



## **Дискуссионный документ ВОЗ (редакция от 22 августа 2017 г.)**

**Проект: разработка добровольных глобальных целевых показателей эффективности работы по коррекции факторов риска для безопасности дорожного движения и механизмов оказания услуг**

### **ВВЕДЕНИЕ**

#### **История вопроса**

1. Во всем мире дорожно-транспортный травматизм является девятой ведущей причиной смертности и основной ее причиной среди лиц в возрасте 15-29 лет. В результате дорожных аварий ежегодно погибают более 1,25 миллиона человек, а нелетальные телесные повреждения, по оценкам, получают от 20 до 50 миллионов человек<sup>1</sup>.

2. Половина всех случаев смерти на дорогах в мире приходится на долю наименее защищенных участников движения – мотоциклистов (23%), пешеходов (22%) и велосипедистов (4%). Тем не менее, вероятность гибели мотоциклиста, велосипедиста или пешехода в ДТП сильно зависит от региона: например, в Африканском регионе отмечается наиболее высокая смертность среди пешеходов и велосипедистов (43% от общего числа случаев смерти в ДТП), а в Юго-Восточной Азии больше всего в ДТП гибнут мотоциклисты (34%). Отчасти это является следствием преобладающих способов передвижения, характерных для различных регионов, а также уровень мер безопасности, которые принимаются для защиты различных категорий участников движения.

3. Несмотря на то, что ранения в результате ДТП были одной из ведущих причин смертности на протяжении многих лет, большинство ДТП являются предсказуемыми и предотвратимыми. Существует масса данных о том, что определенные мероприятия являются эффективными для повышения безопасности дорожного движения. В ряде стран реализация таких мероприятий привела к сокращению смертности в результате

---

<sup>1</sup> [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/ru/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/ru/).

ДТП. Принятие таких мер в глобальном масштабе способно внести существенный вклад в предотвращение ущерба и спасение жизней в будущем на дорогах всего мира.

### **Сфера применения**

4. Признавая масштабы медицинских, социальных и экономических последствий этой проблемы и потенциальные возможности для принятия эффективных мер, Организация Объединенных Наций провозгласила в 2011 г. Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения с целью сократить смертность в результате ДТП в мире. В сентябре 2015 г. Десятилетие действий было дополнено постановкой амбициозных глобальных задач в рамках *Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года*<sup>1</sup>. Задача 3.6 в области устойчивого развития предусматривает сокращение к 2020 г. на 50% количества случаев смерти от ДТП в абсолютном выражении относительно базисной оценки 2010 года. Безопасность дорожного движения является также предметом ЦУР 11.2, которая предусматривает обеспечить к 2030 г. всеобщий доступ к безопасным, приемлемым в ценовом отношении, доступным и устойчивым транспортным системам.

5. На важность установления показателей эффективности и мониторинга прогресса в направлении достижения задач ЦУР было указано в резолюции A/70/260 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, принятой в апреле 2016 г.<sup>2</sup>, а также Всемирной ассамблеей здравоохранения. В ее резолюции WHA69.7, принятой в мае 2016 г.<sup>3</sup>, ВОЗ предлагается продолжать в сотрудничестве с другими учреждениями Организации Объединенных Наций и региональными комиссиями Организации Объединенных Наций содействовать прозрачному, устойчивому и широкому процессу с участием всех заинтересованных сторон по оказанию заинтересованным странам содействия в разработке добровольных глобальных целевых показателей эффективности в отношении основных факторов риска и механизмов оказания услуг в целях снижения смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий.

6. В настоящем документе вниманию государств-членов представлен набор глобальных добровольных целевых показателей в области предотвращения дорожно-транспортного травматизма, а также индикаторы, по которым будет оцениваться достижение этих показателей. Ниже приводится описание процесса разработки системы целевых показателей.

---

<sup>1</sup> <http://www.un.org/sustainabledevelopment/sustainable-development-goals/>.

<sup>2</sup> [http://www.un.org/en/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=A/RES/70/260&referer=/english/&Lang=R](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/260&referer=/english/&Lang=R).

<sup>3</sup> [http://apps.who.int/gb/ebwha/pdf\\_files/WHA69/A69\\_R7-ru.pdf](http://apps.who.int/gb/ebwha/pdf_files/WHA69/A69_R7-ru.pdf).

---

## ДОБРОВОЛЬНЫЕ ГЛОБАЛЬНЫЕ ЦЕЛЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ЭФФЕКТИВНОСТИ

### Почему нам необходимы глобальные целевые показатели?

7. Процесс разработки добровольных глобальных целевых показателей эффективности в отношении основных факторов риска и механизмов оказания услуг в целях снижения смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий дополнит собой соответствующие целевые задачи ЦУР.

8. Как показывает пример стран, которым удалось повысить безопасность дорожного движения, выполнению этой работы способствует установление целевых показателей и отслеживание их достижения с использованием установленных индикаторов. Это может помочь сохранению в стране импульса к повышению безопасности дорожного движения для улучшения показателей смертности и травматизма в ДТП. Целевые показатели и соответствующие индикаторы служат средством мониторинга масштабов прогресса и обеспечивают возможность для корректировки направленности и масштаба необходимых национальных мероприятий в области безопасности дорожного движения, что позволяет обеспечивать достижение поставленных целевых показателей и, следовательно, выполнения более крупных задач.

9. Хотя страны будут руководствоваться глобальными целевыми показателями, которые предстоит разработать, в своих будущих национальных усилиях по обеспечению безопасности дорожного движения, мониторинг прогресса в направлении достижения этих целевых показателей является важной функцией и в плане глобальной повестки дня. Он повышает информированность и укрепляет политическую приверженность более энергичным и скоординированным глобальным действиям в области безопасности дорожного движения с участием всех соответствующих заинтересованных сторон. Глобальные целевые показатели эффективности также могут быть полезны в оценке прогресса в осуществлении координируемых многонациональных инициатив, например Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2011-2020 гг., и соответствующих Целей в области устойчивого развития.

10. Целевые показатели должны допускать количественное определение и отличаться возможно большей конкретностью и реалистичностью. Их следует устанавливать в консультации с государственными учреждениями, на которые возложена их реализация. Залогом будущих успехов в области повышения безопасности дорожного движения является определение исходного уровня, относительно которого будет измеряться прогресс, и выработка стратегии мониторинга достижения целевых показателей.

11. Некоторые страны уже установили высоко амбициозные долгосрочные цели по повышению безопасности на дорогах, например нулевая смертность и ликвидация тяжелого травматизма. Такие долгосрочные цели обычно сопровождаются более краткосрочными промежуточными задачами и целевыми показателями, которые в свою очередь измеряются конкретными индикаторами, установленными государством. Индикаторы оцениваются по их прогнозируемому потенциалу в достижении целевого показателя на основе имеющихся фактических данных об эффективности работы.

Всем странам предлагается принять долгосрочные меры такого рода в качестве основы для выполнения целевых задач ЦУР.

### **Каким будет процесс разработки целевых показателей?**

12. Хотя ВОЗ возглавит процесс разработки этих добровольных глобальных целевых показателей, этот процесс будет осуществляться с опорой на опыт и знания ведущих учреждений в различных сферах обеспечения безопасности дорожного движения. Для обеспечения представленности этих секторов ВОЗ учредила в сентябре 2016 г. техническую рабочую группу для представления рекомендаций по разработке целевых показателей и показателей.

13. В процессе разработки добровольных глобальных целевых показателей будет предпринят ряд консультативных шагов. Кроме полномасштабного участия государств-членов, этот процесс будет характеризоваться широким многосекторальным участием, в том числе членов группы «Сотрудничество Организации Объединенных Наций по вопросам безопасности дорожного движения», Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, соответствующих рабочих групп Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, а также соответствующих негосударственных субъектов. Таким образом, в этот процесс будут задействованы представители ведущих национальных учреждений по безопасности дорожного движения, а также соответствующие заинтересованные стороны из других министерств (в том числе министерств здравоохранения, транспорта и внутренних дел) и гражданского общества. На Рисунке 1 отображен системный и коллегиальный многосекторальный процесс, который займет, как ожидается, 18 месяцев

14. В ноябре 2017 г. будет проведено глобальное совещание государств-членов для выработки окончательной редакции проекта добровольных глобальных целевых показателей.

**РИСУНОК 1: ПРЕДЛАГАЕМЫЙ ПРОЦЕСС РАЗРАБОТКИ ДОБРОВОЛЬНЫХ  
ГЛОБАЛЬНЫХ ЦЕЛЕВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПО  
ФАКТОРАМ РИСКА В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ  
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ОБЕСПЕЧЕНИЯ УСЛУГ**

Совещание группы технических экспертов ВОЗ для выработки предложений относительно будущих добровольных глобальных целевых показателей и индикаторов	сентябрь 2016 г.
Выпуск Дискуссионного документа ВОЗ (нулевой проект)	октябрь 2016 г.
<p>Пять неофициальных консультаций по Дискуссионному документу ВОЗ (нулевой проект)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Веб-консультации</li> <li>• Государства-члены</li> <li>• Рабочая группа 29 ЕЭК ООН</li> <li>• Группа ООН по сотрудничеству в области безопасности дорожного движения</li> <li>• Безопасность-2016 (конференция по травматизму)</li> </ul>	октябрь – декабрь 2016 г.
Выпуск обновленного Дискуссионного документа ВОЗ (редакция 1.0)	февраль 2017 г.
<p>Четыре неофициальные консультации/слушания: Дискуссионный документ ВОЗ (редакция 1.0)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Открытые веб-консультации</li> <li>• Все государства-члены (штаб-квартира ВОЗ)</li> <li>• Комитет по внутреннему транспорту (ЕЭК ООН)</li> <li>• Рабочая группа 1 ЕЭК ООН</li> <li>• Негосударственные субъекты (например, гражданское общество, НПО по вопросам дорожной безопасности, профессиональные общества, частный сектор)</li> </ul>	февраль – май 2017 г.
Выпуск обновленного Дискуссионного документа ВОЗ во второй редакции	июнь 2017 г.
<p>Глобальное совещание государств-членов (штаб-квартира ВОЗ)</p> <p>Обсуждения Региональными комитетами</p>	август – ноябрь 2017 г.
Выпуск заключительного доклада ВОЗ	ноябрь 2017 г.

## **Установка и мониторинг добровольных глобальных целевых показателей эффективности**

15. Глобальный план Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2011-2020 гг. составлен на основе рекомендаций, содержащихся во *Всемирном докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма, 2004 год*. Эти рекомендации послужили платформой для стимулирования международных усилий по обеспечению безопасности дорожного движения и были одобрены рядом резолюций Генеральной Ассамблеи ООН и Всемирной ассамблеи здравоохранения. Целевые показатели для включения в глобальный механизм мониторинга увязаны с этим Планом и охватывают следующие основные области профилактики травматизма в результате ДТП:

- организация безопасности дорожного движения;
- повышение безопасности дорожного движения и поездок;
- повышение безопасности транспортных средств;
- повышение безопасности участников движения;
- принятие мер в случае ДТП.

16. Кроме того, к числу других общих критериев, подлежащих оценке в процессе разработки целевых показателей для включения в глобальный механизм мониторинга дорожной безопасности, относятся:

- высокая актуальность с точки зрения эпидемиологии и общественного здравоохранения (выраженные причинные связи, прочие сопутствующие выгоды для здоровья)
- целевые показатели и показатели, вытекающие из фактических данных
- наличие эффективных и выполнимых мероприятий в области общественного здравоохранения, которые являются практически в том числе в странах с низким и средним уровнем доходов
- фактические данные о достижимости на страновом уровне
- легкость коммуникации (простота).

17. По каждому добровольному целевому показателю необходимо будет разработать один или более индикаторов, которые могут быть итоговыми индикаторами, промежуточными итоговыми индикаторами или индикаторами эффективности реагирования национальных систем<sup>1</sup>. Индикаторы должны быть:

---

<sup>1</sup> Индикаторы эффективности реагирования национальных систем предназначены для измерения потенциала системы здравоохранения и/или транспорта: инфраструктура, стратегии и планы, доступ к мероприятиям в сфере здравоохранения и к лечению.

- тесно связаны с динамикой травматизма и/или смертности в результате ДТП;
- чувствительными к изменениям, вызванным принятием мер в области безопасности дорожного движения;
- иметь ясное рабочее определение и практически осуществимый механизм мониторинга;
- позволять странам осуществлять сбор, обработку, анализ и передачу данных высокого качества, относящихся к этим показателям, на регулярной/своевременной основе;
- подкрепляться данными, которые можно собирать с помощью ясных инструментов для сбора данных и которые позволяют установить базисный уровень и отслеживать изменения во времени.

18. «Целевой показатель» – это конкретная цель, которая должна быть достигнута к 2030 году. Исходным уровнем для всех показателей будет уровень 2018 года. Это делается для того, чтобы дать странам время собрать необходимую исходную статистику по тем целевым показателям, по которым статистика в настоящее время отсутствует. Некоторые данные могут быть получены с использованием существующих механизмов мониторинга, таких как *Доклад ВОЗ о безопасности дорожного движения в мире*. Для сбора статистической информации, необходимой для расчета некоторых из предлагаемых индикаторов, потребуется разработка новых технических руководств. «Индикаторы» используются для оценки прогресса в достижении целевого показателя. «Источник данных» – источник информации, взятой для расчета индикатора.

19. Международное и межсекторальное сотрудничество по укреплению потенциала стран с низким и средним уровнем доходов в области сбора, анализа и представления данных является важным элементом глобального механизма мониторинга.

20. Потребуется приверженность на высоком политическом уровне и сотрудничество между правительствами и различными элементами системы ООН. От международного сообщества в области развития ожидается техническая поддержка для помощи странам в укреплении их возможностей в сфере сбора данных и мониторинга.

### **Представление отчетности и проведение обзоров**

21. Предлагается раз в пять лет представлять результаты замеров прогресса в достижении окончательного набора добровольных глобальных целевых показателей и индикаторов. Первый доклад будет содержать исходные значения по 2018 году.

22. В отчетности надлежит уравнивать вовлеченность стран и их практическую деятельность с прозрачностью и сопоставимостью, чтобы обеспечить условия для обмена уроками и измерения прогресса. Это потребует тесной координации между представлением страновой отчетности и агрегированием и анализом на глобальном уровне. Ответственность за обработку и интерпретацию данных и дополнительный анализ возложена на ВОЗ, которой оказывается поддержка технической группой экспертов.

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

23. Наличие добровольных глобальных целевых показателей эффективности, связанных с основными факторами риска и механизмами оказания услуг, может способствовать успеху глобальной деятельности в области повышения безопасности дорожного движения. Отобранные целевые показатели должны опираться на обоснованные фактические данные, дополняться сопутствующими показателями, которые поддаются измерению и пользуются политической поддержкой. В настоящем документе предлагается набор глобальных целевых показателей, опирающихся на указанные соображения, и уточняется ограниченный набор показателей, которые могут использоваться странами-участницами в процессе мониторинга прогресса в направлении достижения этих целевых показателей.



**ТАБЛИЦА 1: ВЕРОЯТНЫЕ ГЛОБАЛЬНЫЕ ЦЕЛЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ И ПОКАЗАТЕЛИ ДЛЯ РАССМОТРЕНИЯ**

Основная область	Цель и целевой показатель	Индикатор	Источник данных	Способы получения данных	Обоснование
Организация безопасности дорожного движения	<p><b>Цель:</b> Повысить эффективность управления обеспечением безопасности дорожного движения во всех секторах.</p> <p><b>Целевой показатель:</b> Все страны присоединились к одному или нескольким правовым документам ООН, связанным с безопасностью дорожного движения</p> <p>Во всех странах подготовлен межсекторальный национальный план действий в области безопасности дорожного движения с четко установленным графиком достижения целевых показателей.</p>	<p>Число стран, присоединившихся к Женевской конвенции 1949 г. и/или Венской конвенции 1968 г. о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах.</p> <p>Наличие национального многосекторального плана действий по дорожной безопасности, который обеспечен финансированием и сопровождается указанием сроков достижения целевых показателей</p> <p>Наличие ведущего учреждения по дорожной безопасности, которое исполняет установленное число функций<sup>1</sup></p>	<p>Веб-сайт ЕЭК ООН для договаривающихся сторон по правовым документам в области безопасности дорожного движения<sup>2</sup></p> <p>Министерства транспорта посредством Национальных координаторов по сбору данных, назначенных для подготовки Доклада о безопасности дорожного движения в мире</p> <p>Министерства транспорта посредством Национальных координаторов по сбору данных, назначенных для подготовки Доклада о безопасности дорожного движения в мире</p>	<p>Веб-сайт ЕЭК ООН</p> <p>Доклад о безопасности дорожного движения в мире</p> <p>Доклад о безопасности дорожного движения в мире</p>	<p>Присоединение стран к конвенциям ООН, касающимся вопросов безопасности дорожного движения, обеспечивает наличие нормативно-правовой базы для разработки и принятия законодательных мер в области безопасности дорожного движения.</p> <p>Критическое значение для достижения успеха имеет координация усилий по обеспечению дорожной безопасности с охватом многочисленных секторов и заинтересованных сторон. Хотя существуют различные модели реализации такой координации, рекомендуется использовать какое-либо головное учреждение, обладающее полномочиями и ресурсами для координации дорожной безопасности.</p> <p>Для достижения устойчивого сокращения травматизма в результате ДТП страны должны располагать стратегией обеспечения дорожной безопасности, которая является многосекторальной и содержит ограниченные по времени и реалистичные целевые показатели для сформулированных ею задач.</p>

<sup>1</sup> Эти функции описаны в Докладе о безопасности дорожного движения в мире и включают координацию, законотворчество и мониторинг/оценку.

<sup>2</sup> [https://www.unece.org/trans/conventn/agreem\\_cp.html](https://www.unece.org/trans/conventn/agreem_cp.html).

Основная область	Цель и целевой показатель	Индикатор	Источник данных	Способы получения данных	Обоснование
<p><b>Повышение безопасности дорожного движения и поездок</b></p>	<p><b>Цель:</b> Ликвидация дорог с высоким уровнем риска</p> <p><b>Целевой показатель:</b> 100% новых дорог имеют рейтинг 3 или более звезд для всех пользователей дорог<sup>1</sup></p> <p>или</p> <p>&gt;75% поездок всех пользователей осуществляются по построенным ранее дорогам, которые соответствуют уровню 3 или более звезд (или национальному эквиваленту)</p>	<p>% новых дорог с 3<sup>2</sup> или более звездами для всех пользователей дорог (или национальный эквивалент)</p> <p>% поездок всех пользователей осуществляются по построенным ранее дорогам, которые соответствуют уровню 3 или более звезд (или национальному эквиваленту)</p>	<p>Министерство дорожного транспорта или Министерство транспорта и/или инфраструктуры</p>	<p>Ежегодный сбор и публикация данных по меньшей мере по 70 странам агентством ИРАП или с использованием другой аналогичной рейтинговой системы, например, директивы ЕС 2008/96/EG, или национальных индикаторов.</p>	<p>Дорожная инфраструктура традиционно обеспечивает максимальную доступность и экономическую эффективность, однако в связи с этим растет обеспокоенность относительно безопасности.</p> <p>Основные виды ДТП, в которых пользователи дорог погибают или получают серьезные телесные повреждения, затрагивают пешеходов и велосипедистов, передвигающихся вдоль или поперек дороги, а также лобовые столкновения, ДТП без участия другого транспортного средства или ДТП на перекрестках с участием мотоциклов, легковых автомобилей, автобусов или грузовых автомобилей.</p> <p>Затратоэффективные инфраструктурные решения существуют для снижения числа ДТП всех типов.</p> <p>Глобальный рейтинг дорог с помощью звезд включает глобальную базу фактических данных о рисках ДТП в связи с проектными элементами инфраструктуры и связанных с ними скоростями транспортных средств.</p> <p>Частота ДТП со смертельным исходом и серьезными телесными повреждениями на дорогах с 1 и 2 звездами более чем в 2 раза выше, чем на дорогах с 3, 4 и 5 звездами.</p>

<sup>1</sup> Программы оценки состояния дорог действуют в более 80 стран мира и, как правило, реализуются в форме партнерства между правительством, дорожными агентствами, гражданским обществом и партнерами из научно-исследовательского сообщества на национальном уровне. Глобальный стандартный рейтинг безопасности дорог составляется независимой Международной программой оценки состояния дорог (ИРАП) – зарегистрированной в Соединенном Королевстве некоммерческой организацией. Применение рейтинга контролируется независимым комитетом ведущих мировых экспертов в области исследований по проблемам дорожной инфраструктуры. Все соответствующие методические материалы распространяются на безвозмездной основе для использования во всем мире и опубликованы в полном объеме на вебсайте ИРАП (<http://irap.org/en/>).

<sup>2</sup> <http://www.irap.net/en/about-irap-2/star-ratings>. Присвоение звезд выполняется на основе результатов инспекции объекта дорожной инфраструктуры и является простым и объективным способом измерения уровня безопасности дороги для водителей и пассажиров автомобилей, мотоциклистов, велосипедистов и пешеходов. Дороги, которым присвоено 5 звезд, - наиболее безопасные. Дороги с рейтингом 1 звезда - наименее безопасные. Следует отметить, что присвоение рейтинга может быть выполнено без учета детальной статистики по ДТП, которая зачастую отсутствует.

Основная область	Цель и целевой показатель	Индикатор	Источник данных	Способы получения данных	Обоснование
					<p>Обеспечение соответствия новых дорог стандартам безопасности минимум в 3 звезды для всех пользователей дорог (включая безопасные скорости, создание пешеходных дорожек, безопасных переходов, безопасных перекрестков, безопасных дорожных обочин и разделительных барьеров) позволит спасти тысячи жизней, особенно уязвимых пользователей дорог.</p> <p>Максимизация движения на дорогах с 3 или более звездами в существующих дорожных сетях может сфокусировать регулирование скоростей, техническое обслуживание и капиталовложения на существующих дорожных сетях с целью спасения жизней.</p> <p>В отношении дорожных сетей с многочисленными пользователями конкретных категорий и странам, добившимся высоких результатов, предлагается устанавливать более амбициозные целевые показатели на уровне 4 или 5 звезд.</p>
<b>Повышение безопасности транспортных средств</b>	<p><b>Цель:</b> Прекратить производство и импорт новых и подержанных транспортных средств, которые не соответствуют минимальным стандартам безопасности.</p>	<p>Осуществление Правил 94 и 95 ЕЭК ООН относительно защиты пассажиров в случае лобовых и боковых столкновений<sup>1</sup></p> <p>Осуществление Правила 13Н ЕЭК ООН<sup>2</sup> электронный контроль устойчивости (примечание: с января</p>	<p>Веб-сайт ЕЭК ООН для договаривающихся сторон по правовым документам в области безопасности дорожного движения<sup>3</sup></p> <p>или</p> <p>Эквивалентные национальные положения, касающиеся безопасности транспортных средств, например, Федеральные стандарты США на</p>	<p>Документ ЕЭК ООН</p> <p>Собирается и публикуется в рамках Доклада о безопасности дорожного движения в мире</p>	<p>Безопасным транспортным средствам принадлежит важная роль как в предотвращении ДТП, так и в сокращении вероятности получения серьезной травмы в случае ДТП.</p> <p>Всемирный форум ООН для согласования правил в области транспортных средств является главным глобальным органом по разработке стандартов безопасности для пассажирских автомобилей. Следующие правила ООН считаются приоритетными стандартами, которым должны соответствовать все автотранспортные средства:</p> <p>Защита в случае лобового и бокового столкновения (правила 94 и 95): эти правила предусматривают, что</p>

<sup>1</sup> Or equivalent national standards: in the USA the corresponding standards are FMVSS 208 and 214, Canadian Motor Vehicle standards.

<sup>2</sup> До января 2017 г. электронные системы контроля устойчивости охватывались правилом 13-Н ЕЭК ООН, в котором устанавливались требования к тормозной системе легковых автомобилей. Теперь эти аспекты охватываются новым правилом 140 ЕЭК ООН о системах ESC.

<sup>3</sup> [https://www.unece.org/trans/conventn/agreem\\_cp.html](https://www.unece.org/trans/conventn/agreem_cp.html).

Основная область	Цель и целевой показатель	Индикатор	Источник данных	Способы получения данных	Обоснование
	<p><b><u>Целевой показатель:</u></b></p> <p>100% новых (определяемых как произведенные, проданные или импортированные) и подержанных (определяемых как импортированные) транспортных средств соответствуют рекомендованным приоритетным нормам ООН<sup>1</sup> или эквивалентным признанным национальным эксплуатационным требованиям.</p>	<p><i>2017 г. системы ESC будут охвачены Правилom ЕЭК ООН 140 или ГТП 8)</i></p> <p>Осуществление Правил 127 ЕЭК ООН (или ГТП 9) о защите пешеходов</p> <p>Ремни безопасности: Правило 16 ЕЭК ООН.</p> <p>Крепления ремней безопасности: Правило 14 ЕЭК ООН.</p> <p>Детские удерживающие устройства: Правила 44 и 129 ЕЭК ООН.</p> <p>Осуществление Правил ЕЭК ООН 78 о тормозных системах мотоциклов (или ГТП 3)</p>	<p>механические транспортные средства, Канадские стандарты на механические транспортные средства</p>		<p>автомобили должны выдерживать удары при лобовом и боковом столкновении при тестировании на определенных скоростях и, таким образом, имеют важнейшее значение для защиты пассажиров. Эти правила относительно аварийной стойкости автотранспортных средств призваны обеспечить защиту лиц, находящихся внутри транспортного средства, в случае ДТП с лобовым или боковым столкновением. При испытании на безопасность при столкновении энергия, поглощенная манекеном, не должна превышать определенное значение, иначе автомобиль не пройдет испытание.</p> <p>Электронный контроль устойчивости (правило 140<sup>2</sup>): эта система призвана предотвратить занос и потерю управляемости в случае избыточной или недостаточной поворачиваемости и является эффективным средством сокращения ДТП и спасения жизни людей.</p> <p>Защита пешеходов при наезде (правило 127): более мягкие бамперы и внесение изменений в переднюю часть автомобиля (например, устранение неоправданно жестких элементов) могут снизить тяжесть столкновения пешехода с автомобилем.</p> <p>Требования к ремням безопасности, которые установлены в рамках правил ЕЭК ООН относительно безопасности транспортных средств, предусматривают установку ремней безопасности по месту производства и сборки транспортного средства; требования к креплениям предусматривают способность точек крепления ремней безопасности выдерживать нагрузку, прилагаемую к ним в случае ДТП, для предупреждения риска соскальзывания ремня и обеспечения возможности безопасного извлечения пассажиров из кресел после ДТП.</p> <p>Правила, касающиеся детских удерживающих устройств, предусматривают наличие возможности</p>

<sup>1</sup> <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>.

<sup>2</sup> [https://www.unece.org/trans/conventn/agreem\\_cp.html](https://www.unece.org/trans/conventn/agreem_cp.html).

Основная область	Цель и целевой показатель	Индикатор	Источник данных	Способы получения данных	Обоснование
	Созданы национальные программы оценки для новых автомобилей		Национальные программы оценки безопасности автомобилей (НПОБА) во всем мире	База данных НПОБА	<p>закрепления детских кресел не с помощью ремней безопасности, а с помощью точек крепления ISOFIX, которые позволяют прикреплять детское кресло непосредственно к раме автомобиля.</p> <p>Антиблокировочные тормозные системы для мотоциклов (ABS) (правило 78): эти системы безопасности помогают сохранить контроль за управляемостью мотоцикла при экстренном торможении. Системы ABS могут снизить вероятность ДТП и связанный с этим травматизм.</p> <p>Цель программ оценки новых автомобилей – повышение уровня безопасности и охрана здоровья населения, охрана и сохранение жизни, а также сохранение, защита и улучшение физической и природной окружающей среды посредством:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• содействия выполнению и выполнение независимых исследовательских программ и программ по тестированию, направленных на оценку уровня безопасности и экологических характеристик механических транспортных средств и их сравнительных эксплуатационных качеств и широкую публикацию результатов;</li> <li>• содействия созданию программ оценки новых автомобилей путем оказания финансовой и технической поддержки и содействие международному сотрудничеству с такими программами и между ними.</li> </ul>
<b>Повышение безопасности участников движения</b>	<b>Цель:</b> Борьба с превышением скорости	Национальное законодательство о скоростном режиме в городах соответствует	Министерства транспорта посредством Национальных координаторов по сбору данных, назначенных для	<i>Доклад о ситуации в мире в области дорожной безопасности</i>	С увеличением средней скорости дорожного движения возрастает вероятность ДТП и серьезных телесных повреждений.

Основная область	Цель и целевой показатель	Индикатор	Источник данных	Способы получения данных	Обоснование
	<p><b>Целевой показатель:</b> Сокращать минимум на 10 % в год долю транспортных средств, превышающих установленное ограничение скорости.</p>	<p>передовой практике<sup>1</sup> % транспортных средств, превышающих ограничения скорости в городах и сельских районах  % случаев смерти, связанных с превышением скорости</p>	<p>подготовки <i>Доклада о безопасности дорожного движения в мире</i>  Обследования стран<sup>2</sup>  Рапорты полиции о ДТП</p>		<p>В городских районах на всей территории страны скорость не должна превышать 50 км/час. Важно, чтобы местные органы власти не только имели юридические полномочия для ужесточения национальных ограничений скорости, но и могли адаптировать скоростной режим к особенностям тех или иных участков в сочетании с принятием других мер по общему замедлению дорожного движения. В районах, где механические транспортные средства передвигаются в условиях большой концентрации пешеходов, велосипедистов и мопедов, скорость не должна превышать 30 км/час. Это связано с повышенной уязвимостью этих участников движения в случае большой скорости движения: вероятность гибели взрослого пешехода при столкновении с автомобилем, движущимся со скоростью менее 50 км/ч, составляет менее 20%, и достигает почти 60%, если скорость автомобиля в момент столкновения 80 км/ч. Существует множество доказательств тому, что ограничение скорости в городских районах до 30 км/ч в сочетании с другими мерами по общему замедлению скорости движения позволяет сократить травматизм в результате ДТП.</p>

<sup>1</sup> Критерии, которые считаются необходимым элементом законодательства о скоростном режиме, согласно *Докладу о безопасности дорожного движения в мире, 2015 г.*: наличие национального законодательства о скоростном режиме; разрешенная скорость в городах  $\leq 50$  км/ч; местные органы власти имеют полномочия изменять ограничения скорости - например, для сокращения скорости на прилегающих к школам дорогах. Примечание: если в стране законодательство устанавливается на субнациональном уровне, ее законодательство будет признано соответствующим передовой практике, если критериям удовлетворяют 80% субнациональных структур.

<sup>2</sup> Технические эксперты разработают руководящие принципы о сборе данных в связи с некоторыми из этих показателей в помощь странам в сборе и представлении данных в стандартном формате.

Основная область	Цель и целевой показатель	Индикатор	Источник данных	Способы получения данных	Обоснование
	<p><b>Цель:</b> Повысить показатели использования мотоциклетных шлемов, соответствующих стандарту качества.</p> <p><b>Целевой показатель:</b> Сокращать минимум на 10% в год долю мотоциклистов, не пользующихся шлемами</p>	<p>Законы о пользовании мотоциклетными шлемами соответствуют передовой практике<sup>1</sup></p>	<p>Министерства транспорта посредством НКД, назначенных для подготовки Доклада о безопасности дорожного движения в мире</p>	<p>Доклад о безопасности дорожного движения в мире</p>	<p>Правильное ношение мотоциклетного шлема стандартного качества может снизить риск смерти почти на 40%, а риск серьезных телесных повреждений – более чем на 70%.</p> <p>Чтобы соответствовать передовой практике, законы о шлемах должны охватывать всех водителей и пассажиров, все дороги и типы двигателей, обязав пользователей застегивать шлем и предусмотрев конкретный стандарт в отношении шлемов<sup>3</sup>.</p> <p>В случае обеспечения соблюдения законов о мотоциклетных шлемах показатели ношения шлемов могут возрасти до более чем 90%.</p>
		<p>Число стран, применяющих Правило 22 ООН (или эквивалентный национальный стандарт)</p> <p>% пользователей мотоциклами (водителей и пассажиров), носят шлемы</p>	<p>Веб-сайт ЕЭК ООН для договаривающихся сторон по правовым документам в области безопасности дорожного движения<sup>2</sup></p> <p>Обследования в странах<sup>3</sup></p>	<p>Сбор в рамках подготовки Доклада о безопасности дорожного движения в мире</p>	

<sup>1</sup> Критерии, которые считаются необходимым элементом законодательства о скоростном режиме, согласно Докладу о безопасности дорожного движения в мире, 2015 г.: наличие национального<sup>1</sup> законодательства о ношении шлемов мотоциклистами, закон применяется как в отношении водителя, так и взрослых пассажиров, закон применяется ко всем типам дорог, ко всем типам двигателей, закон требует, чтобы шлем был надлежащим образом застегнут, закон требует, чтобы шлем соответствовал национальному или международному стандарту. Примечание: если в стране законодательство устанавливается на субнациональном уровне, ее законодательство будет признано соответствующим передовой практике, если критериям удовлетворяют 80% субнациональных структур.

<sup>2</sup> [https://www.unece.org/trans/conventn/agreem\\_cp.html](https://www.unece.org/trans/conventn/agreem_cp.html).

<sup>3</sup> Or equivalent national standards: in the USA the corresponding standards are FMVSS 208 and 214, Canadian Motor Vehicle standards.

Основная область	Цель и целевой показатель	Индикатор	Источник данных	Способы получения данных	Обоснование
	<p><b>Цель:</b> Увеличение показателей использования ремней безопасности</p> <p><b>Целевой показатель:</b> Сокращать минимум на 10% в год долю водителей и пассажиров, не использующих ремней безопасности</p>	<p>Законы о пользовании ремнями безопасности соответствуют передовой практике<sup>1</sup></p> <p>Законы о пользовании детскими удерживающими устройствами соответствуют передовой практике<sup>2</sup></p> <p>% всех лиц, присутствующих в транспортном средстве, использующих ремень безопасности (в разбивке по категориям: водитель, пассажир на переднем сиденье, пассажиры на задних сиденьях)</p>	<p>Министерства транспорта посредством НКД, назначенных для подготовки Доклада о безопасности дорожного движения в мире</p> <p>Обследования стран<sup>3</sup></p>	<p>Доклад о безопасности дорожного движения в мире</p> <p>Сбор в рамках подготовки Доклада о безопасности дорожного движения в мире</p>	<p>Благодаря пользованию ремнями безопасности сокращение гибели пассажиров на передних сиденьях может составить до 50%, а на задних сиденьях до 75%.</p> <p>В пассажирских автомобилях пользование детскими автокреслами сокращает риск смерти среди младенцев (до 1 года) на 71%, а среди детей младшего возраста (1–4 года) – на 54%.</p> <p>По сравнению с использованием только ремня безопасности дополнительные подушки на сиденьях для детей от 4 до 8 лет могут сократить риск серьезного телесного повреждения на 45%.</p> <p>Среди детей старшего возраста и взрослых пользование ремнями безопасности сокращает риск смерти и серьезного телесного повреждения примерно вдвое.</p> <p>Законы о ремнях безопасности должны касаться сидящих на задних и передних сиденьях. Законы о детских удерживающих устройствах должны учитывать возраст/вес/рост и посадочное место в автомобиле.</p> <p>Обязательные законы о ремнях безопасности и детских удерживающих устройствах и обеспечение их соблюдения являются эффективным средством повышения пользования этими средствами.</p>

<sup>1</sup> Критерии, которые считаются необходимым элементом законодательства о ремнях безопасности, согласно Докладу о безопасности дорожного движения в мире, 2015 г.: наличие национального законодательства о ремнях безопасности; закон применяется к водителям и пассажирам на переднем сиденье; закон применяется к пассажирам на задних сиденьях. Примечание: если в стране законодательство устанавливается на субнациональном уровне, ее законодательство будет признано соответствующим передовой практике, если критериям удовлетворяют 80% субнациональных структур.

<sup>2</sup> Критерии, которые считаются необходимым элементом законодательства о детских удерживающих устройствах, согласно Докладу о безопасности дорожного движения в мире, 2015 г.: наличие национального законодательства о детских удерживающих устройствах; закон основан на таких критериях, как возраст/масса/рост ребенка или сочетание этих параметров; закон ограничивает возможность перевозки детей младше определенного возраста на переднем сиденье. Примечание: если в стране законодательство устанавливается на субнациональном уровне, ее законодательство будет признано соответствующим передовой практике, если критериям удовлетворяют 80% субнациональных структур.

<sup>3</sup> Or equivalent national standards: in the USA the corresponding standards are FMVSS 208 and 214, Canadian Motor Vehicle standards.



Основная область	Цель и целевой показатель	Индикатор	Источник данных	Способы получения данных	Обоснование
	<p><b>Цель:</b> Сокращать распространенность управления автомобилем в состоянии алкогольного опьянения<sup>1</sup></p> <p><b>Целевой показатель:</b> Снизить относительную долю смертности водителей в ДТП в результате употребления алкоголя на 10% в год</p>	<p>Законы об управлении автомобилем после употребления алкоголя соответствуют передовой практике<sup>2</sup></p>	<p>Министерства транспорта посредством Национальных координаторов по сбору данных, назначенных для подготовки Доклада о безопасности дорожного движения в мире</p>	<p><i>Доклад о ситуации в мире в области дорожной безопасности</i></p> <p>Сбор в рамках подготовки Доклада о безопасности дорожного движения в мире</p>	<p>Риск ухудшения способности управлять автомобилем начинается после употребления крайне низких доз алкоголя и резко возрастает по мере его дальнейшего поступления в организм, особенно при уровне алкоголя в крови свыше 0,05 г/дл.</p> <p>Молодые и начинающие водители подвергаются значительно большему риску попасть в ДТП после употребления алкоголя по сравнению с более старшими и опытными водителями.</p> <p>Законы об управлении автомобилем после употребления алкоголя, ограничивающие уровень алкоголя в крови <math>\leq 0,05</math> г/дл очень эффективно сокращают ДТП на почве употребления алкоголя, если дополняются особо наглядными, интенсивными и устойчивыми усилиями по обеспечению соблюдения этих законов.</p> <p>Число ДТП с участием молодых людей можно сократить на целых 24% с помощью законов, устанавливающих более низкий уровень алкоголя в крови (<math>\leq 0,02</math> г/дл) для молодых или начинающих водителей. Во многих странах для молодых водителей установлен нулевой порог (0,00 г/дл).</p>
		<p>% случаев смерти водителей в результате употребления алкоголя</p> <p>% водителей, у которых превышено установленное законом предельное содержание алкоголя в крови</p>	<p>Судебно-медицинская служба</p> <p>Репорты ДПС</p>		

<sup>1</sup> Примечание: это относится как к водителям 4-колесных ТС, так и к водителям мотоциклов.

<sup>2</sup> Критерии, которые считаются необходимым элементом законодательства о детских удерживающих устройствах, согласно Докладу о безопасности дорожного движения в мире, 2015 г.: наличие национального законодательства о вождении автомобиля в состоянии алкогольного опьянения; законом установлено предельное значение содержания алкоголя в крови (САК) или соответствующее значение концентрации паров алкоголя в выдыхаемом воздухе; предельное САК для всего населения  $\leq 0,05$  г/дл.; предельное САК для молодых/начинающих водителей  $\leq 0,02$  г/дл. Примечание: если в стране законодательство устанавливается на субнациональном уровне, ее законодательство будет признано соответствующим передовой практике, если критериям удовлетворяют 80% субнациональных структур.

Основная область	Цель и целевой показатель	Индикатор	Источник данных	Способы получения данных	Обоснование
	<p><b><u>Цель:</u></b> Сократить число ДТП на коммерческом транспорте по причине усталости водителя</p> <p><b><u>Целевой показатель:</u></b> Все страны ввели нормативы времени работы для водителей коммерческого транспорта или применяют международные/региональные нормативы времени работы водителей</p>	<p>Страны подписали Конвенцию MOT 153<sup>1</sup></p> <p>Страны присоединились к ЕСТР ЕЭК ООН, Директиве 2002/15 и Регламенту 2006/561 ЕС</p> <p>В странах принято национальное законодательство о времени работы водителей коммерческого транспорта</p>	Сбор данных Отделом по транспорту и морскому сообщению MOT каждые три года	Неофициальные обследования и поиск информации в сети Интернет	<p>По результатам проведенного ОЭСР обследования<sup>2</sup> около 10-15% ДТП происходят с участием водителей коммерческого транспорта. В дополнении к этому, в рамках европейского исследования причин ДТП с участием грузового транспорта было изучено 624 серьезных ДТП и был сделан вывод о том, что усталость водителя являлась главной причиной ДТП в 6% рассмотренных случаев. Из всех случаев, когда усталость была одним из факторов ДТП, в 68% случаев в происшествии участвовали грузовое транспортное средство и другой автомобиль; в 29% случаев в ДТП участвовал только грузовой автомобиль; в 3% случаев участником ДТП был пешеход. Более трети этих ДТП привели к смертельному исходу, что указывает на тяжесть многих ДТП, связанных с усталостью водителя. В рамках пяти изученных категорий ДТП усталость была причиной 18,6% всех ДТП категории «ДТП с участием только грузового транспортного средства» (7,4% всех 624 серьезных ДТП) и почти 8,8% всех ДТП категории «ДТП при обгоне» (11,3% всех 624 серьезных ДТП).</p> <p>Кроме того, усталость чаще является причиной ДТП (как в относительном, так и в абсолютном выражении) в больших по площади странах с низкой плотностью населения, таких как Австралия. Из 461 серьезного ДТП с участием большегрузного транспортного средства, ставшего предметом расследования в Австралии в 2011 г., усталость была объявлена главной причиной в 12% всех случаев и стала второй лидирующей причиной ДТП после превышения скорости (25%).</p>

<sup>1</sup> [http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100\\_ILO\\_CODE:C153](http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C153).

<sup>2</sup> International Transport Forum: *Moving Freight with Better Trucks* (OECD, 2011).

Основная область	Цель и целевой показатель	Индикатор	Источник данных	Способы получения данных	Обоснование
	<p><b>Цель:</b> Борьба с невнимательным вождением</p> <p><b>Целевой показатель:</b> Во всех странах принято национальное законодательство об использовании мобильных телефонов во время управления транспортным средством</p>	Наличие законодательства, ограничивающего использование во время движения мобильных телефонов (с использованием или без использования рук)	Министерства транспорта посредством Национальных координаторов по сбору данных, назначенных для подготовки Доклада о безопасности дорожного движения в мире	Сбор в рамках подготовки Доклада о безопасности дорожного движения в мире	Невнимательное вождение – все более серьезная угроза безопасности дорожного движения. В условиях, когда все больше и больше людей владеют мобильными телефонами и идет стремительное внедрение бортовых коммуникационных систем, можно ожидать эскалации этой проблемы во всем мире в ближайшие годы. В настоящем докладе акцент сделан на использовании мобильных телефонов во время движения, однако это – лишь один из широкого ряда проявлений проблемы невнимательного вождения. Известно, что при использовании мобильного телефона водителем во время движения вероятность попадания в ДТП возрастает в 4 раза. При этом уровень риска не зависит от того, используется ли гарнитура, позволяющая вести переговоры без рук, или нет, поскольку проблемой в данном случае является именно отвлечение внимания водителя, а не физическое неудобство, связанное с необходимостью держать телефон в руке. Отправление текстовых сообщений, как представляется, в еще большей степени влияет на поведение водителя и создает еще больший риск ДТП.
Принятие мер в случае ДТП	<p><b>Цель:</b> Улучшить доступ к неотложной медицинской помощи</p> <p><b>Целевой показатель:</b> – Сокращение на 10% в год промежутка времени между получением серьезного телесного повреждения<sup>1</sup> и получением первой неотложной помощи</p>	Средний интервал времени между получением серьезного телесного повреждения и первым контактом с бригадой неотложной медицинской помощи (включая все уровни оказания неотложной травматологической помощи) – в городах – сельских районах	Представление отчетности о пациентах и данных об оказании догоспитальной и госпитальной неотложной медпомощи	Обследования на местном уровне, систематический сбор данных об оказании догоспитальной и госпитальной неотложной медпомощи (например, статистика систем информации здравоохранения, отчетность больниц и т.д.). Глобальный сбор данных под руководством ВОЗ.	Имеются убедительные доказательные данные о том, что после получения телесного повреждения своевременная, надлежащая неотложная медицинская помощь может спасти жизнь и сократить степень инвалидности.

<sup>1</sup> На основе действующего в каждой стране определения понятия «серьезное телесное повреждение».