В госдуму внесен законопроект, обязывающий водителей мопедов получать права

Автор: mms
25.10.2010 21:54 - Обновлено 25.10.2010 22:21



МОСКВА, 16 сен - РИА Новости.
Глава комитета по транспорту Сергей Шишкарев внес в Госдуму в четверг поправки в закон "О безопасности дорожного движения" и Кодекс РФ об административных правонарушениях, подготовленные в соответствии с поручением президента России, уточняющие категории транспортных средств, а также вводящие аккредитацию для автошкол. Права теперь придется получать даже водителям мопедов.

Документ также разработан в целях приведения национального законодательства в соответствие с требованиями Конвенции о дорожном движении 1968 года.

В проекте уточняется, что помимо Конвенции к таким договорам могут относиться двусторонние договора с другими государствами о взаимном признании и обмене национальных водительских удостоверений (в настоящее время прорабатывается вопрос о заключении такого договора с Испанией).

В рамках выполнения международных обязательств Россия, ратифицировавшая Конвенцию, должна не позднее 28 марта 2011 года внести соответствующие поправки в свое национальное законодательство.

Поправками к Конвенции, в частности, введены обязательные требования к форме и содержанию национальных и международных водительских удостоверений в целях усиления их защиты от возможных подделок и облегчения их прочтения при участии в международном дорожном движении. Конкретизируется обозначение категорий транспортных средств, на которые могут выдаваться водительские удостоверения.

Уточнение категорий

Так, ранее обозначавшая составы транспортных средств категория "E" в новой редакции Конвенции представлена тремя отдельными категориями: "BE", "CE" и "DE".

Конвенцией также предусматривается возможность введения на национальном уровне новых категорий, а также подкатегорий транспортных средств ("A1", "C1", "D1", "C1E" и "D1E") в рамках существующих категорий ("A", "C", "D", "BE", "CE" и "DE"). Решение о введении новых категорий и подкатегорий может быть принято на уровне национального законодательства.

Целесообразность введения вышеуказанных подкатегорий обусловлена рядом объективных причин, сложившихся за последние годы в нашей стране, в первую очередь в связи с расширением парка различных типов и модификаций эксплуатируемых транспортных средств, значительно превосходящих по уровню сложности и своим техническим характеристикам ранее выпускаемые автомобили и мотоциклы.

Основными критериями, по которым оценивалась целесообразность введения подкатегорий, являлись их обособленность по техническим характеристикам транспортных средств, сравнительное количество и динамика их распространения, количество ДТП с их участием, востребованность получения гражданами права на управление транспортными средствами соответствующих подкатегорий, возможность оптимизации процесса подготовки и допуска водителей к управлению различными типами транспортных средств.

Права на скутеры и мокики

В последнее время широкое распространение в РФ получили транспортные средства (мокики, скутеры), у которых рабочий объем двигателя не превышает 50 кубических сантиметров. Такие транспортные средства пользуются в настоящее время повышенным потребительским спросом, их доля на дорогах страны возрастает и, как следствие, возрастает аварийность с их участием.

Вместе с тем они не подлежат государственной регистрации и на них не распространяется механизм государственного регулирования по допуску к участию в дорожном движении и ответственности водителей, который существует для других механических транспортных средств.

Официальной статистики, которая бы позволила определить количество таких транспортных средств, в России не существует. Вместе с тем, по экспертным оценкам Федеральной таможенной службы, среднегодовой ввоз таких транспортных средств на территорию РФ составляет от 20 до 30 тысяч. Таким образом, за последние десять лет в страну ввезено и эксплуатируется около 300 тысяч единиц указанной мототехники.

Экспресс-исследование, проведенное в ряде субъектов РФ (Удмуртия, Краснодарский край, Омская, Свердловская и Челябинская области), показало, что на единицу эксплуатируемых транспортных средств аварийность с их участием выше, чем для мототранспортных средств, относящихся к категории "А".

Нарушители категории "А"

В первом полугодии 2010 года по вине водителей мопедов и приравненных к ним транспортных средств совершено 2,676 тысячи ДТП, в которых погибли 118 и были ранены 3,046 тысячи человек. Их доля среди всех происшествий по вине водителей мототранспорта в среднем составила 41,4%, а в ряде регионов (Краснодарском крае, Брянской, Тамбовской и Тверской областях) превысила 60%.

Лицами, управляющими мопедами, велосипедами и иными транспортными средствами, не относящимися к механическим транспортным средствам, в 2009 году совершено 153,131 тысячи административных правонарушений (рост по сравнению с 2008 годом на 48,1%). Это объясняется прежде всего тем, что мопедами зачастую управляют лица, не знающие правил дорожного движения и не достигшие установленного правилами возраста.

В этой связи транспортные средства с рабочим объемом двигателя не более 50 кубических сантиметров и максимальной скоростью не более 50 км/час предлагается законодательно выделить в категорию "М" (мопеды), для управления которой необходима проверка знаний правил дорожного движения, что должно подтверждаться водительским удостоверением категории "М", либо водительским удостоверением иной категории (подкатегории) транспортных средств, выданным в соответствии с Конвенцией о дорожном движении.

В соответствии с законом "О безопасности дорожного движения" категория "А" включает в себя мотоциклы, мотороллеры и другие мототранспортные средства, различающиеся по количеству колес (двухколесные, трехколесные, в том числе с боковым прицепом, четырехколесные), скоростным характеристикам (свыше 50 км/час) и объему двигателя (свыше 50 кубических сантиметров).

Грузовики "в законе"

Транспортные средства категории "С" (грузовые автомобили) также существенно различаются по своим характеристикам (разрешенной максимальной массе, мощности двигателя и габаритным размерам) и соответственно по управляемости, тормозному пути и иным параметрам, влияющим на безопасность дорожного движения. Соответственно различается потенциальная опасность таких транспортных средств, а также знания и навыки, которыми должен обладать водитель для безопасного управления ими.

Категория "D" также представляет собой гамму самых разнообразных автобусов по пассажировместимости, габаритным размерам, максимальной массе, влияющим на безопасность перевозок. Таковыми могут являться автобусы малого класса (маршрутные такси), междугородние автобусы, туристические автобусы, в том числе двухэтажные.

Технические характеристики таких транспортных средств, имеющие прямое потенциальное отношение к тяжести последствий ДТП, различаются по пассажировместимости более чем в 13 раз (от девяти до 120 человек), габаритной длине - в 2,4 раза (от 5 до 12 метров), разрешенной максимальной массе - более чем в шесть раз (от 3 до 18,5 тонн).

В целях повышения безопасности дорожного движения законопроектом предусматривается отнести мототранспортные средства с максимальной скоростью более 50 км/час и рабочим объемом двигателя не превышающим 125 кубических сантиметров к подкатегории "А1" (легкие мотоциклы), автомобили с разрешенной

максимальной массой свыше 3,5 тонны и до 7,5 тонны к подкатегории "C1", автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более восьми сидячих мест помимо сиденья водителя, но не более 16 сидячих мест помимо сиденья водителя, к подкатегории "D1".

Специальные права

С учетом зарубежного опыта введение в РФ соответствующих подкатегорий транспортных средств позволит дифференцировать условия получения права на управление транспортными средствами в зависимости от потенциальной опасности конкретных типов автомобилей и мотоциклов, обусловленной их техническими и эксплуатационными характеристиками. При этом допуск водителей к управлению транспортными средствами различных категорий и подкатегорий с учетом минимально допустимого возраста будет осуществляться в соответствии с международными нормами, принятыми Конвенцией.

Для обеспечения качественной подготовки к управлению современными транспортными средствами возникла необходимость модернизации существующих программ обучения водителей, что предусмотрено Федеральной целевой программой "Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах", говорится в законопроекте.

В этой связи введение вышеуказанных подкатегорий позволит расширить номенклатуру существующих программ подготовки водителей транспортных средств и сконцентрировать процесс обучения водителей на управление тем или иным типом автомототранспортных средств в соответствии с их реальными потребностями, более детально разграничить минимальный возраст, с которого водители по своему физическому, умственному развитию и медицинским показаниям могут быть допущены к управлению транспортными средствами соответствующей категории и подкатегории.

Так, желающим получить право на управление малотоннажными грузовиками и микроавтобусами не придется осваивать в полном объеме программы подготовки большегрузных автомобилей и городских пассажирских автобусов, аналогичным образом будут дифференцированы и программы подготовки мотоциклистов.

Аварийность снизится

"Предлагаемые изменения позволят усовершенствовать систему подготовки и переподготовки водителей и привести порядок допуска к управлению транспортными средствами в соответствие с современными требованиями международных норм и стандартов, что окажет положительное влияние на состояние аварийности в целом", - полагает Шишкарев.

Кроме того, по его словам, введение подкатегорий не приведет к ущемлению прав водителей на управление ранее разрешенными категориями транспортных средств, поскольку наличие открытой категории в водительском удостоверении автоматически дает право управления транспортными средствами соответствующей подкатегории.

Предусмотренный законопроектом минимально допустимый возраст (16 лет), при котором допускается управление мопедами, а также норма, допускающая управление мопедами при наличии любого водительского удостоверения (в настоящее время более 50 миллионов населения РФ уже имеют водительские удостоверения на право управления различными категориями транспортных средств), позволяют предположить, что количество лиц, изъявивших желание получить водительское удостоверение на право управления мопедами, ожидается незначительным.

Теоретикам - мопеды

Кроме того, в проектах подзаконных актов, необходимых для реализации настоящего законопроекта, предполагается установить порядок, при котором лицам, не имеющим водительских удостоверений, для получения права на управление мопедами необходимо будет сдать только теоретический экзамен.

В этой связи введение категории "М" (мопеды) не потребует дополнительных расходов из средств федерального бюджета, связанных с увеличением штатной численности экзаменационных подразделений ГИБДД МВД России, расширением имеющихся и строительством новых зданий, экзаменационных площадок.

Учеба только в автошколе

Проектом закона предусматривается также исключение ранее действующей нормы, допускающей самостоятельную подготовку водителей на получение права управления транспортными средствами категорий "А" и "В" в объеме соответствующих программ. Данное решение основывается на следующих объективных обстоятельствах.

В соответствии со статьей 21 закона "Об образовании", подготовка водителей относится к одному из видов профессиональной подготовки и может быть получена в образовательных учреждениях, а также в образовательных подразделениях организаций, имеющих соответствующие лицензии, и в порядке индивидуальной подготовки у специалистов, обладающих соответствующей квалификацией.

Во исполнение статьи 10 закона "Об образовании" постановлением правительства утвержден перечень профессий начального профобразования, получение которых в форме экстерната, предполагающего самостоятельное обучение, не допускается. В перечень указанных профессий входит "водитель автомобиля".

В соответствии с пунктом 21.2 правил дорожного движения, учебная езда на дорогах допускается только с обучающим и при наличии первоначальных навыков управления у обучаемого. Обучаемый обязан знать и выполнять требования правил.

В целях приведения организации подготовки и переподготовки водителей транспортных средств в соответствии с вышеуказанными требованиями законодательства РФ дальнейшее определение порядка и возможных форм указанной образовательной деятельности предлагается отнести к ведению правительства.

В этой связи законопроектом предусматривается, что порядок подготовки и переподготовки водителей транспортных средств, а также требования к учебно-материальной базе образовательных учреждений и организаций, осуществляющих такую подготовку, устанавливаются правительством.

Аккредитация автошкол

В соответствии с планом по совершенствованию порядка исполнения госфункций и процедур, связанных с приемом квалификационных экзаменов на получение прав и выдачей водительских удостоверений, законопроектом предусматривается введение механизма аккредитации образовательных учреждений и организаций, осуществляющих подготовку (переподготовку) водителей на право участия в проверке теоретических знаний и практических навыков экзаменуемых при проведении квалификационных экзаменов.

Документом определены порядок установления требований к учебно-материальной базе образовательных учреждений и организаций, осуществляющих подготовку (переподготовку) водителей транспортных средств, а также порядок установления требований к техническим средствам контроля, предназначенным для проведения квалификационных экзаменов, и условия их применения.

