединенного Королевства (Department for Transport statistics). [Электронный ресурс] // URL: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/848485/road-casualties-year-ending-june-2019.pdf (дата обращения: 15.05.2020).

Таким образом, можно сделать вывод, что наиболее часто участниками ДТП с погибшими в Соединенном Королевстве становятся водители и пассажиры автомобилей (39,1% от общего количества ДТП с погибшими), в 1,6 раза реже них – пешеходы (25%), в 2 раза реже – мотоциклисты (19%). Водители велосипедов становятся участниками смертельных ДТП в 5,1% (реже, чем в Швейцарии и Германии). Еще 11,8% погибли в результате ДТП, представляя другие категории участников дорожного движения.

Анализируя данные о ДТП с участием несовершеннолетних участников дорожного движения, отметим, что в 2019 году в Соединенном Королевстве в возрастной категории от 16 до 18 лет подростки чаще всего (в 33% ДТП) получают травмы в качестве пассажиров автомобилей (табл. 21).


Таблица 21

Число погибших и пострадавших несовершеннолетних в возрасте от 16 до 18 лет в июле 2018 г. – в июне 2019 г. в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии

Погибших в ДТП несовершеннолетних – 31, пострадавших в ДТП несовершеннолетних – 4453, из них:							
	Водители а/м	Пассажиры а/м	Водители мотоциклов	Водители и пассажиры мопедов	Велосипедисты	Пешеходы	Другое
Погибли	0	19	5	2	1	3	1
Пострадали	580	1483	515	424	530	697	224

Подростки-водители автомобилей (все ДТП зафиксированы с водителями 17 лет) составляют 13% от общего числа пострадавших подростков в указанном возрасте, водители мотоциклов – 11,6%, водители мопедов и их пассажиры – 9,5%. Важно, что несовершеннолетние составляют всего 7% от общего числа водителей в Великобритании.

Рассмотрим особенности подготовки и допуска несовершеннолетних к управлению транспортными средствами в каждой из категорий.

 **Категория А, АМ.** В Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии установлены следующие подкатегории и категории мототранспортных средств: АМ, А1, А2, А (табл. 22).

Категории (подкатегории) ТС и их соотношение с минимальным возрастом допуска к управлению

Категория, подкатегория ТС	Минимальный возраст и условия допуска	Характеристика категорий и подкатегорий ТС
«АМ»	16 лет	Двух- или трехколесные ТС с максимальной скоростью свыше 25 км/ч, но не более 45 км/ч. Легкие квадрициклы с порожней массой не более 350 кг, не включая массу батарей в случае электромобилей, максимальная скорость которых превышает 25 км/ч, но не превышает 45 км/ч
«А1»	17 лет	Мотоциклы – двухколесное ТС, объем двигателя внутреннего сгорания которого не более 125 см3, мощность до 11 кВт и соотношение 0,1 кВт/кг. Мотоцикл с электродвигателем мощностью до 15 кВт
«А2»	19 лет, 2 года стажа на «А1»	Мотоцикл мощностью не более 35 кВт с соотношением мощности и веса не более 0,2 кВт/кг
«А»	21 год	При наличии стажа управления ТС категории «А2» не менее двух лет
	24 года	Мотоцикл мощностью более 35 кВт или трехколесное ТС мощностью более 15 кВт. За исключением ТС категории «К» и «Р»

Таким образом, в Соединенном Королевстве управлять мопедом разрешено с 16 лет, маломощным мотоциклом – с 17, мотоциклом ограниченной мощности (до 35 кВт) – с 19 лет при наличии стажа управления маломощным мотоциклом не менее двух лет. Управлять мотоциклом без ограничений мощности разрешено с 24 лет.



Категория В. Законодательство Соединенного Королевства позволяет начинать обучение вождению с 17 лет. У кандидата при этом должны отсутствовать медицинские противопоказания³⁸, в том числе офтальмологические (заверяется справкой).

³⁸ Проверку наличия заболеваний у кандидатов в водители, в том числе несовершеннолетних, осуществляет DVLA (Driver and Vehicle Licensing Agency – Агентство по лицензированию водителей и транспортных средств), организация по набору функций схожая с российской Госавтоинспекцией). Если сотрудникам организации у кандидата в водители выявлено заболевание из способных создать проблемы при управлении автомобилем, штраф составит £1000 (85,5 тыс. руб.). [Электронный ресурс] // URL: <https://www.gov.uk/government/organisations/driver-and-vehicle-licensing-agency> (дата обращения: 11.08.2020).

Этапы получения допуска к управлению ТС категории В в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии

I. Получение ученического (временного) водительского удостоверения. Подавший заявление кандидат получает по почте анкету из Агентства по стандартам для водителей и транспортных средств (Driver and Vehicle Standards Agency). Спустя 2 недели после того как заполненная анкета и необходимые документы (паспорт, удостоверение резидента) были высланы, кандидату так же почтой направляется временное удостоверение водителя. С таким документом разрешено управлять автомобилем с рядом ограничений (запрещено движение по автомагистрали, осуществлять выезды можно только с сопровождающим старше 21 года и стажем управления ТС более трех лет).

На лобовом и на заднем стеклах автомобиля обладатель временного удостоверения обязан закрепить букву L («learner», или «ученик»).

Временное водительское удостоверение действительно 10 лет и является удостоверением личности и подтверждением адреса проживания. Кандидат также может получить постоянное водительское удостоверение (полную лицензию на управление автомобилем).

II. Подготовка к сдаче теоретического экзамена.

Посещение автошкол в стране необязательно. Теорию кандидат изучает самостоятельно, используя материалы, размещенные на сайте учебной организации. Далее необходимо выбрать подразделение DVLA, дату и время тестирования.

III. Сдача теоретического экзамена. Теоретический экзамен состоит из двух частей: теста из 50 вопросов (необходимо за 57 минут дать 43 правильных ответа) и теста на реакцию («hazard perception»), во время которого на экране компьютера демонстрируются видеоролики с дорожными ситуациями. При возникновении опасности (пешехода, автомобиля и т.д.) необходимо оперативно среагировать «мышкой». Максимальный балл за каждый видеоролик – 5 (засчитывается время, когда кандидат «кликает» на опасности). Проходной балл в этой части теста – 44 из 75³⁹.

Вопросы можно загрузить с сайта DVSA для прохождения пробного тестирования. В тест включаются задания различных уровней сложности, в том числе повышенной, а также нормы этики для водителей и советы по оказанию первой помощи пострадавшим.

В случае сдачи теоретического экзамена кандидат получает сертификат, который действителен в течение 2 лет.

³⁹ В интернете размещено множество программ для самостоятельной подготовки к этому тесту (например, The Theory Test and Hazard Perception). [Электронный ресурс] // URL: www.gov.uk/highway-code (дата обращения: 11.08.2020).

IV. Сдача практического экзамена. Начинается с краткого опроса об устройстве автомобиля. Кандидат должен объяснить, как и куда заливать специальные жидкости, как включать свет фар и каким должно быть давление в шинах. Далее кандидату необходимо прочитать номер чужого автомобиля с расстояния 20 метров для проверки зрения.

Практический экзамен (45 минут) проходит, как правило, на улицах города, но включает также передвижение с выездом за его границы. Инструктор DVLA определяет маршрут и следит за действиями курсанта. При этом ошибки в оценочном листе он подразделяет на мелкие (не включил указатель поворота при маневре или не посмотрел в зеркало) и крупные (не пропустил пешехода, проехал на красный сигнал светофора, выехал на встречную полосу). Для сдачи экзамена можно допустить 12 мелких ошибок и ни одной крупной. Сертификат о прохождении испытания вручается сразу же. Водительское удостоверение высылается по почте спустя 3 недели (рис. 21).

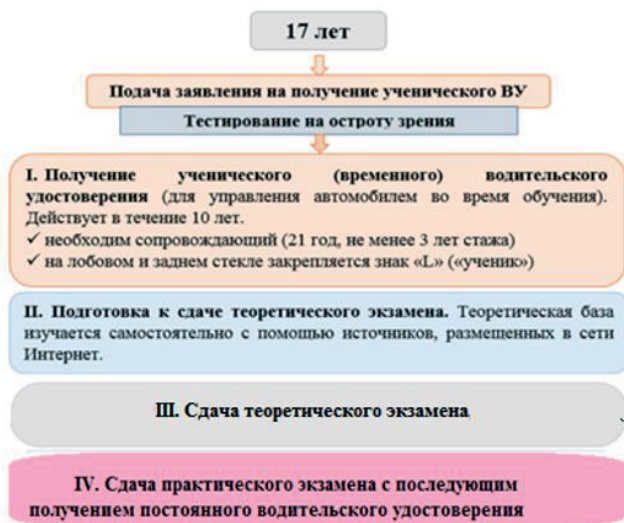


Рис. 21. Этапы получения допуска к управлению ТС категории В в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии

Обучение. В настоящее время в Великобритании на государственном уровне разрабатываются учебные курсы по БДД, в том числе по оценке знаний правил дорожного движения несовершеннолетними. Результатом реализации этих мер являются низкие показатели детского дорожно-транспортного травматизма в стране.

Образовательные программы по безопасности дорожного движения в Соединенном Королевстве внедрены одновременно на трех образовательных уровнях и охватывают начальную и среднюю школу, а также высшие учебные заведения.

При обучении в начальной школе нет специализированного предмета по обучению основам безопасного поведения в условиях дорожного движения, занятия носят междисциплинарный характер и предполагают теоретическую и практическую подготовку. Занятия проводятся факультативно.

Тенденцией последних лет в Соединенном Королевстве является применение в образовательном процессе таких форм обучения и контроля знаний в области безопасности дорожного движения, как тесты, что сокращает усилия обучающихся и педагогов за счет предъявления единых требований, повышения уровня объективности, уменьшения затрат учебного времени на проведение контроля знаний. В Великобритании тесты на знание правил дорожного движения применяются преимущественно для итогового контроля знаний обучающихся.

ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИЯ



Население в 2019 году: 83,1 млн человек

ВВП на душу населения в 2019 году: 46 564\$

Зарегистрированные механические транспортные средства в 2019 году: 57,6 млн легковых автомобилей 79%;

грузовых – 8%; мотоциклов – 7%)

Ограничения скорости: 50 км/ч на городских дорогах, 100 км/ч – на сельских, 130 км/ч – на автомагистралях

Пределы содержания алкоголя в крови: 0,5 г/л; 0,0 г/л для водителей младше 21 года, начинающих водителей и профессиональных водителей, перевозящих пассажиров или опасные грузы

Показатели аварийности, в т.ч. с участием несовершеннолетних УДД

В соответствии с отчетом по безопасности дорожного движения за 2019 год, представленным в IRTAD⁴⁰, ФРГ занимает 10 место в рейтинге участников организации.

⁴⁰ Показатели продублированы на сайте Федерального статистического управления Федеративной Республики Германия. [Электронный ресурс] // URL:

В 2019 году в ФРГ в результате ДТП погибло 3059 человек⁴¹ (на 6,6 %, или на 216 человек, меньше, чем в 2018 году), травмы различной степени тяжести получили 384 тыс. человек (65,1 тыс. – с тяжкими последствиями, 318,9 – с легкими), это наиболее низкий показатель с 1990 года⁴² (рис. 22).



Рис. 22. Данные о состоянии аварийности в ФРГ в 2019 году с учетом категорий участников дорожного движения

Таким образом, наиболее часто участниками ДТП в Германии становятся водители и пассажиры автомобилей. Наибольшее увеличение числа погибших (+33%) отмечено среди велосипедистов.

В 2019 году в стране зафиксировано 77 погибших в возрасте от 15 до 18 лет. Чаще всего несовершеннолетние погибают, являясь водителями мотоциклов, а также находясь в качестве пассажиров в салоне автомобиля (табл. 23).

https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/_inhalt.html (дата обращения: 14.10.2020).

⁴¹ [Электронный ресурс] // URL: https://www.destatis.de/DE/Themen/GesellschaftUmwelt/Verkehrsunfaelle/_inhalt.html (дата обращения: 14.10.2020).

⁴² До этого самый низкий уровень количества погибших в ДТП граждан Германии был зарегистрирован в 2017 году – 3180 погибших. [Электронный ресурс] // <https://www.adac.de/news/bilanz-verkehrstote/> (дата обращения: 14.10.2020).

Данные о ДТП с участием несовершеннолетних участников дорожного движения в возрасте от 15 до 18 лет в Германии

Число погибших несовершеннолетних		
77		
Пассажиры автомобилей	21	
Водители мотоциклов	38	
Другое	18	
Число пострадавших несовершеннолетних		
ДТП с тяжкими последствиями	ДТП с причинением легкого вреда здоровью	
4161	19208	
	Водители мопедов	5110
	Пассажиры автомобилей	4102
	Велосипедисты	4828
	Пешеходы	1397
	Водители мотоциклов	3305
	Другое	466

Рассмотрим особенности подготовки и допуска несовершеннолетних к управлению транспортными средствами в каждой из категорий.




Категория А. В Германии установлены следующие категории и подкатегории мототранспортных средств, на управление которыми выдается удостоверение: АМ, А1, А2, А (табл. 24).

Категория А1 в ФРГ предусматривает минимальный возраст получения ВУ в 16 лет, А2 – в 18 лет. Для управления ТС категории А (тяжелыми мотоциклами с мощностью более 15 кВт) требуется достижение возраста 24 года. Допуск к управлению тяжелым мотоциклом разрешено получить в 20 лет, если ранее получена категория А2, есть 2-летний опыт вождения.

**Категории (подкатегории) ТС и их соотношение
с минимальным возрастом допуска к управлению**

Категория, подкатегория ТС	Возраст	Характеристика категорий и подкатегорий ТС
«АМ»	16 лет	Двухколесные мопеды с максимальной скоростью 45 км/ч, максимальной мощностью 4 кВт и объемом двигателя не более 50 см ³ . Трехколесные мопеды с максимальной скоростью 45 км/ч, максимальной мощностью 4 кВт и объемом двигателя не более 50 см ³ . Четырехколесные автомобили с максимальной скоростью 45 км/ч, максимальной мощностью 4 кВт, объемом двигателя не более 50 см ³ и массой без нагрузки до 350 кг
«А1»	16 лет	Мотоциклы с максимальным объемом двигателя 125 см ³ , максимальной мощностью 11 кВт и соотношением мощности к массе не более 0,1 кВт/кг Трехколесные ТС с симметрично расположенными колесами с максимальной скоростью более 45 км/ч, максимальной мощностью не более 15 кВт и объемом двигателя более 50 см ³
«А2»	18 лет	Мотоциклы с максимальной мощностью до 35 кВт и соотношением 0,2 кВт/кг
«А»	24 года	Мотоциклы с максимальной мощностью более 15 кВт и объемом двигателя более 50 см ³
	20 лет	При наличии стажа 2 года на категорию «А2»
	21 год	Трехколесные ТС с максимальной мощностью более 15 кВт и объемом двигателя более 50 см ³

 **Категория В.** Право на управление автомобилем гражданину Германии предоставляется в 17 лет⁴³ (возрастное ограничение действует в Германии с 2005 года).

После сдачи экзаменов кандидат получает водительское удостоверение ученика, позволяющее управлять автомобилем в сопровождении водителя старше 30 лет, не имеющего штрафов за нарушения правил дорожного движения. Управлять автомобилем самостоятельно разрешено с 18 лет.

⁴³ Возрастное ограничение действует в Германии с 2005 года. [Электронный ресурс] // URL: <https://ria.ru/20201112/vozhdenie-1584276391.html> (дата обращения: 14.10.2020).

Этапы получения допуска на право управления ТС категории В

1. Прохождение курса оказания первой помощи. Уроки включают изучение основных правил оказания помощи пострадавшему в ДТП (обучение технике искусственного дыхания, закрытого массажа сердца и пр.). Обучающиеся тренируются друг на друге или на манекенах (рис. 23).

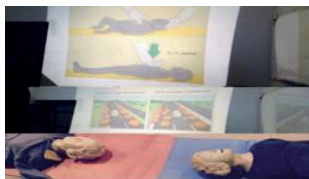


Рис. 23. Манекены используются на курсах по обучению первой помощи при ДТП

2. Прохождение теоретического курса. Занятия в автошколе проходят по графику свободного посещения. Кандидату выдают диск с лекциями, предоставляя доступ к учебным кейсам онлайн. В автошколе разрешено посещать занятия на тренажерах, которые имитируют движение на автомобиле.

3. Сдача теоретического экзамена. Теоретический экзамен состоит из 30 вопросов. За неверные ответы начисляются штрафные баллы (испытание завершено, если их больше 10). Вопросы посвящены ПДД, правилам взаимодействия с УДД, требованиям к эксплуатации автомобилей. Также кандидат должен показать умение осуществлять расчет тормозного пути автомобиля. После сдачи экзамена обучающийся получает ученическое водительское удостоверение.

4. Прохождение практического обучения вождению. В ФРГ установлен обязательный минимум для практических занятий – 12 часов. Уроки вождения должны составлять минимум 25 часов (обязательно: 4 часа – ночью, 4 – на автомагистрали). Занятия (2 ч.) проходят в условиях города, на автодроме упражнения не отрабатываются. Основные элементы вождения отрабатываются многократными повторениями (к ним относится пропуск пешеходов на переходе). В программу включаются занятия по использованию зеркал заднего вида, умению держать дистанцию.

5. Сдача практического экзамена по вождению. Практический экзамен по вождению длится 45 минут. За ходом испытания наблюдают инструктор и экзаменатор, находясь на заднем сиденье автомобиля. За ошибку назначают штрафные баллы (в зависимости от уровня опасности нарушения). При совершении грубой ошибки (например, при вмешательстве экзаменатора в управление с целью предотвратить ДТП, отсутствии одного из навыков управления ТС) экзамен прекращается.

В случае отсутствия ошибок во время движения кандидат отвечает на 1-2 вопроса экзаменатора из блока теории. Если испытание пройдено успешно, он на 2 года получает временное водительское удостоверение. На постоянное его заменят, если водитель-новичок не будет нарушать ПДД.

Обучение. В Германии обучение безопасному участию в дорожном движении осуществляется на всех уровнях образования: в дошкольных организациях, в начальной и средней школе, в высших учебных заведениях.

Планирование занятий в учебных организациях ведется с учетом рекомендаций Немецкого совета по безопасности дорожного движения (DVR) и реализуемых им программ⁴⁴, включающих обучение правилам поведения на дороге и правилам личной безопасности. Они включают проведение проектов «Дети и дорога», «Дети в дорожном движении», «Начало школьной учебы», «Обучение поездкам на велосипеде» для несовершеннолетних УДД.

В дошкольных организациях используются методы, адаптированные к данному возрасту: игровые (костюмированные спектакли, сюжетно-ролевые игры, постановочные занятия и др.), арт-обучение (раскраски с изображением дорожных знаков и др.), учебно-методические пособия, содержащие правила безопасного движения на дороге.

Развивающие занятия проводятся в школе, учебная программа постепенно усложняется. Так, например, во 2-м классе начинаются практические уроки движения на роликах и скейтбордах, в 3-м – на велосипеде. Каждый из этапов обучения завершается сдачей экзамена.

Обучающие программы для несовершеннолетних всех возрастов разрабатываются организацией «Германская стража дорожной безопасности» (die Deutsche Verkehrswache – DVW). Важную роль имеет домашнее обучение родителями своих несовершеннолетних детей основам безопасного поведения на дороге.

Материалы для обучения (пособия, приложения для мобильных устройств и т.д.) разрабатываются DVR и Федеральным министерством транспорта (программы «Мобильно и уверенно», «Молодые водители», «Передвигайся на велосипеде безопасно» и др.). На сайте организации регулярно обновляются пешие маршруты, разработанные для школьников всех земель страны⁴⁵. Кроме того, DVR систематически рассылает в образовательные организации обучающие пособия для формирования навыков безопасного поведения несовершеннолетних в условиях дорожного движения.

Полиция ФРГ распространяет издания, где приведены статистические сведения о дорожно-транспортном травматизме, научные комментарии, рекомендации и ссылки на профилактические мероприятия регионального уровня, которые обязательны для посещения.

В среднем в стране в год проходит порядка 740 различных мероприятий для несовершеннолетних, более 2 тысяч профилактических проектов для их родителей общим охватом 50 тысяч человек, половина из которых дети.

⁴⁴ [Электронный ресурс] // URL: <https://www.dvr.de/praevention/programme> (дата обращения: 14.10.2020).

⁴⁵ [Электронный ресурс] // URL: <https://www.dvr.de/themen/wege-und-dienstwege> (дата обращения: 14.10.2020).

КАНАДА



Население в 2019 году: 37,6 млн. человек

ВВП на душу населения в 2018 году: 50,8 тыс. \$ США

Зарегистрированные автомобили в 2018 году: 24,3 млн (легковые – 92%, грузовые – 5%, мотоциклы – 3%⁴⁶)

*Ограничения скорости: 40-70 км/ч на городских дорогах, 70-90 км/ч – на сельских, 100-110 км/ч – на автомагистралях
Пределы содержания алкоголя в крови: 0,8 г/л для обычных водителей (0,5 г/л и 0,4 г/л в большинстве провинций, 0,0 г/л для новичков и молодых водителей (до 21 года) в большинстве провинций*

Показатели аварийности, в т.ч. с участием несовершеннолетних УДД

В соответствии с отчетом по БДД, представленным в 2018 году⁴⁷ в IRTAD, Канада занимает 16 место в рейтинге стран-участниц организации, с 1990 по 2019 год число погибших на дорогах за год сократилось на 65% (рис. 24).



Число погибших в ДТП с участием автотранспорта

1300



Число погибших в ДТП с участием пешеходов

332



Число погибших в ДТП с участием мототранспорта

200



Число погибших в ДТП с участием велосипедистов

44

Рис. 24. Число погибших в результате ДТП по категориям участников дорожного движения в Канаде

⁴⁶ В 2018 году мотоциклы составляли лишь около 3% зарегистрированных транспортных средств в Канаде, но на них пришлось 11% смертельных случаев и 12% серьезных травм. [Электронный ресурс] // URL: <https://tc.canada.ca/en/road-transportation/motor-vehicle-safety/canadian-motor-vehicle-traffic-collision-statistics-2018> (дата обращения: 30.07.2020).

⁴⁷ Сведения за 2019 год в период проведения исследования не опубликованы либо опубликованы отдельно по провинциям страны. [Электронный ресурс] // URL: <https://tests.ca/driving-statistics/> (дата обращения: 30.07.2020).

В 2018 году в Канаде в результате ДТП погибло 1922 человека, ранения получили 9,5 тыс. человек. Наибольшее снижение числа погибших отмечается среди велосипедистов (106 смертельных ДТП в 1990 году против 44 в 2018 году).

Среди всех групп участников дорожного движения показатель смертности среди мотоциклистов снижается медленнее всего (с 1990 года снизился на 17%).

Среди пешеходов количество погибших сократилось на 42% в период с 1990 по 2017 год. Количество погибших среди пассажиров легковых автомобилей сократилось на 58% с 1990 года.

Таким образом, чаще всего в ДТП погибают водители и пассажиры автомобилей (67,6% от общего количества ДТП с погибшими), в 4 раза реже – пешеходы (17,2%), в 6,5 раз реже – мотоциклисты (10,4%)⁴⁸. На долю велосипедистов приходится 2,2% смертельных случаев от общего количества погибших в ДТП⁴⁹.

Анализируя данные о ДТП с участием несовершеннолетних участников дорожного движения⁵⁰, отметим, что в 2018 году в Канаде в возрастной категории от 15 до 19 лет подростки чаще погибли в дорожно-транспортных происшествиях, имея статус водителей автомобилей, в 2 раза реже – пассажиров автомобилей (табл. 25).

⁴⁸ Подсчитано, что в Канаде вероятность попасть в аварию у мотоциклистов в 15 раз выше, чем у водителей автомобилей. Вероятность гибели мотоциклистов в результате аварии в 13,5 раз выше, чем у водителей автомобилей. [Электронный ресурс] // URL: <https://tests.ca/driving-statistics/> (дата обращения: 15.09.2020).

⁴⁹ 18% велосипедистов, погибших в авариях, были моложе 16 лет (CAA, 2020). [Электронный ресурс] // URL: <https://tests.ca/driving-statistics/> (дата обращения: 15.09.2020).

⁵⁰ Молодые канадцы составляют 13% водителей, имеющих водительские права, но на их долю приходится 20% смертей и травм, связанных с автотранспортными средствами (Страхование Desjardins, 2020). [Электронный ресурс] // URL: <https://tests.ca/driving-statistics/> (дата обращения: 15.09.2020).

**Число погибших и пострадавших несовершеннолетних
в Канаде в 2019 г. в возрасте от 16 до 18 лет**

Число погибших несовершеннолетних	
124	
Водители автомобилей	70
Пассажиры ⁵¹ автомобилей	35
Пешеходы	12
Водители мотоциклов	2
Велосипедисты	2
Другое	3
Число пострадавших несовершеннолетних	
Получили тяжелые ранения	Получили легкие ранения
752	12700

Рассмотрим особенности подготовки и допуска несовершеннолетних к управлению транспортными средствами в каждой из категорий.



Категория М. В Канаде установлены следующие категории и подкатегории мототранспортных средств: М, М1, М2 (табл. 26).



Категория В. В различных провинциях Канады правила получения водительских удостоверений имеют свои особенности, но в целом схожи с аналогичной процедурой в странах Европы.

Начало каждого этапа обучения обусловлено возрастом кандидата. С его учетом в стране реализуется ступенчатая система допуска к управлению ТС – Graduated Licensing (GLP).

⁵¹ Наиболее низкий уровень использования ремней безопасности наблюдается у водителей в возрасте от 16 до 24 лет (Safe Ride 4 Kids, 2018). [Электронный ресурс] // URL: <https://tests.ca/driving-statistics/> (дата обращения: 15.09.2020).

**Категории (подкатегории) ТС и их соотношение
с минимальным возрастом допуска к управлению**

Категория (подкатегория) ТС	Минимальный возраст, условия допуска	Характеристика категорий и подкатегорий ТС
«M1» ⁵²	от 14 до 16 лет (в зависимости от провинции)	Мотоциклы объемом двигателя до 125 см, мощностью до 11 кВт, и соотношением мощность/вес не более 0,1 кВт/кг
«M2»	от 14 до 16 лет (в зависимости от провинции)	Мотоциклы с объемом двигателя от 125 до 400 см ³
«M»	с 18 лет (с открытой категорией «M1»)	Мотоцикл с объемом двигателя до 125 см ³ или менее
	с 18 лет (с открытой категорией «M2»)	Мотоцикл с объемом двигателя 400 см ³ или менее

1. Получение ученического водительского удостоверения (L, Learner's Permit, G1).

Получить ученическое водительское удостоверение возможно с 16 лет (в штате провинции Альберта – с 14) после прохождения трех этапов: получения согласия на обучение у родителя или законного представителя, если кандидату не исполнилось 19 лет; прохождения теста на знание теории. К экзамену кандидат готовится с помощью пособий и материалов, размещенных в мобильных приложениях. Выяснить уровень собственной подготовки кандидат может в ходе пробного теста. Дату реального испытания можно выбрать самостоятельно. Экзамен представляет собой тест⁵³, в который включены вопросы по ПДД и пр.; прохождения офтальмологического исследования.

⁵² Права с открытой категорией M1 в Канаде имеют статус ученических и действуют в течение 90 дней. В Канаде категория, аналогичная категории B, обозначается как G. [Электронный ресурс] // URL: <http://www.valuecartruckrental.com/blog/canadas-legal-driving-ages-province-by-province> (дата обращения: 21.09.2020).

⁵³ Кроме вопросов, касающихся соблюдения ПДД, в тест включаются задания, касающиеся обеспечения безопасности вождения (например, о проверке «слепых зон» при совершении маневра, использованию зеркал заднего и бокового видов, толерантного отношения к другим УДД, культуре вождения, управлении автомобилем в соответствии с климатическими условиями, о приоритетном поведении на дороге («всегда пропускать пешехода!», «пешеход всегда прав!») В тест также включаются вопросы о техническом состоянии автомобиля, этапах

После этого кандидат получает ученическое водительское удостоверение уровня Learner's Permit (G1), позволяющее управлять ТС в дневное время (запрещено вождение в период с 00:00 до 05:00) в сопровождении водителя старше 25 лет, чей стаж управления ТС не менее четырех лет. Ученику запрещено выезжать на скоростные магистрали и управлять автомобилем в состоянии опьянения. В случае установления подобного факта, водительское удостоверение аннулируется.

Learner's Permit действуют 2 года. В течение этого периода, но не раньше 1 года в статусе ученика можно сдавать экзамены на получение следующего уровня Probationary licence (G2).

2. Получение водительского удостоверения уровня G2 (испытательный срок).

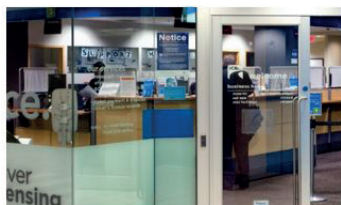


Рис.25. Офис автошколы в Ванкувере (Канада)

Для получения данного водительского удостоверения кандидату в водителю нужно сдать практический экзамен. Допуск к нему разрешен через 12 месяцев после сдачи теории на этапе G1. Практическое обучение проводится в автошколе (рис. 25).

Водительское удостоверение уровня G2 в Канаде выдается сроком на 2 года после сдачи практического экзамена. На автомобиле устанавливается знак «N» – «Новичок». Передвигаться на ТС разрешено самостоятельно, в любое время суток по всем дорогам и автомагистралям страны, но перевозить разрешается 1 пассажира. Ограничение снимается в случае, если в салоне находится владелец водительского удостоверения без ограничений (полной лицензии), возраст которого старше 25 лет или если пассажиры являются родственниками водителя.

Содержание алкоголя в крови у водителя-новичка при передвижении на автомобиле должно составлять 0 %, иначе водительское удостоверение будет аннулировано.

3. Получение водительского удостоверения без ограничений на управление ТС категории G (Full licence (G)).

Для получения этого типа удостоверения сдавать практический экзамен можно спустя 1 год после получения водительского удостоверения уровня (G2), но не позже 5 лет после получения ученического водительского удостоверения (G1). Экзамен состоит из выполнения практической езды с экзаменатором. Удостоверение уровня G предоставляет право

прохождения технических осмотров и пр. [Электронный ресурс] // URL: <http://www.valuecartruckrental.com/blog/canadas-legal/> (дата обращения: 21.09.2020).

управлять транспортным средством без ограничений до 80 лет. В среднем для получения этого типа водительского удостоверения претенденту требуется около 2-3 лет.

Обучение. В Канаде на протяжении 90 лет реализуется программа «Школьная бригада». Ее участники – учащиеся 4, 5 и 6 классов – при поддержке школьного сообщества участвуют в обеспечении дорожной безопасности своих сверстников.

Так, в одной из наиболее густонаселенных провинций Канады Квебеке программа реализуется в 335 школах с общим количеством участников более 510 тыс.

Суть программы заключается в том, что обучающиеся разделяются на группы и выполняют ряд характерных для них функций. Такими группами являются:

- школьные бригады (следят за передвижением детей во дворе школы и в школе);

- автобусные бригады (разъясняют сверстникам правила посадки и высадки в школьный автобус);

- пешеходные бригады (находятся вблизи школ и напоминают пешеходам правила безопасного перехода проезжей части);

- троттибус, или «шагающий» автобус. Ученики начальной школы совместно со взрослыми двигаются парами в колонне, напоминающей «шагающий» автобус, по направлению к школе, придерживаясь правил безопасности на дороге. Необходимым условием передвижения является использование ими световозвращающих элементов.

Канадская автомобильная ассоциация в сотрудничестве с SAAQ (Автомобильная страховая компания) помогают в создании школьных бригад, бесплатно предоставляя необходимую документацию, включая членские карточки, журналы и приобретая аксессуары (нагрудные знаки, ремни), которые можно купить на интернет-сайтах школьных бригад.

ФРАНЦУЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА



Население в 2018 году: 65 млн человек

ВВП на душу населения в 2018 году: 38 152 \$

Зарегистрированных автомобилей в 2018 году: 43 млн (легковых автомобилей 75%; грузовых – 15%; мотоциклов – 10%).

Ограничения скорости: 50 км/ч на городских дорогах, 90 км/ч на сельских однополосных дорогах (80 км/ч на двух полосах), 110 км/ч на дорогах с двусторонним движением; 130 км/ч на автомагистралях.

Ограничения на содержание алкоголя в крови: 0,5 г/л для обычных водителей, 0,2 г/л для профессиональных водителей и новичков

Показатели аварийности, в т.ч. с участием несовершеннолетних УДД

В соответствии с отчетом по безопасности дорожного движения ОЭСР и сведениям IRTAD в 2019 году Франция занимает 17 место в рейтинге стран с минимальным числом погибших в результате ДТП граждан.

В 2019 году в результате ДТП во Франции погибло 3239 человек, ранения получили 69,8 тыс. человек, что стало самым низким показателем за всю историю подобных наблюдений в стране. Число погибших на дорогах с 1990 по 2019 год снизилось на 70% (рис. 26).



Число погибших в
ДТП с участием
автотранспорта

2190



Число погибших в
ДТП пешеходов

560



Число погибших в
ДТП с участием
мототранспорта

337



Число погибших
в ДТП
велосипедистов

74

Рис. 26. Данные о числе погибших в результате ДТП в 2019 г. во Франции по категориям участников дорожного движения

Чаще всего участниками дорожно-транспортных происшествий во Франции становятся водители и пассажиры автомобилей, пешеходы – в 4 раза реже, водители и пассажиры мотоциклов – в 6,5 раз реже, велосипедисты – в 29 раз реже.

Анализируя данные о ДТП с участием несовершеннолетних УДД с 16 до 18 лет, отметим, что в 2019 году в стране погибло 106 подрост-

ков, при этом более трети из них являлись пассажирами автомобилей, примерно четверть – водителями мопедов (табл. 27).

Таблица 27

Число погибших и пострадавших в ДТП несовершеннолетних в возрасте от 16 до 18 лет в 2019 г. во Франции

Число погибших несовершеннолетних	
106	
Пассажиры автомобилей	31
Водители мопедов	28
Пешеходы	19
Водители мотоциклов	12
Велосипедисты	11
Другое	5
Число пострадавших несовершеннолетних	
Получили тяжелые ранения	Получили легкие ранения
1438	2584

Рассмотрим особенности подготовки и допуска несовершеннолетних к управлению транспортными средствами в каждой из категорий.


 **Категория А (АМ, А1, А2).** В настоящее время во Франции существуют 4 категории и подкатегории мототранспортных средств: АМ, А1, А2, А (табл. 28), в каждой из них имеются свои возрастные ограничения.

Таблица 28

Категории (подкатегории) ТС и их соотношение с минимальным возрастом допуска к управлению

Категория (подкатегория) ТС	Минимальный возраст и условия допуска	Характеристика категорий и подкатегорий ТС
АМ	14 лет	Двух- и трехколесные мопеды с максимальной скоростью 45 км/ч, максимальной мощностью 4 кВт и объемом двигателя не более 50 см ³

A1	16 лет	Мотоциклы с максимальным объемом двигателя 125 см ³ , максимальной мощностью 11 кВт и соотношением мощности к массе не более 0,1 кВт/кг. Трехколесные ТС с максимальной мощностью не более 15 кВт
A2	18 лет	Мотоциклы с максимальной мощностью до 35 кВт (47,5 л.с.) и соотношением 0,2 кВт/кг
A	24 года	Мотоциклы с максимальной скоростью более 45 км/ч и объемом двигателя более 50 см ³
	21 год	Трициклы с двигателем мощностью свыше 15 кВт
	20 лет	Мотоциклы неограниченной мощности. Необходимо наличие двухлетнего стажа управления на подкатегорию A2

Подросткам, сдавшим экзамен по теории, разрешено управлять мопедами с 14 лет, с 16 лет – мотоциклами с объемом двигателя 125 см³; с 18 лет – мотоциклами мощностью менее 35 кВт. В 20 лет возможно получить право на управление мотоциклами неограниченной мощности.



Категория В. Право на управление автомобилем гражданину Франции может быть предоставлено по достижении 18 лет, однако начать обучение в автошколе можно в 16 лет.

Этапы получения допуска на право управления транспортными средствами категорий В

1. Прохождение теоретического обучения. Теорию управления транспортными средствами категории В можно изучать в автошколе либо самостоятельно («candidat libre»). Перед началом обучения в автошколе сдается входной контроль – тест на автотренажере, позволяющий определить уровень теоретических и практических знаний кандидата. Исходя из его результатов сотрудниками школы определяется количество часов вождения с инструктором (обычно 20 ч).

Количество часов теории определяет сам кандидат (обычно 2 дня очного обучения теории в группе, далее – самостоятельное прохождение тестовых заданий на интернет-сайте автошколы⁵⁴). Обучение длится 6 месяцев.

2. Сдача теоретического экзамена. Экзамен проходит одновременно для группы кандидатов. Вопросы тестовых заданий (всего 40) выдаются на большом мониторе, кандидаты с помощью пультов дают верные ответы (рис. 27). В тесте можно допустить не более 5 ошибок. Помимо правил до-

⁵⁴ Стоимость такого тарифа примерно 1200-2000 евро, или примерно 93-154 тыс. рублей. [Электронный ресурс] // URL: <https://jeteraconte.livejournal.com/> (дата обращения: 09.10.2020).

рожного движения в тест включаются вопросы по безопасному участию в дорожном движении и экологичному использованию транспортных средств.

3. Обучение практическому вождению.

Кандидат в водители за время обучения должен «проехать» не менее 20 ч на автомобиле (в среднем до 40 ч). Инструктора и время занятий кандидат выбирает на сайте автошколы. Занятие продолжается в среднем 1 ч. Информация о часах вождения вносится в livret d'apprentissage (учебный буклет). В ходе обучения инструкторы, помимо отработки навыков вождения, уделяют особое внимание умению оценивать дорожную обстановку. Как правило, каждая из французских автошкол имеет собственный автопарк, состоящий минимум из 5-10 автомобилей (рис. 28).

4. Сдача практического экзамена.

Практический экзамен необходимо сдать в течение трех лет после сдачи экзамена по теории. Экзамен длится 30-60 мин., в ходе движения по городу кандидат демонстрирует навыки управления автомобилем. Также в оценочный лист вносятся баллы за автономность (умение управлять автомобилем без указаний инструктора), ответы на вопросы об устройстве автомобиля и пр. Завершает экзамен движение по автомагистрали.

Если сдать экзамен с первого раза не удалось, предоставляется возможность повторной сдачи, максимальное количество попыток ограничено (всего 5), в случае неудачи обучение придется проходить повторно, начиная с теоретического.

Важно учитывать, что во Франции действует балльная система штрафов, и за большое количество нарушений водителя могут лишить права на управление ТС. На «баланс» водителя-новичка начисляют 6 баллов (за 1 год езды без нарушений они вырастут до 12). При каждом нарушении баллы вычитаются. Так, за разговор по мобильному телефону за рулем снимают 2 балла, за непристегнутый ремень безопасности – 3. Восстановить потерянные баллы можно после обучения на платных курсах.

Для тех, у кого нет возможности пройти обучение и получить допуск к управлению ТС, есть автомобили, для передвижения на которых не требуется водительское удостоверение, но двигаться можно не более 60 км/ч (предельная скорость). Во Франции подобные транспортные средства пользуются большой популярностью (рис. 29).

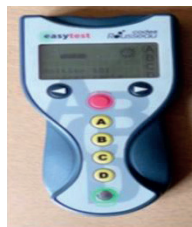


Рис.27. Пульт для тестирования



Рис.28. Автошкола во Франции



Рис.29. Автомобиль, для управления которым не требуется водительское удостоверение Франции

Обучение. Во Франции система обучения безопасности дорожного движения состоит из нескольких этапов, на каждом из которых выдается сертификат (рис. 30).



Рис. 30. Схема обучения безопасности дорожного движения во Франции

Сертификат дорожного образования (APER) в начальной школе является первым уровнем обучения в области БДД. Он подтверждает основные знания несовершеннолетних в качестве участников дорожного движения: пешеходов, пассажиров, роллеров и т.д.

Второй уровень – получение сертификата ASSR1 в 5 классе, который позволяет зарегистрироваться для практического обучения на уровне BSR, являющийся обязательным для перехода на новый уровень ASSR2, с последующим получением права на управление мопеда с 14 лет или квадрицикла с 16 лет. Вместе сертификаты ASSR1 и ASSR2 составляют уровень ASSR.

Этот уровень обязателен для каждого, кто в последующем собираются получить право на управление ТС. Ученики, которые не получили сертификат уровня ASSR, могут получить сертификат уровня ASR (рис. 31).

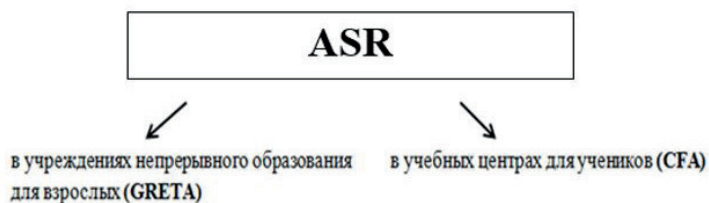


Рис. 31. Программа получения сертификата ASR во Франции

Кроме того, система образования в сфере безопасности дорожного движения предусматривает получение специальных сертификатов. Один из них – BSR (дает право допуска к сдаче экзамена на управление мопедом после 14 лет). Сертификат BSR включает все предыдущие ступени и предусматривает возможность обучающегося сдать экзамен на право управления ТС (рис. 32).



Для регистрации на получение водительских прав обязательно необходимы два сертификата: **ASSR2** или **ASR**.

Рис. 32. Схема получения сертификата BSR во Франции

В средней школе предмет «Безопасность дорожного движения» включен в программы различных дисциплин. В колледже в аттестат вносятся оценки по данной дисциплине.

С целью закрепления полученных навыков для детей и подростков в стране реализуются информационно-пропагандистские мероприятия («Неделя ходьбы и езды на велосипеде в школе и колледже», «Едем на велосипеде»).

Специалисты профильных министерств и тренеры федераций спорта в клубах проводят занятия по безопасному управлению велосипедами.

СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ АМЕРИКИ



*Население в 2019 году: 328 млн человек
ВВП на душу населения в 2019 году: 62,9 \$
Зарегистрированные ТС в 2019 году: 288 млн
Ограничения скорости: различны в штатах
Ограничения на содержание алкоголя в крови: 0.8 г/л*

Показатели аварийности, в т.ч. с участием несовершеннолетних УДД

В соответствии с отчетом по БДД, направленным в IRTAD, США⁵⁵ в 2019 году заняли 33 место в рейтинге стран, где зафиксировано минимальное число погибших в результате дорожно-транспортных происшествий.

В 2019 году в стране в результате ДТП погибло 36,1 тыс. человек⁵⁶ (в Российской Федерации – 16 981⁵⁷), что является наиболее низким показателем в стране с 2016 года. Превышение допустимой скорости движения и управление автомобилем в состоянии опьянения стали основными причинами совершения ДТП⁵⁸.

Анализируя ДТП с отдельными категориями УДД, отметим, что дорожное движение стало более безопасным для пассажиров транспортных средств. В период с 1990 по 2016 год число погибших мотоциклистов увеличилось на 60 %, водителей мопедов – на 261%⁵⁹ (рис. 34).

⁵⁵ [Электронный ресурс] //URL: <https://www.reuters.com/article/us-usa-traffic-fatalities/u-s-traffic-deaths-fell-in-2019-for-third-straight-year>. (дата обращения: 23.10.2020).

⁵⁶ С 2000 года в автокатастрофе погибло больше американцев, чем в обеих мировых войнах. Данные аварийности за 2019 год в Соединенных Штатах Америки размещены на сайте Национального управления безопасности дорожного движения. [Электронный ресурс] // URL: <https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/812946> (дата обращения: 08.06.2020).

⁵⁷ Обзор дорожно-транспортной аварийности в Российской Федерации за 12 месяцев 2019 года. [Электронный ресурс] // URL: <https://media.mvd.ru/files/embed/1799170> (дата обращения: 10.06.2020).

⁵⁸ [Электронный ресурс] //URL: <https://blog.directauto.com/driving-laws/most-common-traffic-violations/> (дата обращения: 10.06.2020).

⁵⁹ [Электронный ресурс] //URL: <https://www.itf-oecd.org/IRTAD> (дата обращения: 10.06.2020).



Рис. 34. Число погибших участников дорожного движения в США в зависимости от их категории в 2019 г.

Таким образом, наиболее часто участниками ДТП в США становятся пассажиры автомобилей (36% от общего количества ДТП), водители автомобилей (28%), почти в 4 раза реже – пешеходы, в 4,5 раза реже – мотоциклисты. Сведения о ДТП с участием несовершеннолетних УДД от 16 до 20 лет (такое возрастное деление принято в США) в 2018 году⁶⁰ приведены в таблице 29⁶¹.

Таблица 29

Сведения о подростках, погибших в результате ДТП в США в 2018 г.

Категория УДД	Число погибших в результате ДТП несовершеннолетних
Водители вездеходов	35
Водители и пассажиры автомобилей	2015
Водители мотоциклов	151
Велосипедисты	64
Пешеходы	251
Другое	44
Всего	2560

⁶⁰ [Электронный ресурс] // URL: <https://www.iihhs.org/topics/teenagers> (дата обращения: 31.07.2020).

⁶¹ [Электронный ресурс] // <https://www-fars.nhtsa.dot.gov/Main/index.aspx> (дата обращения: 31.07.2020);

[Электронный ресурс] // URL: <https://www.iihhs.org/topics/fatality-statistics/detail/teenagers> (дата обращения: 10.06.2020).

Рассмотрим особенности подготовки и допуска несовершеннолетних к управлению ТС.



Категории M, M1, MJ, M2. Отметим, что в США в зависимости от штата устанавливается особый порядок допуска несовершеннолетних УДД к управлению мотосредствами, возрастные границы получения права на управление ТС также устанавливаются законодательством каждого штата самостоятельно.



Категория В (в США данная категория обозначается как С). В США несовершеннолетним до 18 лет выдаются ученические водительские удостоверения. Минимальный возраст для получения права на управление транспортным средством зависит от штата (например, Аляска, Арканзас, Айова, Канзас, Северная и Южная Дакота, Висконсин и Вайоминг и т.д. – с 14 лет).

Этапы получения допуска к управлению ТС категории С в США (на примере штата Калифорния)

1. Прохождение теоретического обучения. Кандидаты изучают теорию самостоятельно, используя интернет-источники и тренировочные мобильные приложения. Степень готовности к тестированию определяется самостоятельно.

2. Сдача теоретического экзамена. Экзаменационный тест содержит вопросы с несколькими вариантами ответов. Они составлены на основе рекомендаций, разработанных сотрудниками профильных департаментов штата. ПДД кандидат в водители не изучает, так как они представляют собой перечень законов штата, касающихся обеспечения безопасности дорожного движения (их изучает полиция, судьи, адвокаты и пр.).

3. Получение ученического водительского удостоверения. После сдачи теоретического экзамена кандидату в водители выдают временное водительское удостоверение, дающее право подготовиться к практическому экзамену. При этом владелец ученического водительского удостоверения имеет ряд ограничений. Эти ограничения могут быть самыми разными и зависят от конкретного Штата.

Ограничения для владельцев ученических прав

Управлять автомобилем владелец ученического водительского удостоверения может только в случае нахождения в салоне сопровождающего, имеющего водительское удостоверение без ограничений. Таким сопровождающим для новичка на дороге может стать родственник или друг.

Практически все штаты, кроме Канзаса и Южной Дакоты, устанавливают для водителей с ученическими водительскими удостоверениями дополнительные ограничения, продолжительность действия которых в разных штатах может отличаться. Ограничения могут включать запрет на поездку после определенного времени без присутствия взрослого (обычно 0:00 или 01:00, в Южной Каролине – 18:00, в штате Нью-Йорк – 21:00).

Также могут действовать ограничения на количество в автомобиле пассажиров младше определенного возраста. Например, в Калифорнии новичкам в первые 12 месяцев после получения ученического водительского удостоверения или до достижения 18 лет запрещается перевозить пассажиров младше 20 лет, если в машине нет взрослых в возрасте 25 лет или старше.

В отличие, например, от Австралии и некоторых провинций Канады в США для начинающих водителей не существует дополнительных ограничений скорости, запрета на управление автомобилем с прицепом и др.

В большинстве штатов водительское удостоверение для водителей в возрасте до 21 года имеет вертикальный вид, для водителей старше – горизонтальный. Такой подход позволяет легко определить возраст водителя и возможность продажи владельцу водительского удостоверения алкоголя (возможно, начиная только с 21 года).

4. Обучение практическому вождению. В США нет обязательных норм по количеству часов, которые необходимо посетить на практических занятиях по управлению ТС. Уровень готовности к сдаче практического экзамена в Управлении транспорта штата (DOT) кандидат определяет самостоятельно.

Экзамен включает движение по городу и демонстрацию экзаменатору умения парковаться (упражнение завершает испытание). Экзамен сдается на личном автомобиле, его средняя продолжительность – 15 минут.

Водительское удостоверение выдают кандидату в водители после сдачи экзамена в тот же день. Отметим, что от водителей младше 18 лет могут потребовать пройти дополнительное обучение (теоретическое и практическое).

Обучение. В младшей школе с учениками проводятся семинары и занятия по безопасности дорожного движения, при этом используются программы типа «Кир-Сороконожка», «Безопасность дорожного движения», представляющие собой короткие видеоролики на закрепление основных правил безопасного передвижения на дороге.

Так, программа «Кир-Сороконожка» состоит из 5 интерактивных уроков. Ее главное достоинство – возможность дистанционного и отло-



Рис.34. Обучение детей безопасному поведению на дороге с помощью интерактивных программ

женного обучения. Курс можно проходить в удобное для обучающегося время, в любом месте, самостоятельно или при участии преподавателя.

При обучении используется эффект виртуальной реальности: проблемная дорожная ситуация моделируется на компьютерном экране или дисплее мобильного устройства. Стать героем виртуального приключения в дорожных условиях предлагается не самому школьнику, а сороконожке по имени Кир – символу программы по безопасному поведению детей-пешеходов (рис. 34).

Насекомое на протяжении всей учебной сессии попадает в неприятные ситуации на тротуарах, дорогах, предназначенных для движения автотранспорта, на велосипедных дорожках. Ребенку необходимо разрешить эти трудности, используя знания о безопасном переходе перекрестка или передвижении по городу на роликах или байке. Возможность во время обучения ассоциировать себя с персонажем позволяет несовершеннолетнему принять взвешенное, продуманное решение при выборе правильного ответа. В игре существует возможность возвратиться к не пройденному по каким-либо причинам уровню, выработать стратегию решения дорожной задачи (по сути – эффект многоуровневой компьютерной игры).

Освоив первоначальные навыки, в старших классах можно записаться на курсы обучения вождению, после чего преподаватели школы распределяют подростков в группы по изучению теоретических и практических вопросов управления автомобилем.

Обучение проводится с учетом главного правила: прохождение экзамена в условиях реального дорожного движения при получении водительского удостоверения несовершеннолетними является обязательным условием, а в 19 штатах это закреплено законодательно.

Таким образом, в государствах, включенных в анализ, демонстрирующих в период с 1990 по 2020 год динамику снижения ДТП с погибшими более чем на 60% (за исключением США, где снижение составило 35%), установление возрастных ограничений при получении допуска к управлению транспортным средством явились эффективным механизмом сдерживания аварийности.

Так, в большинстве рассматриваемых стран нижний возрастной порог для получения права на управление ТС – 18 лет (Норвегия, Швеция, Швейцария, Франция), что совпадает с достижением человеком совершеннолетия и дееспособности. В Германии управлять автомобилем разрешено с 17 лет. Обучение можно начать и раньше (с 16 лет), если занятия проводятся с инструктором автошколы (Швеция, Франция).

Исходя из совокупных результатов зарубежных научных исследований, посвященных данной проблематике, отметим, что повышение возрастного порога для водителей-новичков на 1 год в период между 16 и 21 годом позволяет сократить риск аварийности в течение первого года вождения на 5-10%⁶².

Анализ показателей аварийности с участием подростков в различных странах показал, что наиболее часто они становятся участниками ДТП в качестве водителей мотоциклов и мопедов (Норвегия, Швеция, ФРГ, Франция), реже – в качестве пассажиров автомобилей. В Канаде и Соединенных Штатах Америки, напротив, наивысшие показатели аварийности отмечаются среди подростков-водителей автомобилей.

Обучение несовершеннолетних и совершеннолетних кандидатов в каждой из стран не обладает значимыми различиями. Программы предусматривают индивидуальное изучение ПДД кандидатами по универсальным электронным пособиям. Если обучение проходит в автошколе, то подростки не определяют в отдельные возрастные группы, а формируют смешанные (в странах с высоким эмиграционным притоком (Швеция, Германия, Франция – по национальной принадлежности).

В случае, когда обучение проводится в автошколах (Франция, Германия и пр.), учреждаемых предпринимателями и общественными организациями, изучение основ безопасного управления ТС осуществляется с учетом учебного плана. Однако данный вид обучения в течение первого года вождения не приводит к снижению риска аварийности водителей новичков по сравнению с водителями, прошедшими обучение вождению самостоятельно, либо у членов семьи или друзей и знакомых.

Также отметим, что в странах с наиболее низкими показателями количества ДТП с несовершеннолетними и числа погибших предусмотрено поэтапное получение водительского удостоверения с включением в процедуру получения полного допуска такого статуса как «ученик» (от 1 до 3 лет). В период действия ученических прав на водителя-новичка накладывается ряд ограничений (запрет на вождение в ночное время, перевозку пассажиров и передвижение на скоростных автомагистралях, управление ТС без сопровождения). Порядок поэтапного получения водительского удостоверения для «молодых водителей» снижает количество ДТП в течение периода действия этого порядка на 10%. Подобные запреты, начиная с 2001 года, позволили снизить количество ДТП в странах Европы в период действия запрета на 30-35%⁶³.

⁶² Справочник по безопасности дорожного движения / Обзор мероприятий по безопасности дорожного движения. Под редакцией профессора В.В. Сильянова. – Осло-Москва-Хельсинки, 2001.

⁶³ Справочник по безопасности дорожного движения. Обзор мероприятий по безопасности дорожного движения. Под редакцией профессора

5. Предложения по совершенствованию допуска водителей транспортных средств, не достигших восемнадцатилетнего возраста, к участию в дорожном движении

На основании проведенного исследования, результатов анализа нормативных правовых актов, сравнительного анализа психофизиологических особенностей несовершеннолетних и совершеннолетних кандидатов в водители, изученного зарубежного опыта стран с низким уровнем аварийности и смертности в результате дорожно-транспортных происшествий сформулированы предложения, которые, на наш взгляд, позволят совершенствовать обучение и допуск несовершеннолетних к участию в дорожном движении.

В процессе исследования установлено, что требования к минимальному объему и уровню знаний предусмотрены примерной программой профессионального обучения водителей ТС категории «В» и являются одинаковыми для всех возрастов.

Кроме того, отметим, что требования к минимальным умениям и навыкам кандидатов в водители, необходимым для участия в дорожном движении, также являются одинаковыми и регламентированы Правилами проведения экзаменов на право управления ТС и выдачи водительских удостоверений⁶⁴. В связи с тем что на основании Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (статья 26) выдача национального водительского удостоверения предусмотрена несовершеннолетним по достижении ими восемнадцатилетнего возраста возникает перерыв в вождении, что гипотетически может привести к частичной потере знаний и навыков управления ТС.

В то же время частичная утрата навыков может наступать и вследствие «невозрастных» причин, например, правовых: лишения права на управление ТС, возникновения медицинских противопоказаний к управлению ТС, окончания срока действия водительского удостоверения; экономических: отсутствия ТС, средств на его содержание; личностных: страх, нежелание управлять ТС.

Гипотетически для категории несовершеннолетних кандидатов в водители возможно решение проблемы утраты знаний и навыков управ-

В.В. Сильянова. Осло-Москва-Хельсинки, 2001.

⁶⁴ Постановление Правительства РФ от 24.10.2014 № 1097 (ред. от 20.12.2019) «О допуске к управлению транспортными средствами» (вместе с «Правилами проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений»)(с изм. и доп., вступ. в силу с 01.04.2021) // Режим доступа: // URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_170282/ (дата обращения: 14.07.2021).

ления ТС через выдачу водительского удостоверения непосредственно после успешной сдачи соответствующих экзаменов.

Однако результаты психофизиологического тестирования несовершеннолетних кандидатов в водители позволяют говорить о существенных различиях (статистически значимых) в психофизиологических и личностных характеристиках, влияющих на надежность управления ТС, и в целом на безопасное участие в дорожном движении.

Так, у несовершеннолетних кандидатов выявлены сниженная работоспособность головного мозга, проявляющаяся в быстрой утомляемости, необходимости частых перерывов на отдых, отвлекаемости, более медленной реакции на движущиеся объекты, запаздывании восприятия, обработки и анализа поступающей информации, что повышает возможные риски на дороге.

Кроме того, для них характерны эмоциональная неустойчивость, импульсивность, подверженность влиянию чувств, страху, мнению других людей, недостаточная развитость воли и самоконтроля, соперничество и желание самоутверждения, что увеличивает риск нарушения ими ПДД и, соответственно, риск возникновения ДТП.

С целью снижения указанных рисков, а также совершенствования допуска водителей транспортных средств, не достигших восемнадцатилетнего возраста, к участию в дорожном движении, необходимо:

1. Разработать систему обучения несовершеннолетних основам безопасности дорожного движения, где особую роль отвести деятельности ДЮАШ.

1.1. В соответствии с пп. 5.4. п. 5 «Совершенствование обучения детей основам правил дорожного движения и привития им навыков безопасного поведения на дороге» федерального проекта «Безопасность дорожного движения» предусмотреть разработку Концепции обучения несовершеннолетних безопасному управлению транспортным средством и механизма ее реализации.

1.2. В рамках Концепции проработать правовой статус ДЮАШ, в том числе возможность интегрирования их в систему дополнительного образования и получения финансирования из соответствующих бюджетов.

1.3. Разработать типовую программу обучения несовершеннолетних для реализации в системе дополнительного образования. В ней предусмотреть обеспечение индивидуально-дифференцированного подхода к обучению навыкам практического управления ТС, сроки обучения должны составить не менее трех лет.

1.4. Проработать вопрос о возможности получения сертификата ДЮАШ как итога обучения, в котором будет указано количество прослушанных часов по учебным предметам базового цикла (например, 56

часов из 84), учебных предметов специального цикла, включая практическое вождение (например, 4 часа по основам управления транспортными средствами категории «В») и др., который позволит реализовать механизм взаимозачета указанных часов в автошколе и соответственно снизить стоимость обучения в ней.

1.5. С целью обеспечения качественной подготовки несовершеннолетних кандидатов в водители, обучающихся в автошколах, разработать примерную программу профессионального обучения водителей транспортных средств, не достигших восемнадцатилетнего возраста. Соответственно необходимо внести изменения в первый раздел «Пояснительная записка» Приказа Министерства образования и науки Российской Федерации от 26 декабря 2013 г. № 1408 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» в части исключения фразы «Примерная программа может быть использована для разработки рабочей программы профессиональной подготовки лиц, не достигших 18 лет».

2. Внести изменения в постановление Совета министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» в части касающейся ограничений на право управления ТС категории «В» для указанной возрастной группы и лиц их сопровождающих.

Ограничения должны касаться:

правил перевозки пассажиров. Водителю, не достигшему 18-летнего возраста, запрещается перевозить пассажиров в транспортных средствах категории «В»;

скоростного режима. Водителю, не достигшему восемнадцатилетнего возраста, управляющему транспортным средствам «В», разрешается движение со скоростью, не превышающей установленных ограничений, но не более 90 км/ч;

продолжительности и времени управления. Водителю, не достигшему восемнадцатилетнего возраста, запрещается управлять ТС категории «В» более 4 часов, а также в период с 21:00 до 05:00;

присутствия в транспортном средстве сопровождающего лица. Водителю, не достигшему восемнадцатилетнего возраста, разрешается управлять ТС категории «В» только в присутствии на переднем пассажирском сидении сопровождающего лица в возрасте не менее 23 лет, и имеющего водительское удостоверение на право управления ТС категории «В» не менее трех лет.

3. Предусмотреть иную форму водительского удостоверения, лицам, не достигшим восемнадцатилетнего возраста (например, вертикальную), позволяющую идентифицировать несовершеннолетних водителей,

с последующей его заменой по достижению 18-летнего возраста при условии отсутствия нарушений правил дорожного движения.

4. Проработать вопрос о статусе, правах, обязанностях и ответственности лица, сопровождающего водителя, не достигшего восемнадцатилетнего возраста.

Таким образом, основной целью данных изменений должны стать готовность и адаптированность несовершеннолетних водителей к самостоятельному участию в дорожном движении, снижение влияния их психофизиологических и личностных особенностей на надежность управления транспортным средством, отсутствие риска утраты знаний и навыков управления ТС, и, как следствие, снижение показателей аварийности с участием указанной категории лиц.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Актуальность исследования определена необходимостью совершенствования допуска водителей транспортных средств, не достигших 18-летнего возраста, к участию в дорожном движении с учетом их психофизиологических возможностей и возрастных особенностей, влияющих на управление транспортным средством.

По результатам анализа нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность по допуску водителей ТС к участию в дорожном движении, установлено, что обучаться вождению в условиях дорожного движения гражданин имеет право с 16 лет, для допуска к сдаче экзаменов на право управления ТС ему должно исполниться 17 лет (для категорий «В» и «С», помимо общих условий, необходимо согласие законных представителей), выдается водительское удостоверение по достижении совершеннолетия (18 лет).

Анализ программ профессиональной подготовки водителей транспортных средств показал, что специальных программ для несовершеннолетних водителей не предусмотрено. Автошколы могут самостоятельно разработать отдельные программы профессиональной подготовки для несовершеннолетних, но, как показывает практика, таких программ единицы.

Однако в целях оказания методической помощи организациям, реализующим программы профессионального обучения водителей ТС соответствующих категорий и подкатегорий, Министерством просвещения Российской Федерации разработаны методические рекомендации по реализации программ профессиональной подготовки водителей категорий «В» и «М» и подкатегорий «А1» из числа лиц, не достигших 18-летнего возраста.

Укажем, что данные рекомендации реализованы на официальном уровне только в проекте «Профессиональное образование без границ» в образовательных организациях, подведомственных Департаменту образования и науки города Москвы. Других подтверждений реализации указанных методических рекомендаций не выявлено.

В проведенном исследовании проанализированы статистические сведения за период с 2015 по 2019 год, характеризующие состояние дорожно-транспортной аварийности, в том числе из-за нарушения ПДД водителями в возрасте 16-19 лет. В течение 5 лет отмечается последовательная смена периодов роста и снижения показателей аварийности с участием лиц указанных возрастов. Несмотря на то что наибольшее количество ДТП зарегистрировано в группе водителей в возрасте 18-19 лет, за 5 лет прослеживается последовательная тенденция к снижению количества ДТП с их участием (на 25,2% начиная с 2015 года). Тогда как в группе 16-17-летних наблюдается тенденция к росту количества ДТП. Так, в

2018 году количество ДТП с 16-летними возросло на 1,3%, с 17-летними – на 9,7%; в 2019 году с 16-летними – на 10,6%, с 17-летними – на 1,1%.

Важной частью исследования является глава, посвященная связи психофизиологических и личностных особенностей лиц, не достигших 18-летнего возраста, влияющих на управление транспортным средством, с таким понятием, как надежность водителя, которое обеспечивает безопасное управление транспортным средством.

По результатам психодиагностического исследования разработаны психологические портреты несовершеннолетнего и совершеннолетнего кандидатов в водители.

В обзор зарубежного опыта подготовки и допуска несовершеннолетних водителей к управлению транспортными средствами включены страны с наиболее низкими показателями аварийности: Норвегия, Швейцария, Швеция, Великобритания, Германия, Франция, а также Канада и Соединенные Штаты Америки – для рассмотрения опыта по допуску к управлению ТС несовершеннолетних в возрасте от 14 лет.

В целом отметим, что в государствах, включенных в анализ и показавших в период с 1990 по 2020 год динамику снижения ДТП с погибшими более чем на 60% (за исключением США, где снижение составило чуть более 35%), в том числе с несовершеннолетними водителями транспортных средств, сохранены возрастные ограничения при получении допуска к управлению ТС.

Кроме того, по результатам зарубежных исследований можно выделить следующую закономерность: повышение минимального возраста допуска к управлению на один год в возрасте между 16 и 21 годом позволяет сократить риск ДТП в течение первого года вождения на 5-10%.

Установление в качестве допуска к управлению ТС возраста 18 лет в большинстве стран, включенных в анализ, позволило добиться нулевых или низких показателей смертности среди несовершеннолетних водителей в 2019 году (1 погибший в Норвегии, 2 – в Швеции, 3 – в Швейцарии, 7 – в Великобритании). В странах, где возраст допуска к управлению ТС снижен, показатели аварийности с несовершеннолетними водителями, напротив, достаточно высоки (Германия – 38 погибших, Канада – 72, США – более 1000).

Итогом научно-исследовательской работы выступили предложения по совершенствованию допуска водителей транспортных средств, не достигших восемнадцатилетнего возраста, к участию в дорожном движении.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Международные правовые акты

1. Конвенция о дорожном движении (заключена в г. Вене 08.11.1968) (с изм. от 23.09.2014). TreatySeries. Volume 1732. – New York: UnitedNations, 1999.

Нормативные правовые акты Российской Федерации

1. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 08.12.2020) «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ, 11.12.1995, № 50, ст. 4873.

2. Федеральный закон от 29.12.2012 № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» // Режим доступа: URL: <http://www.consultant.ru/>.

3. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 31.12.2020) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»)(с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2021)// Режим доступа: URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/.

4. Постановление Правительства РФ от 24.10.2014 № 1097 (ред. от 20.12.2019) «О допуске к управлению транспортными средствами» (вместе с «Правилами проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений»). ») (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.04.2021) // Режим доступа: URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_170282/.

5. Постановление Правительства РФ от 24.10.2014 № 1097 (ред. от 20.12.2019) «О допуске к управлению транспортными средствами» (вместе с «Правилами проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений»)(с изм. и доп., вступ. в силу с 01.04.2021) // Режим доступа: // URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_170282/.

6. Приказ МВД России от 20 октября 2015 г. № 995 (ред. от 06.09.2017 с изм. от 25.10.2018) «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений» // Российская газета, 30.03.2016, № 66.

7. Приказ Минздрава России от 15.06.2015 № 344н (ред. от 25.12.2020) «О проведении обязательного медицинского освидетельствования водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств)» (вместе с «Порядком проведения обязательного медицинского освидетельствования водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств)», «Порядком выдачи медицинского заключения о наличии (об отсутствии) у водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) медицинских противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами») (Зарегистрировано в Минюсте России 11.03.2016 N 41376) // Режим доступа: URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_195212/.

8. Приказ Министерства образования и науки РФ от 26 декабря 2013 г. № 1408 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» (ред. от 19.10.2017) // Режим доступа: URL: <https://normativ.kontur.ru/document?moduleId=1&documentId=303676>.

9. Приказ МВД России от 04.02.2019 № 49 «Об утверждении Порядка согласования основных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» // Режим доступа: URL: <https://mvd.consultant.ru/documents/1056666>.

10. Приказ Министерства образования и науки РФ от 26 декабря 2013 г. № 1408 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» (ред. от 19.10.2017) // Режим доступа: URL: <https://normativ.kontur.ru/document?moduleId=1&documentId=303676>.

Литература

1. Абсатова К.А., Мачинская Р.И., Фролова К.А. Влияние способа воспроизведения информации на эффективность рабочей памяти у детей младшего школьного возраста, подростков и взрослых: онтогенетический анализ // Журнал высшей нервной деятельности им. И.П. Павлова. 2018. Т. 68, № 3. С. 349-365.

2. Аникина Т.А., Крылова А.В. Изменение показателей гемодинамики у школьников разного уровня половой зрелости в течение учебного года // Фундаментальные исследования. 2014. № 3-1. С. 76-80.

3. Болдырева Г.Н. Нейрофизиологический анализ поражения лимбико-диэнцефальных структур мозга человека. – Краснодар: Экоинвест, 2009. 231 с.

4. Горев А.С. Произвольная регуляция функционального состояния и ее влияние на эффективность когнитивной деятельности в подростковом возрасте // Физиология человека. 2017. Т. 43, № 2. С. 15-22.

5. Гуревич К.М. Профессиональная пригодность и основные свойства нервной системы / К.М. Гуревич. – М.: Наука, 2010. 272 с.

6. Иванов В.И. Оценка психофизиологического состояния организма человека («Статус ПФ») / В.И. Иванов, Н. А. Литвинова, М.Г. Березина // Свидетельство об официальной регистрации программы для ЭВМ № 2001610233 от 5.03.2001. – М.: Роспатент. 50 с.

7. Казин Э.М., Свиридова И.А., Березина М.Г., Прохорова А.М., Комарова О.А., Саваль Л.А., Федоров А.И., Шорин Ю.П. Влияние социально-биологических факторов на особенности формирования приспособительных реакций учащихся в пубертатном периоде онтогенеза // Физиология человека. 2008. Т. 34. № 4. С. 47-56.

8. Карабанова О.А. Возрастная психология: конспект лекций: учеб. пособие для вузов. – М.: Айрис Пресс, 2005. 239 с.

9. Карцев И. Д. Физиологические критерии профессиональной пригодности подростков к различным профессиям / И.Д. Карцев, Л.Ф. Халдеева, К.Э. Павлович. – М.: Медицина, 2007. 176 с.

10. Корнеев А.А., Курганский А. В. Преобразование порядка движений в серии, заданной зрительным образцом // Вестник Московского университета. Серия 14: Психология. 2014. № 2. С. 61-74.

11. Корнеев А.А., Ломакин Д.И., Курганский А.В. Отсроченное копирование незнакомых контурных изображений: отражает ли убывание времени реакции с ростом задержки изменение внутреннего представления будущего движения? // Журнал высшей нервной деятельности им. И.П. Павлова. 2016. Т. 65, №1. С. 51-61.

12. Макаренко Н.В. Высшая нервная деятельность человека и профессиональный труд / Н.В. Макаренко, В.С. Лизогуб // Актуальные проблемы транспортной медицины. 2008. № 2(12). С. 56-62.

13. Мачинская Р.И. Управляющие функции // Журнал высшей нервной деятельности им. И.П. Павлова. 2015, Т. 65. № 1. С. 33-60.

14. Мухин Е.М., Прохорова А.М., Спирин М. Е., Мазур В.А., Федоров А.И. Влияние психофизиологических особенностей водителей со стажем вождения до трех лет на совершение ими нарушений правил дорожного движения и дорожно-транспортных происшествий // Вестник КемГУ. 2013. №3 (55) Т. 1. С. 8-12.

15. Семенова О., Мачинская Р., Ломакин Д. Влияние функционального состояния регуляторных систем мозга на эффективность про-

граммирования, избирательной регуляции и контроля когнитивной деятельности у детей. Сообщение I. Нейропсихологический и электроэнцефалографический анализ возрастных преобразований регуляторных функций мозга в период от 9 до 12 лет // Физиология человека. 2015. Т. 41. № 4. С. 5-17.

16. Фарбер Д.А., Горев А.С. Особенности функционального состояния мозга подростков и возможность его произвольной регуляции// Альманах «Новые исследования». 2017. № 4 (53). С.5-15.

17. Хэссет Дж. Введение в психофизиологию. – М.: Мир, 1981. 228 с.

18. Ухтомский А.А. Очерк физиологии нервной системы. Собр. соч. 1954. Т. 4. С. 5-229.

19. Blakemore S.J., Burnett S., Dahl R.E. The role of puberty in the developing adolescent brain//Hum. Brain Mapp. 2010. V.31 (6). P. 926-933.

План издательской деятельности
ФКУ «НЦ БДД МВД России»
на 2021 г. поз. 4

Н.М. Кузнецова, А.М. Прохорова, Л.А. Казанова,
Т.А. Герман, Н.В. Амелин

**ДОПУСК ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ,
НЕ ДОСТИГШИХ ВОСЕМНАДЦАТИЛЕТНЕГО
ВОЗРАСТА, К УЧАСТИЮ В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ**

Информационно-аналитический обзор

Редактор *Е.В. Марцова*
Компьютерная верстка *В.Л. Расторгуев*

ФКУ «НЦ БДД МВД России»
121170, г. Москва, ул. Поклонная, д. 17.
Тел. (499) 148-09-39.
Официальный сайт: <https://нцбдд.мвд.рф>

Подписано в печать 14.05.2021.
Формат 60x84/16. Тираж 200.

Отпечатано в ФКУ «НЦ БДД МВД России»
125195, г. Москва, Ленинградское шоссе, д. 59.