

РУЛЬ НЕ ТЕРПИТ

В результате реализации мероприятий ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» в 2008 г. на территории Российской Федерации после многолетней тенденции роста аварийности отмечено снижение всех трех основных показателей: количества ДТП, числа погибших и раненых.

Из общего количества 218322 совершенных в этом году ДТП 13611 приходится на ДТП по вине водителей, оказавшихся в состоянии алкогольного опьянения, т.е. каждое 16-е ДТП происходило по вине пьяных водителей.

Хотя по сравнению с предыдущим годом число аварий по этой причине снизилось на 12,7%, что является следствием ужесточения наказаний за такого рода нарушения ПДД, количество нетрезвых водителей за рулем остается очень большим.

Общественные опросы показали, что 16% российских водителей продолжают пить за рулем. Более 8% заявили, что будут употреблять алкоголь в рамках норм, предписанных законом.

РИА «Новости» сообщает, что в 2008 г. российские суды лишили прав управления автомобилем 1 205 277 граждан, из которых 365 113 остались без водительских удостоверений по причине управления автомобилем в состоянии алкогольного опьянения.

В то же время, по статистике, за год каждый одиннадцатый участник ДТП, а это 19 972 человека, как оказалось, не имел прав на управление транспортным средством.

Проблема пьянства за рулем не является исключительно российской. Эта проблема также остро стоит практически во всех странах, и во многих из них борьба с управлением автомобилем в нетрезвом состоянии не ограничивается только увещаниями или закручиванием гаек.

С начала 2009 г. в шести штатах США — Аляске, Иллинойсе, Колорадо,

Небраске, Южной Каролине, Вашингтоне — начали действовать законы, согласно которым уличенные в пьянстве водители должны устанавливать в своих автомобилях специальные приборы. Эти приборы — алкозамки — блокируют зажигание и не дают завести мотор, пока водитель не подует в детектор алкоголя и не докажет, что он трезв. Такую операцию нужно повторить в течение первых 15 минут пути, а затем примерно два раза в час. Водители должны сами оплачивать установку блокиратора, а затем платить ежемесячный взнос государству. Согласно статистике, в штате Нью-Мексико, где такой способ борьбы с пьянством за рулем используется уже четыре года, число случаев гибели людей по этой причине снизилось на 20%.

Эффективность данного способа борьбы с вождением автомобиля в нетрезвом состоянии обусловлена еще и тем, что изъятие прав у проштрафившегося водителя не гарантирует его отлучение от руля. В одном только штате Калифорния автомобили управляют около миллиона водителей, у которых отобрали права за вождение в нетрезвом состоянии. Поэтому понятно стремление и Национальной администрации по транспорту и безопасности дорожного движения США (NHTSA), и общественной организации «Матери против вождения автомобиля в пьяном виде» установить алкозамки в автомобилях попавшихся на пьянстве водителей.

К такому решению их подталкивает печальная статистика: из общего числа (43 тыс. чело-

век) погибавших за год в автокатастрофах на дорогах США около 18 тыс. гибнут по вине пьяных водителей, причем в 41% ДТП хотя бы один водитель оказывался пьяным.

В настоящее время уже 44 штата имеют законодательство, регламентирующее использование системы алкозамков в качестве меры, позволяющей оставлять права водителю, задержанному за управление автомобилем в состоянии алкогольного опьянения. По данным NHTSA, использование систем алкозамков в 6–8 раз сокращает случаи повторного задержания водителей, уже привлекавшихся за управление автомобилем в состоянии алкогольного опьянения.

Динамика развития системы алкозамков в США видна из таблицы:

Год	Количество
1987	300
1993	25000
1998	52000
2003	87000
2008	160000
2012	(прогноз) 350000

Следом за США началось распространение системы алкозамков в Европе.

Первой была Швеция. Сегодня в Швеции абсолютное большинство граждан не приемлют возможность управления автомобилем в состоянии алкогольного опьянения. Вместе с тем анонимный опрос показывает, что не менее 14 тысяч поездок в сутки осуществляет за водителями после употребления алкоголя в количествах, превышающих допустимую норму. С момента вступления Швеции в Европейское сообщество потребление алкоголя в стране возросло на 30%, и в настоящее время нет никаких оснований полагать, что рост потребления алкоголя в ближайшие несколько лет уменьшится. В свете этого не вызывает сомнения необходимость принятия жестких мер противодействия управлению автомобилями в состоянии алкогольного опьянения.

Важную роль в продвижении систем алкозамков сыграла Шведская Дорожная Администрация (SRA), которая с 2000 по 2002 г. осуществила пилотный проект по оснащению 300 коммерческих грузовых автомобилей системами алкозамков и получила убедитель-

ные данные по эффективности этих систем в деле обеспечения безопасности дорожного движения. С 2004 г. SRA начала включать в свои контракты с организациями, выполняющими строительные и дорожные работы, требования оснащения транспортных средств системами алкозамков. С 2006 г. весь грузовой автотранспорт, вместительностью более 3,5 т, предоставляемый в долгосрочную аренду этой организацией, оснащается системами алкозамков.

В октябре 2004 г. шведское правительство организовало специальный комитет по координации работ, связанных с внедрением систем алкозамков на транспорте. Главной целью этого комитета было обеспечить к 2010 г. оснащение системами алкозамков всего коммерческого транспорта (автобусы, грузовой транспорт и т.п.), а к 2012 г. — оснастить ими все автомобили в стране. Для этого предлагалось внести соответствующие поправки в законодательство: не изымать права у водителя, задержанного в состоянии алкогольного опьянения, при условии оборудования его машины системой алкозамков на установленный законом срок; предусмотреть дополнительные льготы в налогообложении транспортных средств, оборудованных системами алкозамков, разработать единые требования к системам алкозамков; продолжить исследования эффективности использования этих систем в стране и т.п.

Volvo Corp стала первой крупной авто-

мобильной компанией, которая в 2002 г. начала испытания систем алкозамков на своих машинах. Результаты этих испытаний стали требования, которым должна удовлетворять система алкозамков следующего поколения.

Вот эти требования: высокая точность показаний, беспроводная сенсорная часть системы, удобная для водителя, полная совместимость с автомобильной электроникой, разумная цена. В результате совместной работы компании Volvo с крупнейшим производителем автомобильных охранных систем компании PEK Electronics Ltd и компанией Lion Laboratories Ltd. в 2007 г. была разработана и запущена в производство система AlcoWatch, которая устанавливается сейчас на все автомобили, выпускаемые компанией Volvo опционно. Опрос, проведенный среди покупателей, показал, что цена такого устройства не должна превышать 200 евро. К 2020 г. компания Volvo планирует выпустить все свои автомобили с интегрированной системой алкозамков. За 2007–2008 гг. в Швеции этими системами были оборудованы около 33000 автотранспортных средств.

В прошлом году Европейским сообществом был принят стандарт EN 50436 — 2 Alcohol Interlocks, закрепивший требования к методам оценки и основным тактико-техническим характеристикам систем алкозамков.

Интерес Евросоюза к таким системам

В феврале 2009 г. делегация Российской Союза Автостраховщиков приняла участие в семинаре по применению алкозамков на транспортных средствах, прошедшем в г. Стокгольме (Швеция).

Редакция «Стоп-газеты» попросила руководителя делегации, президента РСА Андрея Степановича Кигима ответить на вопросы наших читателей по обсуждавшейся на семинаре теме.

— Несмотря на жесткие меры наказания за вождение автомобиля в нетрезвом состоянии, в ряде стран законодательно предусмотрено оснащение автомобилей системами блокировки запуска двигателя нетрезвыми водителями. Целесообразно ли, на ваш взгляд, введение в России такой меры по отношению к водителям, неоднократно замеченным в употреблении алкоголя?

— Изучение зарубежного опыта, в частности опыта Швеции, которую недавно посетила делегация РСА, свидетельствует о том, что использование алкозамков на транспортных средствах в качестве альтернативной меры административного наказания в виде лишения водительских прав за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения дает положительный эффект.

Следует обратить внимание и на то, что в Швеции использование алкозамков отнюдь не исчерпывается вышеуказанным примером. Там принята правительственная программа, в соответствии с которой осуществляется поэтапная установка данных технических устройств на различные виды транспорта, осуществляющие как пассажирские, так и грузовые перевозки.

К сожалению, в России до настоящего времени вопросы установки алкозамков никто всерьез не обсуждал.

В 2008 г. РСА приступил к разработке и реализации Проекта по использованию технических средств контроля на транспортных средствах, осуществляющих социально-важные перевозки, в субъектах Российской Федерации. В рамках этого Проекта наряду с «черными ящиками», системами спутникового мониторинга и другими техническими устройствами предполагается устанавливать на транспортные средства и алкозамки.

Об эффективности использования таких технических средств контроля можно будет судить по результатам, полученным в ходе реализации Проекта.

— Известны американские и шведские разработки алкозамков. Есть ли у вас информация по эффективности данных и других систем? Что, по-вашему, предпочтительнее для использования в России?

— Как нам сообщили в Шведском союзе автолюбителей, выступающих за вождение в трезвом виде, стандарты для алкозамков разработаны Европейским комитетом по электротехническим стандартам (CENELEC) (EN50436-1 — для ограничения водительских прав и EN 50436-2 — для общих профилактических мероприятий в сфере безопасности дорожного движения).

Первое предложение о применении алкозамка было высказано в США в 1970 г. В настоящее время разработано уже несколько поколений алкозамков, которые становятся все более надежными и удобными в применении.

Учитывая, что в настоящее время есть достаточно широкая возможность выбора моделей алкозамков на международном рынке (Бельгия, Великобритания, Германия, Канада, США, Швеция и др.), российские специалисты смогут определить, использование каких моделей в России является наиболее предпочтительным.

— Готово ли страховое сообщество уменьшить сумму страховой премии при добровольном оборудовании автомобиля алкозамком?

— В нашей стране применительно к ОСАГО страховые тарифы устанавливаются Правительством Российской Федерации, но мы готовы поддержать эту инициативу.

