



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Глобальный форум по безопасности
дорожного движения**

Семьдесят седьмая сессия

Женева, 18–21 сентября 2018 года

Пункт 5 а) предварительной повестки дня

Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1):

Безопасный системный подход

Безопасный системный подход

Пересмотр

Представлено Испанией, Италией и Соединенными Штатами Америки

На последней сессии WP.1 рассмотрел подготовленный Испанией, Соединенными Штатами Америки и Швецией документ ECE/TRANS/WP.1/2018/5 о роли санкций и других мер принудительного характера, в котором сведены воедино три варианта, перечисленных в неофициальном документе № 6 (сентябрь 2017 года). На основе замечаний, высказанных в ходе семьдесят шестой сессии, был подготовлен настоящий документ, который WP.1 предстоит обсудить на его семьдесят седьмой сессии.



2.4.1.3 Роль штрафных санкций и других коррективных мер

Цель штрафных санкций состоит не просто в наказании нарушителей, а скорее в создании механизма сдерживания, обеспечивающего широкое соблюдение важнейших правил поведения, связанных с безопасностью дорожного движения. Штрафные санкции могут использоваться для просветительской работы среди участников дорожного движения по вопросам относительных рисков безопасности в случае несоблюдения правил дорожного движения, причем серьезные правонарушения должны влечь за собой более жесткие санкции. Штрафные санкции могут также способствовать устранению систематических или злостных нарушителей с дороги в целях повышения безопасности других лиц и предоставления времени для принятия мер реагирования.

Ценность штрафных санкций в качестве сдерживающего фактора может повышаться за счет мер, обеспечивающих их неизбежное и оперативное применение. Сдерживание будет более эффективным, если участники дорожного движения понимают, что в случае несоблюдения правил дорожного движения они с высокой степенью вероятности будут пойманы, и если штрафные санкции за несоблюдение будут применяться сразу после происшествия.

В рамках безопасного системного подхода на поведение водителей могут влиять правила дорожного движения, штрафные санкции, а также конструкция транспортных средств и дорожная инфраструктура. Если штрафные санкции призваны препятствовать рискованному поведению путем сдерживания или просвещения, то при изменении конструкции транспортных средств и дорожного проектирования можно учесть тенденции человеческого поведения и ликвидировать возможность ошибки.

При принятии решений о том, каким образом лучше всего ликвидировать риск безопасности – посредством применения правил или штрафных санкций либо путем изменений в проектировании системы, следует учитывать такие факторы, как потенциальные последствия поведения для безопасности, преднамеренность или непреднамеренность поведения и наличие практичного способа устранения дефектов конструкции транспортного средства или дорожного проектирования.

2.4.2.2 Меры в отношении санкций

с) обмен учетными данными водителей между правительствами для обеспечения того, чтобы применение штрафных санкций или предоставление прав на управление транспортным средством осуществлялось в условиях осведомленности о предыдущих правонарушениях. Например, это могло бы помешать водителю, водительское удостоверение которого было изъято за нарушение правил дорожного движения в одной юрисдикции, получить его в другой юрисдикции;

d) рассмотрение возможности потенциальных дополнений или альтернатив для правил дорожного движения и штрафных санкций, таких как безопасный системный подход, в тех случаях, когда изменение конструкции транспортного средства или дорожного проектирования может предотвратить возможность рискованного поведения. В число примеров подобных мер могут входить внедрение передовых систем помощи водителю и использование перекрестков с круговым движением вместо регулируемых перекрестков.