

## Резолюция круглого стола

### «Профессиональная подготовка и повышение квалификации водителей»

1. Участники круглого стола высоко оценили готовящиеся изменения в области подготовки кандидатов в водители со стороны ГИБДД МВД РФ. Представитель ГИБДД МВД РФ призвал всех присутствующих к дополнительному обсуждению изменений, высказыванию экспертной позиции, комплексному подходу к вопросу реформы.
2. Участники отметили, что в настоящее время в системе автошкол наблюдается низкий уровень качества обучения, готовящий кандидатов в водители к сдаче экзамена, а не к реальному движению в транспортной среде.
3. Участники отметили отсутствие представителя Министерства Просвещения на круглом столе, а также общую незаинтересованность ведомства в решении вопросов обучения в автошколах. Выдвинуто предложение рассмотреть возможность передачи тематики обучения в автошколах в ведение ГИБДД МВД РФ, как ведомства, наиболее заинтересованного в высоком качестве обучающего процесса, а также имеющего компетентных экспертов с профильными знаниями в сфере безопасности дорожного движения.
4. Со стороны Экспертного центра «Движение без опасности» было выдвинуто предложение о пересмотре требований к инструкторам автошкол, в том числе к их повышению квалификации, введению системы их оценки внутри автошколы, а также конкретизации обязательных навыков кандидатов в водители при выпуске из автошкол.

5. Участники отметили важность дополнительной подготовки уже опытных водителей, повышения их квалификации, обучения безопасному вождению.
6. Участники согласились, что необходимо совершенствовать методики обучения водителей (давать больше практических тестов, занятий), в том числе используя современные технологии.
7. Со стороны Союза автошкол были переданы следующие предложения, направленные на совершенствование существующей системы обучения кандидатов в водители:
  - 7.1. Внедрение в автошколах нового предмета «Предотвращение ДТП» для изучения причин, механизмов возникновения и последствий типовых аварийных ситуаций. Цель – выработка навыков распознавания опасности и действий в условиях аварийной ситуации. Задачи по предмету «Предотвращение ДТП» должны стать обязательной частью теоретического экзамена.
  - 7.2. Кардинальное обновление содержания и дизайна экзаменационных билетов теоретического экзамена. Убрать задания, не относящиеся к безопасному вождению, и значительно расширить перечень рассматриваемых дорожно-транспортных ситуаций, включив в него тестовые задачи на предотвращение ДТП. Важно также перейти на систему постоянной ротации вариантов экзаменационных задач для защиты от заучивания билетов наизусть.
  - 7.3. Внедрение в теоретический экзамен интерактивного компьютерного теста «Предвидение опасности (Чтение дороги)». Этот тест позволяет в безопасных условиях смоделировать поведение будущего водителя при возникновении опасности для движения и оценить, насколько своевременно он заметит

угрозу и отреагирует на нее, что является ключевым фактором предотвращения ДТП. В странах, где такой тест обязателен, он дал революционное снижение аварийности среди начинающих водителей.

7.4. Изменение методики приема практического экзамена: 1) отмена малоэффективного этапа Автодром; 2) проверка выполнения экзаменуемыми алгоритмов безопасного управления (согласно новому документу «Правила управления транспортными средствами в РФ»); 3) контроль в автоматическом режиме ключевых навыков безопасного управления – выбора скорости и дистанции, оценки безопасных условий для выполнения маневров, проезда перекрестка и т.д. Относительно несложная модернизация экзаменационного автопарка даст полностью объективную и точную оценку этих факторов.

7.5 Пересмотр Примерных программ по предмету «Первая помощь при ДТП». Объем учебных вопросов нужно существенно сократить, но при этом повысить требования к выработке у обучаемых ключевых практических навыков оказания первой помощи, которые обеспечивают поддержание пострадавших в жизнеспособном состоянии до прибытия врачей.

7.6 Внедрение обязательной для всех водителей сдачи теоретического экзамена при плановом обмене ВУ (водительское удостоверение). Доля новичков среди водителей незначительна – основную массу составляют водители со стажем. Справляясь с типовыми дорожными ситуациями, большинство водителей со стажем не умеют действовать в соответствии с Правилами в любой нестандартной обстановке, причем их ошибки провоцируют большое количество ДТП. Поэтому радикальное снижение аварийности невозможно без повышения квалификации водителей со стажем, начальным этапом которого должно стать их тестирование на знание Правил. Водителей, не

сдавших экзамен несколько раз подряд, нужно направлять на дополнительное обучение, без прохождения которого действие их ВУ не продлевается.

8. Помимо этого, эксперты Союза автошкол предлагают:

8.1 Разделение ПДД на два нормативных документа – один, в текущем виде, для должностных лиц и юристов, задействованных в сфере обеспечения безопасности движения, и второй – непосредственно для водителей. Во втором документе – «Правилах управления транспортными средствами в РФ» должны быть описаны безопасные алгоритмы выполнения основных операций при управлении ТС (начало движения, выезд с прилегающей территории, перестроение, поворот, разворот, проезд перекрестков, обгон и т.п.)

8.2 Разделение программ обучения водителей на профессиональные и общеобразовательные (любительские) с соответствующей корректировкой их содержания. Систему профессиональной подготовки водителей нужно восстанавливать, вовлекая в нее, наряду с автошколами, работодателей, чьей задачей должна стать завершающая узконаправленная профессиональная подготовка принимаемого на работу водителя. Нужно установить ответственность работодателя за уровень квалификации принятых на работу водителей при выполнении ими своей трудовой функции.

8.3 Внедрение балльной системы наказаний водителей за грубые нарушения ПДД, за совершение ДТП (при наличии вины) и за перерывы в сроках действия выданных ВУ. На современном этапе назначение штрафов за большинство нарушений ПДД не дает должного воспитательного эффекта – нарушители платят штраф и продолжают нарушать ПДД. Балльная система, принятая во многих странах мира, эффективно решает эту проблему. Для ее внедрения потребуется доработка федеральной базы данных, содержащей

информацию о нарушениях Правил. Для водителей, накопивших штрафные баллы сверх порогового значения, действие ВУ должно приостанавливаться до прохождения дополнительной подготовки и сдачи экзамена. Балльная система позволит также объективно оценивать качество подготовки в автошколах на основе учета штрафных баллов, полученных выпускниками в начальный период самостоятельной езды.

8.4 Внедрение системы медико-психологической реабилитации водителей, управлявших ТС в состоянии опьянения, склонных к опасному вождению, а также систематически попадающих в ДТП. Опыт Германии и других передовых стран говорит о том, что добиться снижения рецидивов среди таких водителей практически до нуля можно только при комплексном подходе к их «перевоспитанию». Такой подход включает в себя лишение ВУ, крупные штрафы, регулярную сдачу анализов на наличие в организме опьяняющих веществ, платные дополнительные занятия по психологии и безопасности вождения, собеседования с психиатрами и наркологами, применение алкозамков. В зависимости от контингента, должно быть несколько разных программ реабилитации и разные наборы мер воздействия.

8.5 Введение на срок 2 года временных ВУ для водителей, впервые получивших право управления. В настоящее время, оформив ВУ начинающему водителю, ГИБДД полностью утрачивает контроль над уровнем его квалификации в начальный период самостоятельного вождения, а накопление водительского стажа далеко не всегда ведет к автоматическому повышению квалификации и качества управления ТС. В большинстве стран мира по окончании тестового периода, составляющего 2 года, решается вопрос о продлении действия временного ВУ и перевода его в статус постоянного в зависимости от количества и степени опасности допущенных нарушений. При их наличии

временное ВУ обменивается на постоянное только после прохождения дополнительного обучения, либо полностью аннулируется.

8.6 Введение юношеских ВУ на право управления ТС категории «В», начиная с 16 лет, с условием управления только легковым автомобилем и только в присутствии опытного водителя. Эта мера позволит легализовать интерес подростков к освоению автомобиля, занять их свободное время нужным и увлекательным делом, использовать благоприятный возрастной период для получения более глубоких знаний и оттачивания водительских навыков. Во многих странах мира управление ТС, начиная с возраста 16-17 лет, разрешено официально, и нет данных о том, что это приводит к росту аварийности.

8.7 Установление официального срока действия медицинских заключений о допуске к управлению ТС. В настоящее время выданная медицинская справка действительна для предъявления в течение одного года, однако срок следующего медицинского освидетельствования в ней не указывается, а по факту он составляет 10 лет до очередной плановой замены ВУ. За такой срок в состоянии здоровья водителя могут произойти необратимые изменения. Поэтому наряду с установлением обоснованной периодичности прохождения водительской комиссии необходим механизм контроля со стороны ГИБДД за соблюдением этой периодичности. Наиболее простым решением является введение контроля срока действия медицинского заключения в ходе проверки у водителя документов на право управления ТС.

9. На примере ГУП «Мосгортранс» было продемонстрировано, как можно развивать дополнительную подготовку водителей на предприятиях. Участники круглого стола согласились, что данный опыт необходимо распространять и на другие транспортные предприятия.