



Всемирная организация
здравоохранения

Европейское региональное бюро

ПРОФИЛИ ЕВРОПЕЙСКИХ СТРАН И ДОКЛАД О БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В МИРЕ 2015 г.





Всемирная организация
здравоохранения

Европейское региональное бюро

**ПРОФИЛИ ЕВРОПЕЙСКИХ СТРАН И
ДОКЛАД О БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ В МИРЕ 2015 г.**

РЕЗЮМЕ

Эта публикация содержит профили стран из *Доклада о безопасности дорожного движения в мире 2015 г.* для 52 из 53 государств-членов ВОЗ в Европейском регионе. Это дополнение к данным по Региону, представленным в публикации *Европейские факты и Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2015 г.*, которое отражает ситуацию на страновом уровне, чтобы дать возможность отдельным странам: (1) оценить сложившуюся в стране ситуацию применительно к дорожно-транспортной смертности и индикаторам осуществления политики; (2) проанализировать охват законодательством таких установленных поведенческих факторов риска, как нарушение скоростного режима, вождение в состоянии алкогольного опьянения, пренебрежение использованием мотоциклетных шлемов, ремней безопасности и детских удерживающих устройств; а также (3) критически осмыслить прогресс на пути обеспечения безопасности дорожного движения для всех его участников.

Ключевые слова

Accidents, Traffic – statistics and numerical data

Accidents, Traffic – trends

Wounds and injuries – epidemiology

Safety

Data collection

Europe

ISBN: 9 789289 052368

Запросы относительно публикаций Европейского регионального бюро ВОЗ следует направлять по адресу:

Publications

WHO Regional Office for Europe

United Nations City, Marmorvej 51

DK-2100 Copenhagen Ø, Denmark

Кроме того, запросы на документацию, информацию по вопросам здравоохранения или разрешение на цитирование или перевод документов ВОЗ можно заполнить в онлайн-режиме на сайте Регионального бюро (<http://www.euro.who.int/ru/publications/request-forms>).

© Всемирная организация здравоохранения, 2017 г.

Все права защищены. Европейское региональное бюро Всемирной организации здравоохранения охотно удовлетворяет запросы о разрешении на перепечатку или перевод своих публикаций частично или полностью.

Обозначения, используемые в настоящей публикации, и приводимые в ней материалы не отражают какого бы то ни было мнения Всемирной организации здравоохранения относительно правового статуса той или иной страны, территории, города или района или их органов власти или относительно делимитации их границ. Пунктирные линии на географических картах обозначают приблизительные границы, относительно которых полное согласие пока не достигнуто.

Упоминание тех или иных компаний или продуктов отдельных изготовителей не означает, что Всемирная организация здравоохранения поддерживает или рекомендует их, отдавая им предпочтение по сравнению с другими компаниями или продуктами аналогичного характера, не упомянутыми в тексте. За исключением случаев, когда имеют место ошибки и пропуски, названия патентованных продуктов выделяются начальными прописными буквами.

Всемирная организация здравоохранения приняла все разумные меры предосторожности для проверки информации, содержащейся в настоящей публикации. Тем не менее, опубликованные материалы распространяются без какой-либо явно выраженной или подразумеваемой гарантии их правильности. Ответственность за интерпретацию и использование материалов ложится на пользователей. Всемирная организация здравоохранения ни при каких обстоятельствах не несет ответственности за ущерб, связанный с использованием этих материалов. Мнения, выраженные в данной публикации авторами, редакторами или группами экспертов, необязательно отражают решения или официальную политику Всемирной организации здравоохранения.

Фото на обложке: ВОЗ/Faith Vorting

СОДЕРЖАНИЕ

Выражение признательности.....	iv
Введение.....	1
Методология.....	1
Масштаб проблемы в Регионе.....	1
Библиография.....	2
Профили стран.....	3
Приложение 1.....	55

Выражение признательности

Профили стран, представленные в этом докладе, были впервые опубликованы в *Докладе о безопасности дорожного движения в мире 2015 г.*, координацию которого осуществляла Tamitza Togoan при поддержке следующих коллег из штаб-квартиры ВОЗ: Kasem Iaych, Margie Peden и Etienne Krug.

Данные на уровне стран было бы невозможно получить без неоценимой поддержки руководства и персонала страновых офисов ВОЗ, национальных координаторов сбора данных (см. Приложение I), всех респондентов и участников консенсусных совещаний, а также государственных должностных лиц, поддержавших проект и официально подтвердивших информацию для того, чтобы ее можно было включить в профили стран. Обучение, а также поддержка в сборе и проверке данных

были предоставлены европейскими региональными координаторами сбора данных Francesco Mitis и Tomasz Szymanski. Joelle Auert, Leslie Zellers и Marine Perraudin помогли с толкованием законодательства в области безопасности дорожного движения. Dinesh Sethi и Josephine Jackisch, Европейское региональное бюро ВОЗ, составили и подготовили эту публикацию при содействии Yongjie Yon. Mathias Muijen, Meleckidzedek Khayesi и Margaret Peden прорецензировали документ, а Gauden Galea поддержал его публикацию.

Всемирная организация здравоохранения хотела бы выразить благодарность Bloomberg Philanthropies за щедрую финансовую поддержку, оказанную при подготовке *Доклада о безопасности дорожного движения в мире 2015 г.* и публикации данного доклада.

Введение

В 2014 г. 52 из 53 государств-членов Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) в Европейском регионе приняли участие в сборе данных для *Доклада о безопасности дорожного движения в мире 2015 г.*, который был опубликован в октябре 2015 г. (1). Региональный информационный бюллетень *Европейские факты и Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2015 г.* содержал анализ данных доклада, а также вывод о том, что дорожно-транспортный травматизм по-прежнему является одной из главных проблем здравоохранения в Европейском регионе ВОЗ (2). Данная публикация содержит 52 профиля стран из Доклада о безопасности дорожного движения в мире 2015 г. и служит дополнением к публикации *Европейские факты и Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2015 г.* В ней представлены национальные данные, собранные с использованием стандартизированной методики, с тем чтобы отдельные страны могли:

- (1) оценить сложившуюся в стране ситуацию применительно к дорожно-транспортной смертности и индикаторам осуществления политики;
- (2) проанализировать охват законодательством таких установленных поведенческих факторов риска, как нарушение скоростного режима, вождение в состоянии алкогольного опьянения, пренебрежение использованием мотоциклетных шлемов, ремней безопасности и детских удерживающих устройств;
- (3) оценить эффективность проверок безопасности дорожного движения, политики в отношении мобильности и стандартов безопасности транспортных средств;
- (4) критически осмыслить прогресс на пути обеспечения безопасности дорожного движения для всех его участников.

Методология

Профили стран были сформированы при поддержке национальных координаторов сбора данных, которые организовали сбор и получение информации от ряда различных секторов и заинтересованных сторон в каждой из стран. Национальные координаторы сбора данных (Приложение 1) были назначены правительствами своих стран и прошли обучение по методологии проекта, организованное ВОЗ. Эксперты в области обеспечения безопасности дорожного движения из разных секторов на страновом уровне пришли к консенсусу о самостоятельном заполнении вопросника под руководством национального координатора сбора данных (1). Данные в отношении

законодательства, касающегося поведенческих факторов риска, были проверены с использованием национальных законодательных документов и независимого анализа законов. Дополнительные данные в отношении стандартов безопасности транспортных средств были почерпнуты из базы данных Европейской экономической комиссии ООН (3).¹ Данные, касающиеся численности населения, были извлечены из базы данных Отдела народонаселения ООН (4), а информация о валовом национальном доходе на душу населения за 2013 г. основана на расчетах Всемирного банка (5). Все данные были проверены национальными экспертами и специалистами ВОЗ.

Масштаб проблемы в Регионе

Дорожно-транспортные травмы являются основной причиной преждевременной смертности молодых людей в возрасте от 5 до 29 лет. Несмотря на сокращение дорожно-транспортной смертности в Регионе на примерно 8% в сравнении с 2010 г., почти 85 000 человек погибли вследствие травм, полученных в дорожно-транспортных происшествиях, в 2013 г., что соответствует более чем 230 случаям смерти в день. Риск смертности в странах весьма различен, и вероятность погибнуть в стране с самым высоким показателем почти в 9 раз выше, чем в стране с самым низким показателем. Показатели смертности в

странах с низким и средним уровнем доходов в 1,4 раза выше, чем в странах с высоким уровнем доходов, даже при том, что они располагают меньшим числом транспортных средств. Большинство стран сообщили о сокращении числа погибших в результате дорожных аварий со времени последней оценки в 2010 г., но озабоченность вызывает тот факт, что 8 стран сообщили об увеличении числа погибших. В целом, 39% случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий происходят среди уязвимых участников движения, в том числе пешеходов (26%), велосипедистов (4%) и мотоциклистов (9%). На

¹ Стандарты безопасности транспортных средств, использованные при составлении профилей стран, - это стандарты Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств ЕЭК ООН (WP.29).

каждого погибшего в результате дорожной аварии приходится не менее 23 случаев получения несмертельных травм, требующих госпитализации, и еще большему числу пострадавших приходится обращаться в отделения неотложной помощи. Экономические издержки стран очень высоки и составляют одну из угроз устойчивому развитию (6).

Эта публикация содержит 52 размещенных в алфавитном порядке страновых профиля безопасности дорожного движения. Эти профили отражают основную информацию о безопасности дорожного движения, включая статистику дорожно-транспортной смертности за 2013 г., основные индикаторы осуществления политики, законодательство применительно к таким установленным поведенческим факторам риска, как нарушение скоростного режима, вождение в состоянии алкогольного опьянения, пренебрежение использованием мотоциклетных шлемов, ремней безопасности и детских удерживающих устройств и др., а также информацию о стандартах безопасности транспортных средств, более безопасных дорогах и мобильности. С 2010 г. шесть стран в регионе привели по крайней мере один из этих законов в соответствие с

требованиями передовой практики. Однако для достижения 50%-го сокращения дорожно-транспортной смертности и травматизма к 2020 г., как это определено задачей 3.6 Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 г. (6), многим странам необходимо существенно ускорить принятие политических мер, направленных на совершенствование законов и обеспечение их неукоснительного соблюдения. Кроме того, усиление защиты наиболее уязвимых участников дорожного движения от ударного воздействия при столкновениях, а также развитие транспортной политики, поощряющей переход к более активным видам передвижения, таким как пешая ходьба и езда на велосипеде, принесет дополнительную пользу в плане укрепления здоровья и защиты окружающей среды, а также предотвращения ожирения, неинфекционных заболеваний и климатических изменений. Для преодоления этой серьезной проблемы здравоохранения в Европейском регионе ВОЗ необходим подход с участием всего общества (7). Хотелось бы надеяться, что предлагаемые профили стран послужат катализатором, стимулирующим такие изменения.

Библиография

1. Global status report on road safety 2015 [Доклад о безопасности дорожного движения в мире 2015 г.]. Geneva: World Health Organization; 2015 (http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/, accessed 13 April 2016).
2. Jackisch J, Sethi D, Mitis F, Szymanski T, Arra I. Европейские факты и Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2015. Копенгаген, Всемирная организация здравоохранения, 2015 (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0009/298386/European-facts-Global-Status-Report-road-safety-ru.pdf, по состоянию на 20 января 2017 г.).
3. United Nations Economic Commission for Europe. Glossary of transport statistics document prepared by the intersecretariat working group on transport statistics, third edition. New York, NY: United Nations Economic and Social Council; 2003 (<http://ec.europa.eu/eurostat/documents/3859598/5885021/KS-BI-03-002-EN.PDF/475a08e8-cbdf-4fe4-b4eb-4e7f9bff9e2c>, accessed 13 April 2016).
4. World population prospects: the 2012 revision. Highlights and advance tables. New York (NY): United Nations; 2013 (https://esa.un.org/unpd/wpp/publications/Files/WPP2012_HIGHLIGHTS.pdf, accessed 13 April 2016).
5. World development indicators database [online database]. Washington (DC): World Bank; 2015 (<http://databank.worldbank.org/data/reports.aspx?source=world-development-indicators>, accessed 13 April 2016).
6. Transforming our world: the 2030 agenda for sustainable development [website]. New York: United Nations General Assembly; 2015 (<https://sustainabledevelopment.un.org/topics>, accessed 10 August 2016).
7. Здоровье-2020: Основы европейской политики в поддержку действий всего государства и общества в интересах здоровья и благополучия. Копенгаген: Европейское региональное бюро ВОЗ, Копенгаген, 2012 [EUR/RC62/9] (http://www.ndphs.org///documents/3239/NCD_5_6_3-Info_2_rus__Health_2020_WHO-EURO_short.pdf, по состоянию на 20 января 2017 г.).



Население: 8 495 145 • Доход: высокий • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 50 430

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА

Головная организация	Федеральное министерство транспорта, инноваций и технологий
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется частично
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	50% (2011–2020 гг.)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Да
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Да
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	На субнац. уровне

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013 г.)	6 384 971
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	4 641 308
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	743 648
Большегрузные автомобили	870 412
Автобусы	9 579
Другие	120 024
Применение стандартов транспортных средств ^a	
Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Да

^a Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP.29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Да
Общедоступный номер телефона скорой помощи	112
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	3,5% ^b

^b 2011 г., Австрийский совет по безопасности.

ДАННЫЕ

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травах со смертельным исходом (2013 г.)	455 ^c (75% М, 25% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	455
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	5,4
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	3,3% ^d

^c Статистическая служба Австрии. Умершие в течение 30 дней после ДТП.

^d 2012 г., Австрийское министерство транспорта, инноваций и технологий и Статистическая служба Австрии.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Источник: 2013 г., Статистическая служба Австрии.

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	50 км/ч
Предельная скорость вне населенных пунктов	100 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	130 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	< 0,05 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	< 0,01 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	7% ^e
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Нет
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	> 95% водителей и пассажиров ^f
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	86% на передних сиденьях ^g , 65% на задних сиденьях ^g
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Нет
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Возраста/ веса/роста
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	45% ^h
Национальный закон о использовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

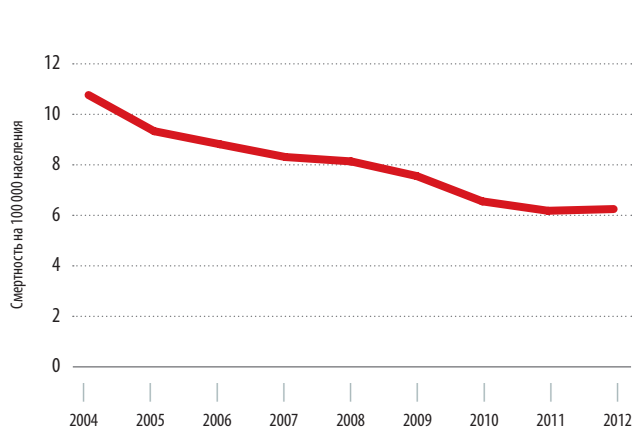
^e 2013 г., Статистическая служба Австрии.

^f 2007 г., Австрийский совет по безопасности дорожного движения.

^g 2008–2010 гг., Австрийский совет по безопасности дорожного движения.

^h 2011 г., Австрийский совет по безопасности дорожного движения.

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Статистическая служба Австрии.



Население: 9 413 420 • Доход: средний • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 7 350

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА

Головная организация	Государственная дорожная полиция
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Нет
Финансирование внедрения	—
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	—

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Нет
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Нет
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Нет
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	На субнац. уровне

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Общее число зарегистрированных транспортных средств (2012 г.)	1 135 936
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	958 594
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	2 067
Большегрузные автомобили	130 019
Автобусы	29 647
Другие	15 609
Применение стандартов транспортных средств ^a	
Защита от травм при лобовом столкновении	Нет
Система курсовой устойчивости	Нет
Защита пешеходов	Нет

^a Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP.29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Да
Общедоступный номер телефона скорой помощи	103
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	2,5% ^b

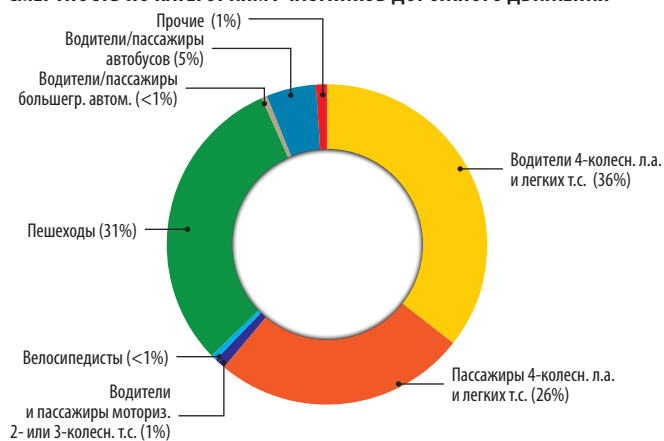
^b 2010 г., Отдел информации Министерства здравоохранения.

ДАННЫЕ

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2012 г.)	1 168 ^c (80% М, 20% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	943
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	10,0
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	—

^c Государственный статистический комитет. Лица, умершие в течение 7 дней после ДТП.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Источник: 2012 г., Государственный статистический комитет.

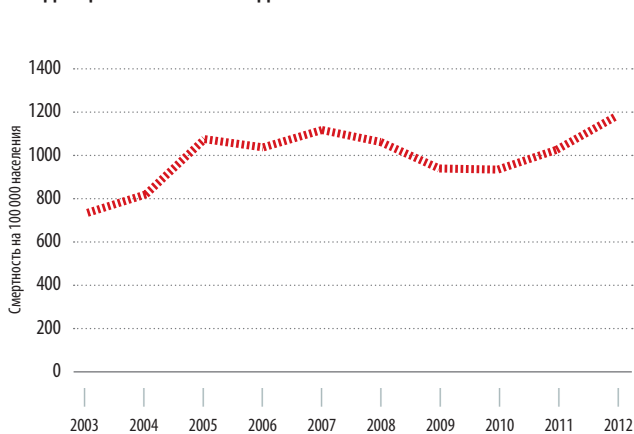
ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	60 км/ч
Предельная скорость вне населенных пунктов	90 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	110 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да ^d
УСАК – для всего населения	—
УСАК – для молодых или начинающих водителей	—
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	31% ^e
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Нет
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	—
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	—
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Нет
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Возраста
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	—
Национальный закон о пользовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^d Не основан на УСАК.

^e 2010 г., Государственная дорожная полиция.

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Государственный статистический комитет.



Население: 3 173 271 • Доход: средний • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 4 710

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА

Головная организация	Межминистерский комитет по БДД
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется частично
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	30–50% (2016–2020 гг.)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Да
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	На субнац. уровне
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	На субнац. уровне

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013 г.)	445 956
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	372 511
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	26 774
Большегрузные автомобили	40 874
Автобусы	5 797
Другие	0
Применение стандартов транспортных средств ^a	
Защита от травм при лобовом столкновении	Нет
Система курсовой устойчивости	Нет
Защита пешеходов	Нет

^a Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP.29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Да
Общедоступный номер телефона скорой помощи	127
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	—

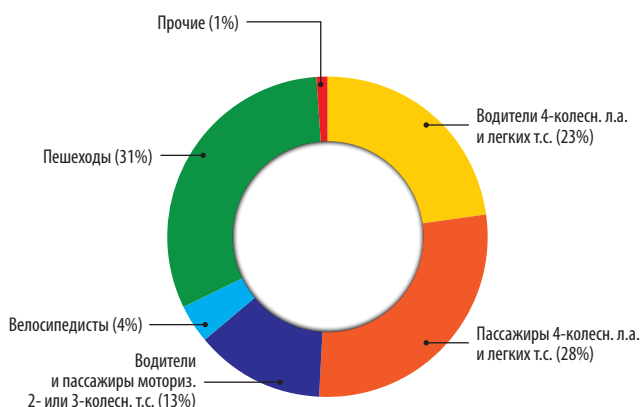
ДАННЫЕ

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травах со смертельным исходом (2013 г.)	295 ^b (80% М, 20% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	478 (95% CI 435–521)
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	15,1
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	1,6% ^c

^b Министерство транспорта и инфраструктуры, Министерство внутренних дел (Система информации о ДТП). Умершие в течение 30 дней после ДТП.

^c 2012 г., Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



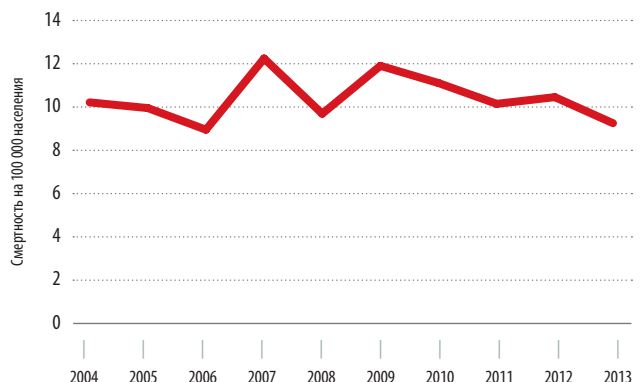
Источник: 2013 г., Министерство транспорта и инфраструктуры, Министерство внутренних дел (Система информации о ДТП).

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	40 км/ч
Предельная скорость вне населенных пунктов	80 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	110 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	≤ 0,05 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	≤ 0,05 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	6% ^d
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Нет
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	18% всех водителей и пассажиров ^d
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	24% водителей ^d 16% на передних сиденьях ^d
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Да
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Возраста
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	—
Национальный закон о пользовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^d 2013 г., Министерство транспорта и инфраструктуры, Министерство внутренних дел (Система информации о ДТП).

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Министерство транспорта и инфраструктуры.



Население: 79 218 • Доход: высокий • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 43 110

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА	
Головная организация	Отдел мобильности ("Àrea de Mobilitat")
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется частично
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	Да (не определен)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	На субнац. уровне
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Да
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Да

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	
Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013 г.)	76 394
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	56 635
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	12 985
Большегрузные автомобили	809
Автобусы	219
Другие	5 746
Применение стандартов транспортных средств ^а	
Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Да

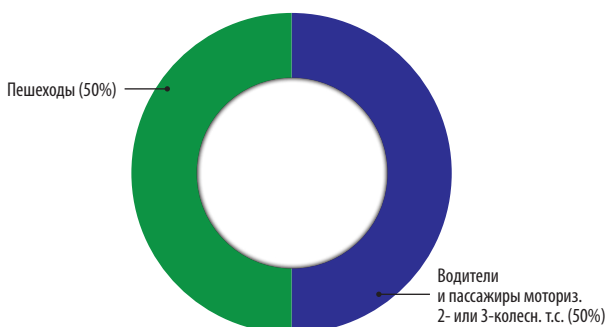
^а Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP.29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП	
Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Нет
Общедоступный номер телефона скорой помощи	Несколько номеров
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	—

ДАнные	
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2013 г.)	2 ^б (50% М, 50% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	6
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	7,6
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	—

^б Департамент полиции. Лица, умершие на месте ДТП.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

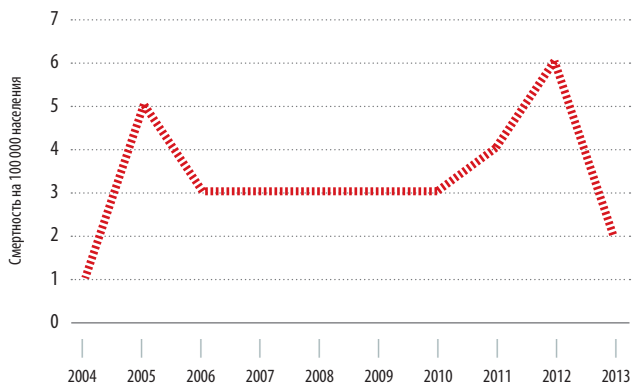


Источник: 2013 г., Департамент полиции.

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	50 км/ч
Предельная скорость вне населенных пунктов	90 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	Нет
Местные власти имеют право изменять ограничения	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	≤ 0,05 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	≤ 0,05 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	0% ^с
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Да
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	98% водителей, 98% пассажиров ^с
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	70% на передних сиденьях, 10% на задних сиденьях ^с
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Нет
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Возраста
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 3 2 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	—
Национальный закон о пользовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^с 2013 г., Департамент полиции.

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Департамент полиции.



Население: 2 976 566 • Доход: средний • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 3 800

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА

Головная организация	Национальный совет по БДД Республики Армения
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется частично
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	10% (2009–2014 гг.)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Нет
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Да
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Нет

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Общее число зарегистрированных транспортных средств	—
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	—
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	—
Большегрузные автомобили	—
Автобусы	—
Другие	—
Применение стандартов транспортных средств ^a	
Защита от травм при лобовом столкновении	Нет
Система курсовой устойчивости	Нет
Защита пешеходов	Нет

^a Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Нет
Общедоступный номер телефона скорой помощи	911
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	—

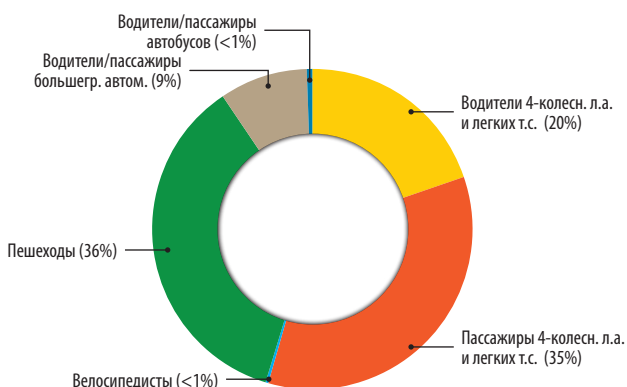
ДАННЫЕ

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2013 г.)	316 ^b (83% М, 17% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	546 (95% CI 503–588)
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	18,3
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	1,0% ^c

^b Данные Дорожной полиции Республики Армения. Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^c 2006 г., Road Safety Management Capacity and Investment Needs (Потенциал управления безопасностью дорожного движения и инвестиционные потребности (на англ. яз.)), European and Central Asian Sustainable Social Development (ECSSD), World Bank.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Источник: 2013 г., Дорожная полиция Республики Армения.

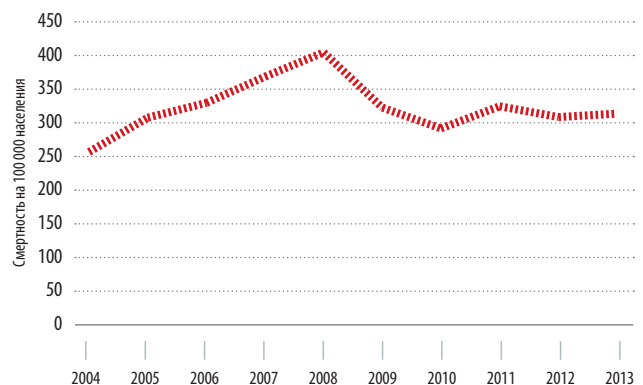
ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	90 км/ч ^d
Предельная скорость вне населенных пунктов	90 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	110 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	≤ 0,08 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	≤ 0,08 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	2% ^e
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Да
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	—
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	—
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Нет
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Да
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	—
Осуществляется принудительное исполнение закона	—
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	—
Национальный закон о пользовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^d Предельная скорость в жилых зонах снижена до 60 км/ч.

^e 2013 г., Дорожная полиция Республики Армения.

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Дорожная полиция Республики Армения.



ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА

Головная организация	Постоянная комиссия по безопасности дорожного движения при Совете министров Республики Беларусь
Финансируется из государственного бюджета	Нет
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется частично
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	500 человек (2006–2015 гг.)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Нет
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Да
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Да

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013 г.)	3 900 442
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	2 670 567
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	376 984
Большегрузные автомобили	175 857
Автобусы	10 876
Другие	666 158
Применение стандартов транспортных средств ^а	
Защита от травм при лобовом столкновении	Нет
Система курсовой устойчивости	Нет
Защита пешеходов	Нет

^а Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP.29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

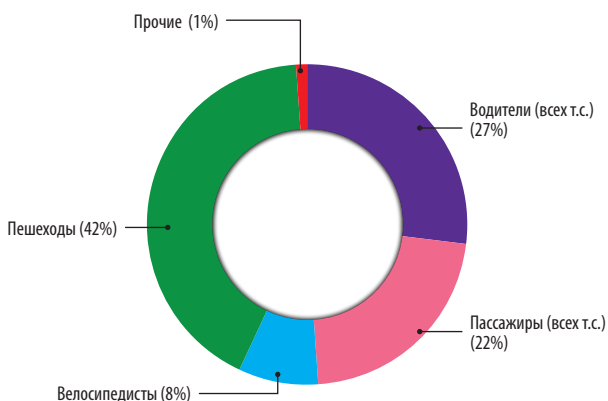
Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Нет
Общедоступный номер телефона скорой помощи	103
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	—

ДААННЫЕ

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2013 г.)	894 ^б (73% М, 27% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	1 282
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	13,7
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	—

^б Данные Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел. Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Источник: 2013 г., Государственная автомобильная инспекция Министерства внутренних дел.

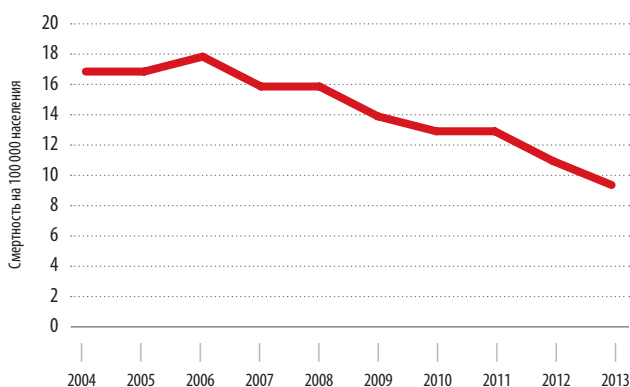
ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	60 км/ч ^с
Предельная скорость вне населенных пунктов	90 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	110 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	< 0,03 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	< 0,03 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	14% ^д
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Да
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	—
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	—
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Нет
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Возраста/веса/роста
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	—
Национальный закон о использовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^с Относится к зонам застройки.

^д 2013 г., Государственная автомобильная инспекция Министерства внутренних дел.

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Государственная автомобильная инспекция Министерства внутренних дел.



Население: 11 104 476 • Доход: высокий • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 46 290

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА	
Головная организация	Межминистерский комитет по БДД
Финансируется из государственного бюджета	Нет
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется частично
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	50% (2010–2020 гг.)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Да
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Да
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	На субнац. уровне

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	
Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013 г.)	6 993 767
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	6 130 455
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	427 707
Большегрузные автомобили	102 419
Автобусы	15 822
Другие	317 364
Применение стандартов транспортных средств ^а	
Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Да

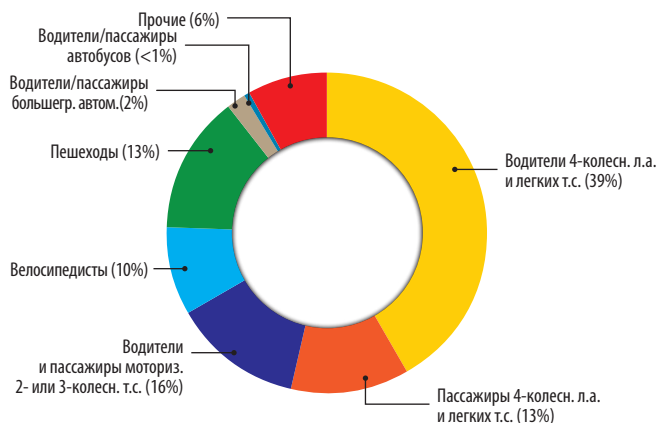
^а Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP.29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП	
Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Да
Общедоступный номер телефона скорой помощи	112
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	—

ДАнные	
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2013 г.)	724 ^б (76% М, 24% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	746
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	6,7
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	—

^б Генеральный директорат статистической и экономической информации. Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Источник: 2013 г., Генеральный директорат статистической и экономической информации.

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	50 км/ч ^с
Предельная скорость вне населенных пунктов	90 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	120 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	< 0,05 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	< 0,05 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	25% ^д
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Нет
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	99% водителей ^е , 99% пассажиров ^е
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	86% на передних сиденьях ^е
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Нет
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Возраста/роста
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	52% ^ф
Национальный закон о пользовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

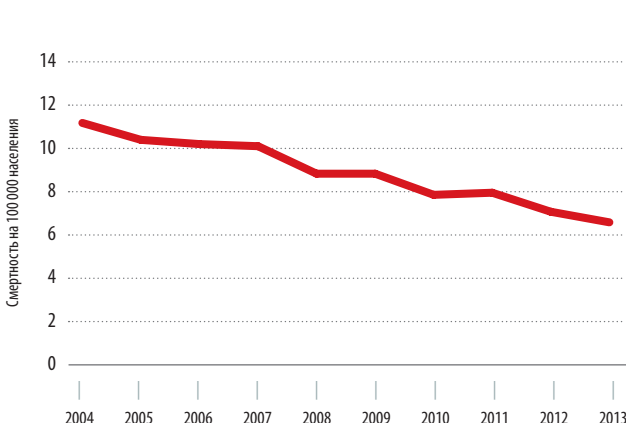
^с Может быть увеличена до не установленного предела.

^д 2012 г., Генеральный директорат статистической и экономической информации.

^е 2012 г., Бельгийский институт безопасности дорожного движения - Центр знаний в области БДД.

^ф 2011 г., Бельгийский институт безопасности дорожного движения - Центр знаний в области БДД.

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Генеральный директорат статистической и экономической информации.



Население: 7 222 943 • Доход: средний • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 7 360

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА

Головная организация	Государственно-общественная консультативная комиссия по проблемам БДД
Финансируется из государственного бюджета	Нет
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется частично
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	50% (2011–2020 гг.)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Да
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Да
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Да

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013 г.)	3 502 771
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	2 910 235
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	147 960
Большегрузные автомобили	421 784
Автобусы	22 792
Другие	0
Применение стандартов транспортных средств ^a	
Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Да

^a Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP.29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Да
Общедоступный номер телефона скорой помощи	112
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	—

ДАННЫЕ

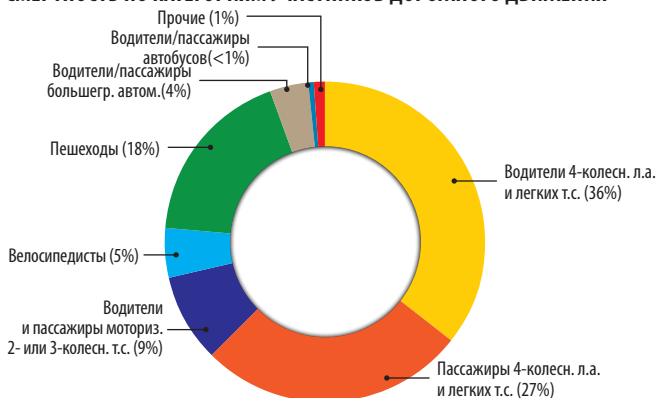
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2013 г.)	601 ^b (79% М, 21% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	601
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	8,3
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	2,0% ^c

^b Главная дирекция «Национальная полиция» - Министерство внутренних дел.

^c Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^d Национальная стратегия повышения БДД Болгарии на 2011–2020 гг.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Источник: 2013 г., Главная дирекция «Национальная полиция» - Министерство внутренних дел.

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

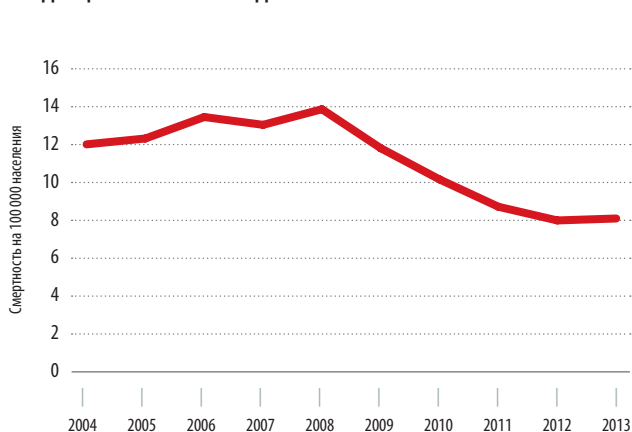
Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	50 км/ч
Предельная скорость вне населенных пунктов	90 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	140 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	≤ 0,05 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	≤ 0,05 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	3% ^d
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Нет
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	80% водителей ^e , 30% пассажиров ^f
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	80% всех водителей и пассажиров ^f
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Да
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Возраста/веса/роста
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	—
Национальный закон о пользовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^d 2013 г., Главная дирекция «Национальная полиция» - Министерство внутренних дел.

^e 2010 г., Мониторинг дорожной полиции.

^f 2010–2013 гг., Министерство здравоохранения.

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Главная дирекция «Национальная полиция» - Министерство внутренних дел.

БОСНИЯ И ГЕРЦЕГОВИНА



Население: 3 829 307 • Доход: средний • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 4 780

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА

Головная организация	Агентство по БДД Республики Сербской
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется частично
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	50% (2013–2022 гг.) для РС; 30% (2008–2013 гг.) для ФБиГ

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	На субнац. уровне
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Нет
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	На субнац. уровне

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013 г.)	881 200
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	751 968
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	15 317
Большегрузные автомобили	82 806
Автобусы	3 589
Другие	27 520
Применение стандартов транспортных средств ^a	
Защита от травм при лобовом столкновении	Нет
Система курсовой устойчивости	Нет
Защита пешеходов	Нет

^a Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Нет
Общедоступный номер телефона скорой помощи	112
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	—

ДААННЫЕ

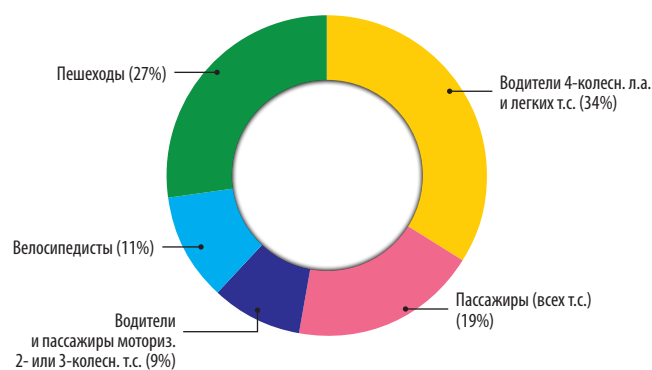
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травах со смертельным исходом (2013 г.)	334 ^b
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	676 (95% CI 607–745)
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	17,7
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	2,0% для РС; 5,8% для ФБиГ ^d

^b Федеральное министерство внутренних дел Федерации Боснии и Герцеговины (ФБиГ). Министерство внутренних дел Республики Сербской (РС) и Годовой отчет за 2013 г. округа Брчко (ОБ) - Отдел дорожной полиции. Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^c 2011 г., Институт экономики РС.

^d 2011 г., Федеральное министерство внутренних дел ФБиГ.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Источник: 2013 г., Федеральное министерство внутренних дел ФБиГ, Министерство внутренних дел РС и Годовой отчет за 2013 г. ОБ - Отдел дорожной полиции. Данные относятся к РС, ОБ.

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	50 км/ч ^e
Предельная скорость вне населенных пунктов	80 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	130 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	≤ 0,03 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	0,00 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	15% (РС) ^f ; 6% (ФБиГ) ^g ; 3% (ОБ) ^h
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Нет
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	—
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	На передних сиденьях: 52% (РС); 18% (ФБиГ); На задних сиденьях: 5% (РС); 15% (ФБиГ) ⁱ
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Да
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Возраста
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	24% (РС) ^j
Национальный закон о использовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^e Может быть увеличена до неуставленного предела.

^f 2013 г., Министерство внутренних дел РС.

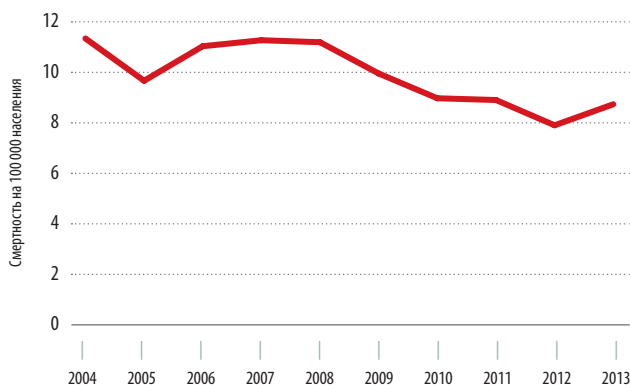
^g 2011 г., Федеральное министерство внутренних дел ФБиГ.

^h Данные о травах, полученных в ДТП, в ОБ.

ⁱ 2013 г., Авто-мото ассоциация РС (субнац. данные).

^j 2011 г., SweRoad (субнац. данные).

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Федеральное министерство внутренних дел ФБиГ, Министерство внутренних дел РС и Годовой отчет за 2013 г. ОБ - Отдел дорожной полиции, Агентство по статистике Боснии и Герцеговины, Институт общественного здравоохранения ФБиГ.

БЫВШАЯ ЮГОСЛАВСКАЯ РЕСПУБЛИКА МАКЕДОНИЯ



Население: 2 107 158 • Доход: средний • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 4 870

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА

Головная организация	Республиканский совет по БДД и Координационный орган правительства
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется частично
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	Сокращение на 50% и 0 жертв среди детей

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Да
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Да
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Да

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013 г.)	403 339
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	346 798
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	8 093
Большегрузные автомобили	45 426
Автобусы	3 022
Другие	0
Применение стандартов транспортных средств ^a	
Защита от травм при лобовом столкновении	Нет
Система курсовой устойчивости	Нет
Защита пешеходов	Нет

^a Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP.29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Да
Общедоступный номер телефона скорой помощи	194
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	11,5% ^b

^b 2008, Институт общественного здравоохранения, Опрос по проблемам травматизма, проведенный в Македонии на уровне общин

DATA

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2013 г.)	198 ^c (78% М, 22% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	198
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	9,4
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	—

^c Сектор аналитических исследований и документации при Министерстве внутренних дел, Государственное статистическое управление. Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Источник: 2013 г., Сектор аналитических исследований и документации при Министерстве внутренних дел, Государственное статистическое управление.

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

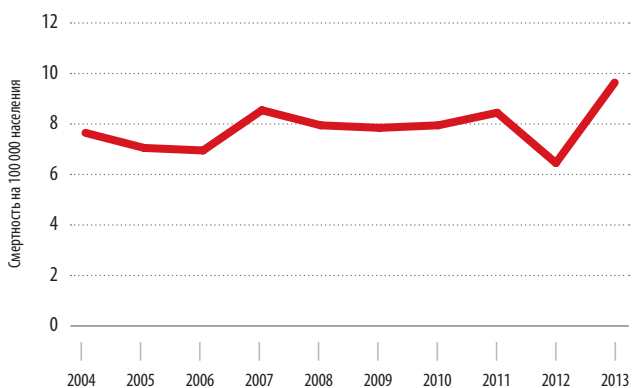
Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	60 км/ч ^d
Предельная скорость вне населенных пунктов	80 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	130 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	≤ 0,05 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	0,00 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	1% ^e
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Нет
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	50% всех водителей и пассажиров ^f
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	60% на передних сиденьях ^f , 10% на задних сиденьях ^f
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Нет
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Да
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	—
Осуществляется принудительное исполнение закона	—
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	—
Национальный закон о пользовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^d Может быть увеличена до неустановленного предела.

^e 2013 г., Министерство внутренних дел (данные полиции), Государственное статистическое управление.

^f 2013 г., Министерство внутренних дел (данные полиции).

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Сектор аналитических исследований и документации при Министерстве внутренних дел, Государственное статистическое управление.



Население: 9 954 941 • Доход: средний • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 13 260

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА

Головная организация	Нет
Финансируется из государственного бюджета	—
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется частично
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	50% (2010–2020 гг.)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Да
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Да
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Да

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013 г.)	3 690 599
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	3 040 732
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	157 178
Большегрузные автомобили	419 031
Автобусы	17 569
Другие	56 089
Применение стандартов транспортных средств ^а	
Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Да

^а Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Нет
Общедоступный номер телефона скорой помощи	Несколько номеров
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	—

ДАнные

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2013 г.)	591 ^б (73% М, 27% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	765
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	7,7
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	1,5% ^с

^б Центральное статистическое управление Венгрии. Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^с 2013 г., Институт транспортных наук, некоммерческая организация, 000.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Источник: 2013 г., Центральное статистическое управление Венгрии.

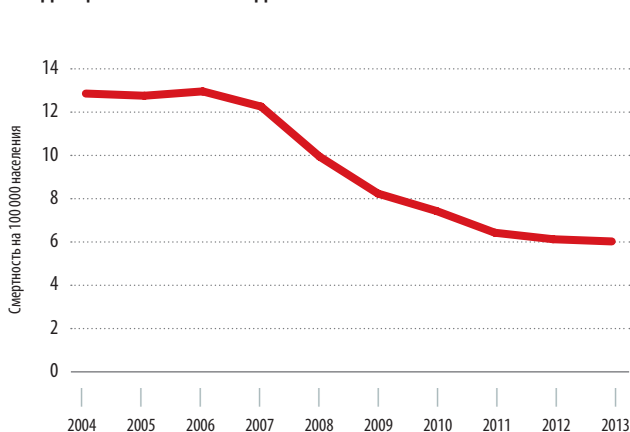
ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	50 км/ч
Предельная скорость вне населенных пунктов	90 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	130 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	0,00 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	0,00 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	8% ^д
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Да
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	—
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	87% на передних сиденьях ^е , 57% на задних сиденьях ^е
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Да
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Возраста/роста
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	83% ^е
Национальный закон о использовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^д 2013 г., Центральное статистическое управление Венгрии.

^е 2013 г., Институт транспортных наук, некоммерческая организация, 000.

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Центральное статистическое управление Венгрии.



Население: 82 726 626 • Доход: высокий • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 47 270

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА

Головная организация	Федеральное министерство транспорта и цифровой инфраструктуры
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется частично
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	40% (2011–2020 гг.)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Да
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Да
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Да

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013 г.)	52 391 000
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	43 431 000
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	3 983 000
Большегрузные автомобили	4 631 000
Автобусы	76 000
Другие	270 000
Применение стандартов транспортных средств ^а	
Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Да

^а Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP.29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Нет
Общедоступный номер телефона скорой помощи	112
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	—

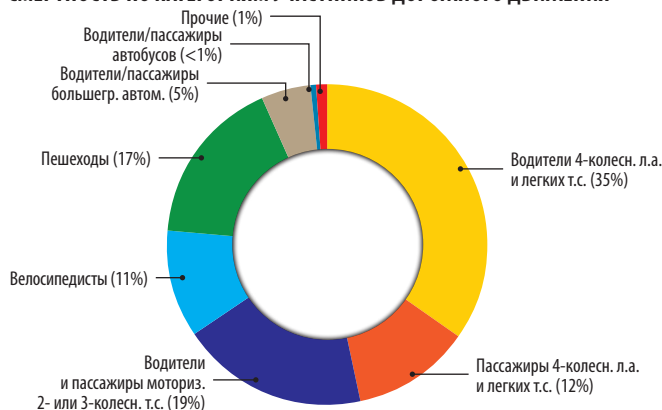
ДАнные

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2013 г.)	3 339 ^б (73% М, 27% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	3 540
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	4,3
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	1,2% ^с

^б Федеральное статистическое управление. Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^с 2012 г., Федеральный научно-исследовательский институт автомобильных дорог (BAST), Федеральное статистическое управление.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Источник: 2013 г., Федеральное статистическое управление.

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

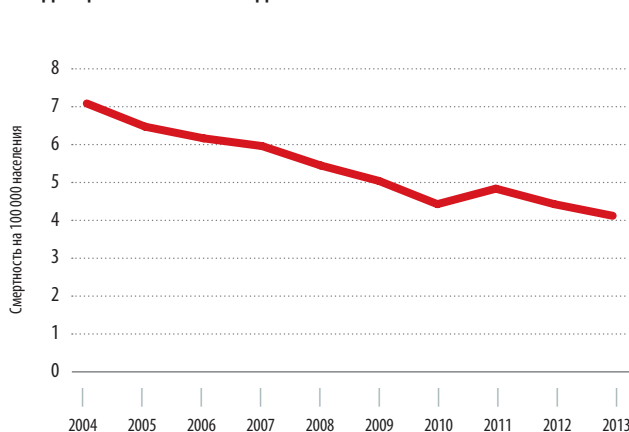
Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	50 км/ч
Предельная скорость вне населенных пунктов	100 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	Нет
Местные власти имеют право изменять ограничения	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	—
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	≤ 0,05 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	0,00 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	—
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	9% ^д
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Нет
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	—
Доля лиц, пользующихся шлемом	99% водителей ^е , 99% пассажиров ^е
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	—
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	98% на передних сиденьях ^е , 97% на задних сиденьях ^е
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Да
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Возраста/веса/роста
Осуществляется принудительное исполнение закона	—
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	82–85% ^ф
Национальный закон о пользовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^д 2013 г., Федеральное статистическое управление.

^е 2013 г., Федеральный научно-исследовательский институт автомобильных дорог (BAST).

^ф 2013 г., сельские дороги: 85%, населенные пункты: 82%, Федеральный научно-исследовательский институт автомобильных дорог (BAST).

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Федеральное статистическое управление.



Население: 11 127 990 • Доход: высокий • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 22 690

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА	
Головная организация	Межминистерский комитет по БДД
Финансируется из государственного бюджета	Нет
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется частично
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	На 880 погибших меньше к 2015 г. (2010–2015 гг.) 50% (на 640 погибших меньше) к 2020 г. (2010–2020 гг.)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	На субнац. уровне
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	На субнац. уровне
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Да

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	
Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013 г.)	8 035 423
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	5 124 208
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	1 568 596
Большегрузные автомобили	1 315 836
Автобусы	26 783
Другие	0
Применение стандартов транспортных средств ^a	
Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Да

^a Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP.29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП	
Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Нет
Общедоступный номер телефона скорой помощи	112
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	10,0% ^b

^b Греческое общество травматологической и неотложной хирургии.

ДАнные	
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2013 г.)	865 ^c (82% М, 18% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	1 013
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	9,1
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	1,5% (5%, если учитывать занижение данных) ^d

^c Дорожная полиция. Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^d 2011 г., Греческий институт инженеров транспорта, Афинский национальный технический университет.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



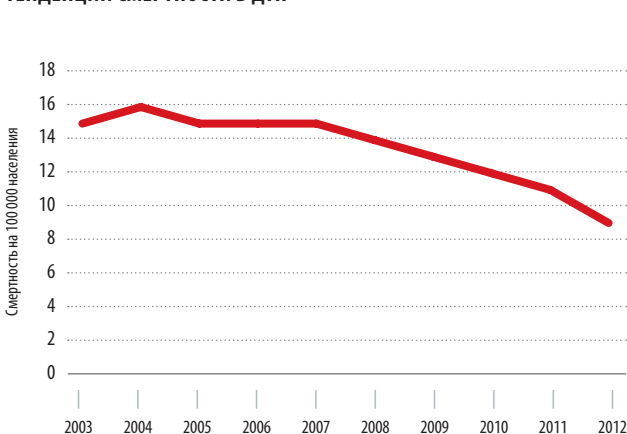
Источник: 2012 г., Статистическая служба Греции (ELSTAT).

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	50 км/ч ^e
Предельная скорость вне населенных пунктов	90 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	130 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	≤ 0,049 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	≤ 0,049 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	—
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Да
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	75% водителей ^f , 46% пассажиров ^f
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	74% на передних сиденьях ^f , 23% на задних сиденьях ^f
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Да
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	—
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	67% ^f
Национальный закон о пользовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^e За исключением случаев, когда специально обозначено иное.

^f 2009 г., Афинский национальный технический университет.

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Статистическая служба Греции (ELSTAT).



Население: 4 340 895 • Доход: средний • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 3 570

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА

Головная организация	Министерство регионального развития и инфраструктуры Грузии
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется частично
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	30% (2014–2019 гг.)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	На субнац. уровне
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	На субнац. уровне
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	На субнац. уровне

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013 г.)	951 649
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	774 453
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	4 830
Большегрузные автомобили	151 057
Автобусы	21 309
Другие	0
Применение стандартов транспортных средств ^а	
Защита от травм при лобовом столкновении	Нет
Система курсовой устойчивости	Нет
Защита пешеходов	Нет

^а Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP.29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

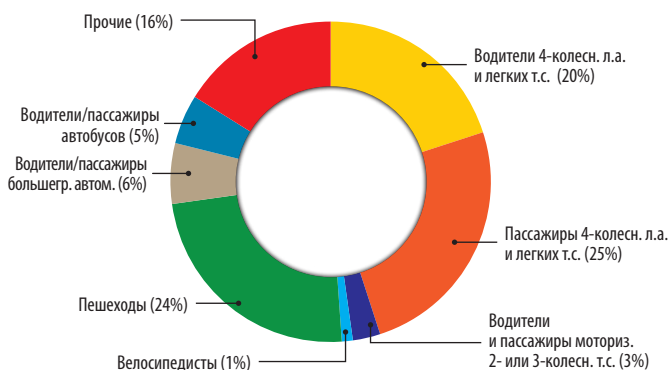
Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Да
Общедоступный номер телефона скорой помощи	112
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	—

ДАННЫЕ

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2013 г.)	514 ^б (54% М, 17% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	514
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	11,8
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	—

^б Национальное статистическое бюро Грузии - GEOSTAT. Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



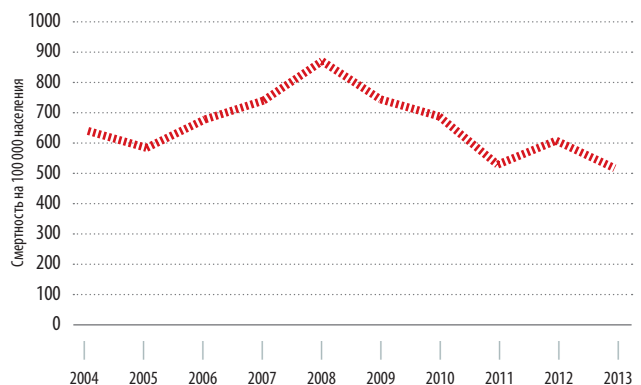
Источник: 2013 г., Национальное статистическое бюро Грузии – GEOSTAT.

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	60 км/ч
Предельная скорость вне населенных пунктов	90 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	110 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	< 0,03 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	< 0,03 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	5% ^с
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Нет
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	—
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	80% водителей ^с , 80% пассажиров на передних сиденьях ^с
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Нет
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Да
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	—
Осуществляется принудительное исполнение закона	—
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	—
Национальный закон о пользовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^с 2013 г., Данные МВД Грузии.

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Национальное статистическое бюро Грузии – GEOSTAT.



Население: 5 619 096 • Доход: высокий • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 61 680

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА	
Головная организация	Нет
Финансируется из государственного бюджета	—
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Не финансируется
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	≤ 120 погибших к 2020 г. (2013–2020 гг.)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Да
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Нет
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Нет

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	
Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013 г.)	2 911 147
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	2 654 138
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	199 243
Большегрузные автомобили	42 451
Автобусы	13 485
Другие	1 830
Применение стандартов транспортных средств ^а	
Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Да

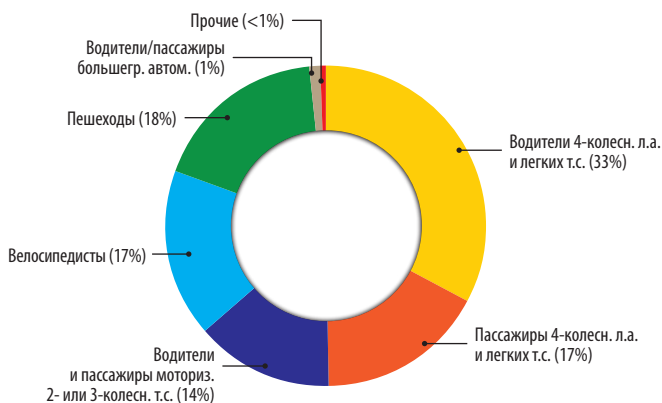
^а Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP.29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП	
Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Да
Общедоступный номер телефона скорой помощи	112
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	—

ДАнные	
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2013 г.)	191 ^б (66% М, 34% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	196
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	3,5
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	—

^б Национальная статистика (данные полиции). Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Источник: 2013 г., Национальная статистика (данные полиции).

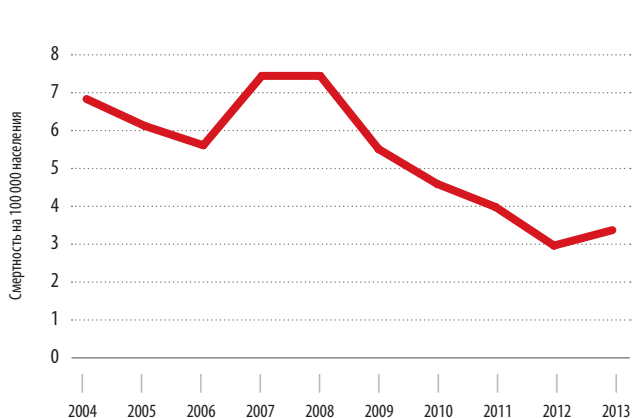
ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	50 км/ч ^с
Предельная скорость вне населенных пунктов	80 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	130 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	—
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	≤ 0,05 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	≤ 0,05 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	—
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	—
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Да
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	—
Доля лиц, пользующихся шлемом	96–99% водителей и пассажиров ^д
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	—
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	69-94% водителей ^е , 81% на задних сиденьях ^е
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Да
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Возраста/веса/роста
Осуществляется принудительное исполнение закона	—
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	—
Национальный закон о использовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^с Может быть увеличена до 80 км/ч.

^д 2010 г., 99% мотоциклов, 98% мопедов. Датский совет по БДД.

^е 2012 г., Водители: 69% такси, 83% фургонов, 94% легковых автомобилей.

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Национальная статистика (данные полиции).

ИЗРАИЛЬ



Население: 7 733 144 • Доход: высокий • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 33 930

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА

Головная организация	Национальное управление по БДД Израиля
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется полностью
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	30% (2010–2020 гг.)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Да
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Да
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Да

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013 г.)	2 850 513
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	2 618 684
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	121 218
Большегрузные автомобили	82 973
Автобусы	27 638
Другие	0
Применение стандартов транспортных средств ^а	
Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Нет

^а Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP.29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Да
Общедоступный номер телефона скорой помощи	Несколько номеров
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	—

ДАННЫЕ

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных трамвах со смертельным исходом (2013 г.)	277 ^б (78% М, 22% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	277
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	3,6
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	1,1% ^с

^б Центральное статистическое бюро Израиля. Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^с 2012 г., Компания МАТАТ, Министерство транспорта и Министерство финансов.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Источник: 2013 г., Центральное статистическое бюро Израиля.

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	50 км/ч
Предельная скорость вне населенных пунктов	80 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	110 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	≤ 0,05 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	≤ 0,01 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	3% ^д
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Да
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	98% водителей ^е , 98% пассажиров ^е
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	95% на передних сиденьях ^е , 74% на задних сиденьях ^е
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Да
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Возраста/веса/роста
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	93% ^г
Национальный закон о пользовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

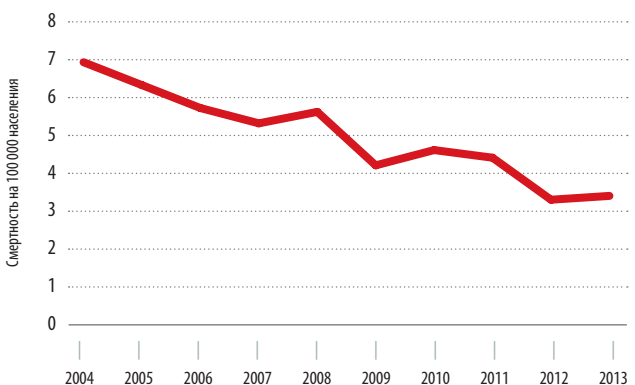
^д 2012 г., Центральное статистическое бюро Израиля на основании данных полиции

^е 2011 г., Национальное управление по БДД Израиля.

^г 2013 г., Национальное управление по БДД Израиля.

^з 2012 г., Национальное наблюдательное исследование по вопросам использования детских удерживающих устройств в личных автомобилях в Израиле.

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Центральное статистическое бюро Израиля.

Обзор законодательства проведен ВОЗ. Сведения о безопасности транспортных средств почерпнуты из Правил ЕЭК ООН (WP.29). Прочие данные собраны с помощью вопросов и подтверждены Министерством здравоохранения.



ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА	
Головная организация	Управление БДД
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется полностью
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	25 погибших на 1 млн населения к 2020 г. (2013–2020 гг.)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Да
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	На субнац. уровне
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	На субнац. уровне

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	
Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013 г.)	2 482 557
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	2 225 612
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	40 445
Большегрузные автомобили	61 161
Автобусы	11 659
Другие	143 680
Применение стандартов транспортных средств ^a	
Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Да

^a Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP29).

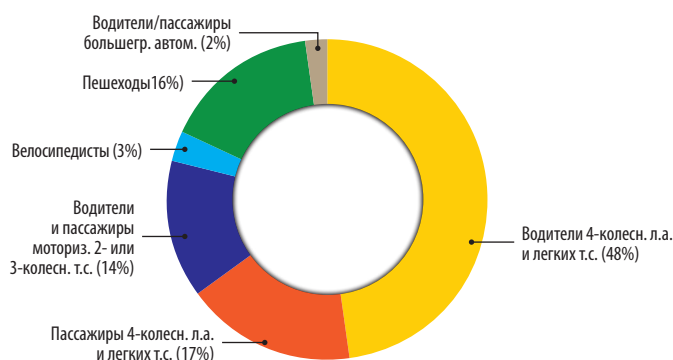
ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП	
Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Да
Общедоступный номер телефона скорой помощи	112
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	—

ДАННЫЕ	
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травах со смертельным исходом (2013 г.)	188 ^b (76% М, 24% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	188
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	4,1
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	0,6% ^c

^b Garda Síochána (Полиция Ирландской Республики). Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^c 2012 г., Управление БДД и Центральное статистическое управление.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



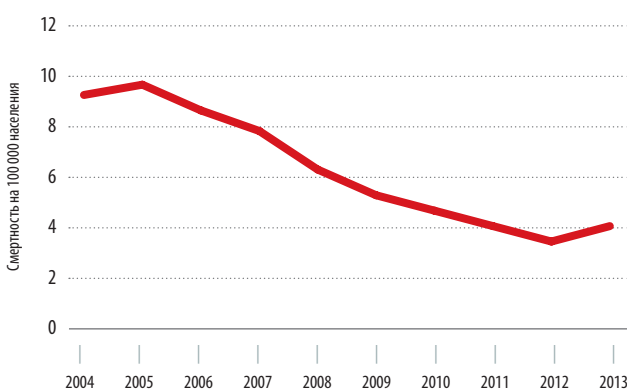
Источник: 2013 г., Garda Síochána (Полиция Ирландской Республики).

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	50 км/ч
Предельная скорость вне населенных пунктов	100 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	120 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	—
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	≤ 0,05 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	≤ 0,02 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	—
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	16% ^d
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Нет
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	—
Доля лиц, пользующихся шлемом	98% всех водителей и пассажиров ^e , 98% водителей ^e
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	—
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	94% на передних сиденьях ^e , 89% на задних сиденьях ^e
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Да
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Возраста/веса/роста
Осуществляется принудительное исполнение закона	—
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	—
Национальный закон о использовании мобильных телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^d 2007 г., Материалы полицейского расследования, Исследование Управления БДД по вопросам поведения, предшествующего ДТП (2010 г.).

^e 2013 г., Ежегодное наблюдательное исследование Управления БДД.

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Управление БДД.



Население: 329 535 • Доход: высокий • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 46 400

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА

Головная организация	Управление транспорта Исландии
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется полностью
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	5% смертности и тяжелого травматизма (2011-2022 гг.)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Да
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Да
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	На субнац. уровне

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013 г.)	245 949
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	—
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	—
Большегрузные автомобили	—
Автобусы	—
Другие	—
Применение стандартов транспортных средств ^а	
Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Да

^а Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP.29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Да
Общедоступный номер телефона скорой помощи	112
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	—

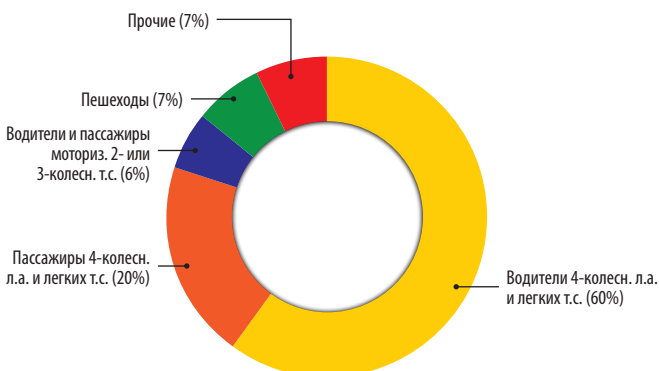
ДАННЫЕ

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2013 г.)	15 ^б (47% М, 53% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	15
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	4,6
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	2,2% ^с

^б Годовой отчет Управления транспорта Исландии о ДТП. Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^с 2013 г., Статистическое управление Исландии и отчет об издержках, связанных с ДТП, датированный маем 2014 г.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Источник: 2013 г., Годовой отчет Управления транспорта Исландии о дорожно-транспортных происшествиях.

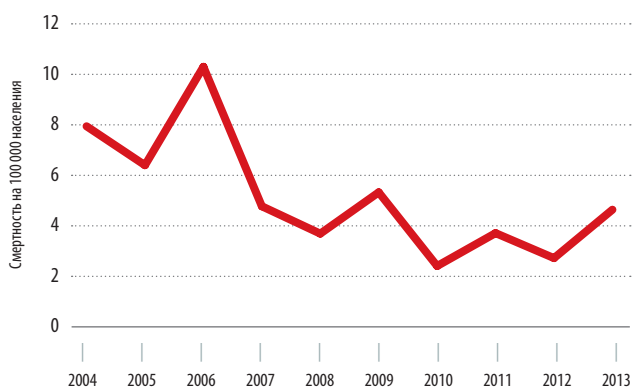
ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	50 км/ч
Предельная скорость вне населенных пунктов	90 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	100 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	< 0,05 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	< 0,05 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	20% ^д
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Нет
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	—
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	87% водителей ^е
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Нет
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Возраста/веса/роста
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	—
Национальный закон о пользовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^д 2004-2013 гг., Управление транспорта Исландии.

^е 2013 г., Управление транспорта Исландии.

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Годовой отчет Управления транспорта Исландии о дорожно-транспортных происшествиях и Статистическое управление Исландии.



Население: 46 926 963 • Доход: высокий • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 29 920

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА

Головная организация	Генеральный директорат дорожного движения
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется полностью
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	< 3,7 на 100 000 населения (2011–2020 гг.)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Да
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Да
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Да

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013 г.)	32 616 105
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	26 574 614
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	4 998 320
Большегрузные автомобили	520 098
Автобусы	59 892
Другие	463 181
Применение стандартов транспортных средств ^а	
Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Да

^а Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Нет
Общедоступный номер телефона скорой помощи	112
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	—

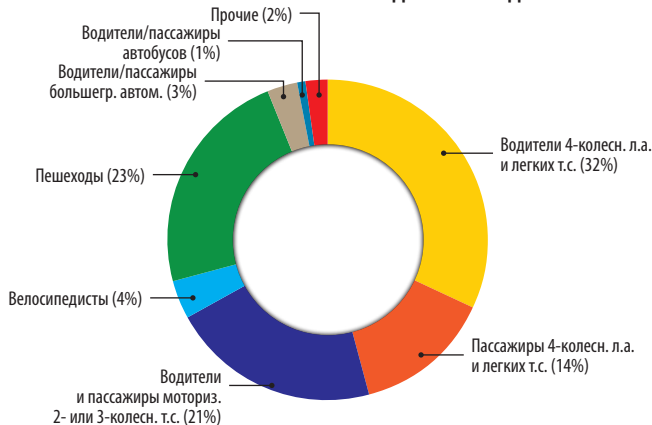
ДАННЫЕ

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травах со смертельным исходом (2013 г.)	1 680 ^б (76% М, 23% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	1 730
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	3,7
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	1,0% ^с

^б Генеральный директорат дорожного движения. Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^с 2012 г., Генеральный директорат дорожного движения.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Источник: 2013 г., Генеральный директорат дорожного движения.

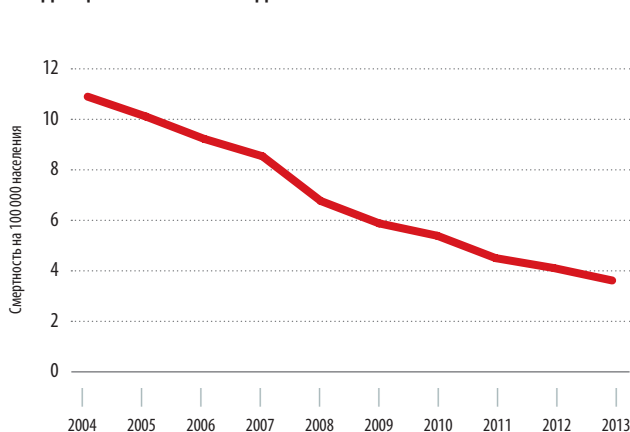
ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	50 км/ч
Предельная скорость вне населенных пунктов	90 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	120 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	≤ 0,05 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	≤ 0,03 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	7–17% ^д
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Нет
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	99% водителей ^е , 99% пассажиров ^е
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	91% на передних сиденьях ^е , 81% на задних сиденьях ^е
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Да
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Возраста/веса/роста
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	88% ^е
Национальный закон о использовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^е 2012 г., 17% мужчин, 7% женщин. Доклад ВОЗ о положении в области алкоголя 2014 г.

^д 2012 г., Генеральный директорат дорожного движения.

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Генеральный директорат дорожного движения.



Население: 60 990 277 • Доход: высокий • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 35 860

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА

Головная организация	Министерство транспорта - Главное управление по БДД
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется частично
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	50% (2011–2020 гг.)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Да
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	На субнац. уровне
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Да

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013 г.)	51 269 218
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	40 836 379
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	9 014 591
Большегрузные автомобили	895 004
Автбусы	98 551
Другие	424 693
Применение стандартов транспортных средств ^a	
Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Да

^a Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Да
Общедоступный номер телефона скорой помощи	118
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	2,5% ^b

^b 2011 г., SINIACA-IDB.

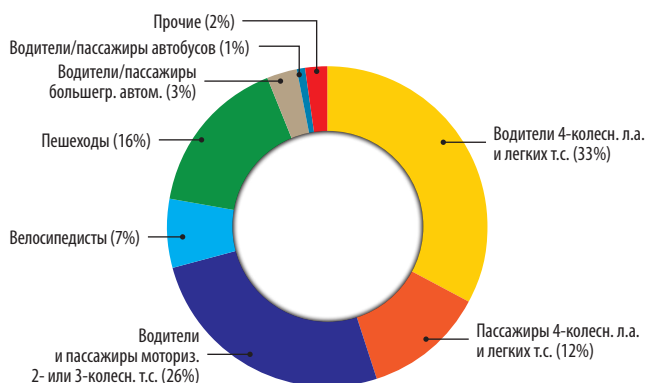
ДАННЫЕ

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2013 г.)	3 385 ^c (79% М, 21% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	3 721
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	6,1
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	1,8% ^d

^c Национальный институт статистики Италии. Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^d 2011 г., Министерство инфраструктуры и транспорта.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Источник: 2013 г., Национальный институт статистики Италии.

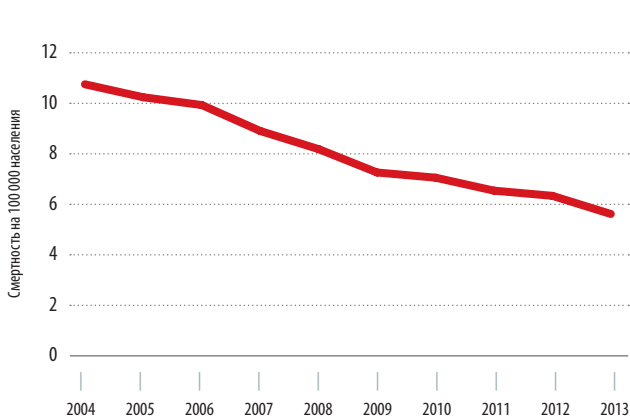
ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	50 км/ч
Предельная скорость вне населенных пунктов	90 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	150 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	≤ 0,05 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	0,00 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	25% ^e
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Да
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	90% всех водителей и пассажиров ^f
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	64% на передних сиденьях ^f , 10% на задних сиденьях ^f
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Нет
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Веса/роста
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	—
Национальный закон о пользовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^e 2012 г., «Prevenzione primaria dell'evento traumatico. Trauma Care - La cura definitiva del Trauma maggiore.»

^f 2011 г., Министерство инфраструктуры и транспорта.

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Национальный институт статистики Италии.



Население: 16 440 586 • Доход: средний • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 11 550

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА	
Головная организация	Комитет дорожной полиции МВД
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется полностью
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	С 15,5 до 14 на 100 000 (2012-2014 гг.)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Да
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Да
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Нет

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	
Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013 г.)	3 926 487
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	3 190 057
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	74 762
Большегрузные автомобили	398 753
Автобусы	94 417
Другие	168 498
Применение стандартов транспортных средств ^a	
Защита от травм при лобовом столкновении	Нет
Система курсовой устойчивости	Нет
Защита пешеходов	Нет

^a Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP.29).

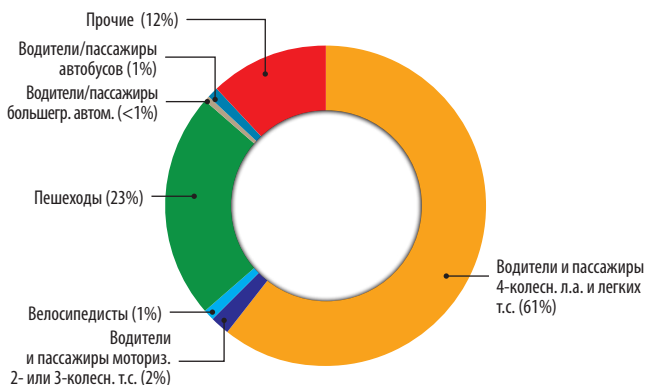
ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП	
Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Да
Общедоступный номер телефона скорой помощи	Несколько номеров
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	5,0% ^b

^b 2013 г., Электронный регистр стационарных больных (база данных Министерства здравоохранения).

ДАнные	
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2013 г.)	3 233 ^c (74% М, 26% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	3 983
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	24,2
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	—

^c Данные Агентства по статистике Республики Казахстан. Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Источник: 2012 г., Агентство по статистике Республики Казахстан.

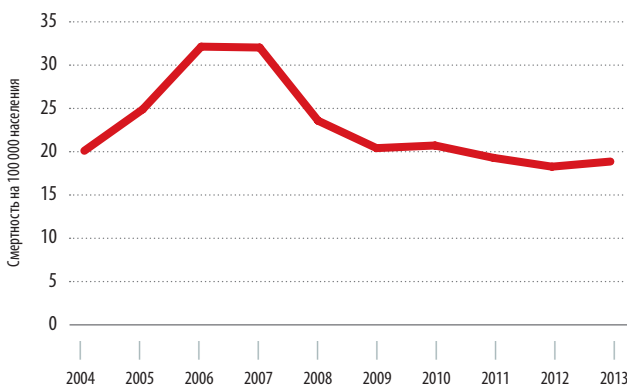
ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	60 км/ч ^d
Предельная скорость вне населенных пунктов	110 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	140 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да ^e
УСАК – для всего населения	—
УСАК – для молодых или начинающих водителей	—
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	0,45% ^f
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Да
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	—
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	—
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Нет
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Возраста
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	—
Национальный закон о пользовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^d Может быть увеличена до 90 км/ч.

^e Не основан на УСАК.

^f 2013 г., Данные Комитета по правовой статистике и специальным учетам Генеральной прокуратуры РК.

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Агентство по статистике Республики Казахстан.



Население: 1 141 166 • Доход: высокий • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 25 210

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА	
Головная организация	Отдел безопасности на дорогах
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется частично
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	Сокращение на 50% к 2020 г.

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Да
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Да
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Да

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	
Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013 г.)	644 068
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	474 561
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	39 969
Большегрузные автомобили	126 043
Автобусы	3 495
Другие	0
Применение стандартов транспортных средств ^а	
Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Да

^а Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP.29).

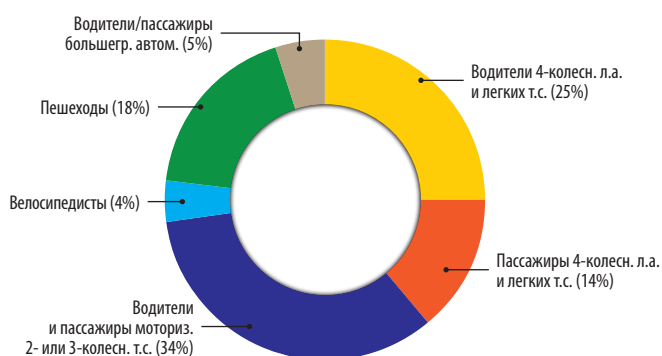
ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП	
Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Нет
Общедоступный номер телефона скорой помощи	112
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	—

ДАнные	
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2013 г.)	44 ^б (80% М, 20% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	59
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	5,2
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	1,0% ^с

^б Полиция Кипра. Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^с 2008 г., HEATCO.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



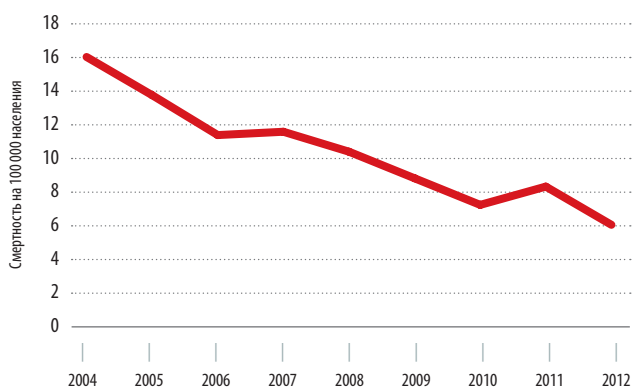
Источник: 2013 г., Полиция Кипра.

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	65 км/ч
Предельная скорость вне населенных пунктов	Нет
Предельная скорость на автомагистралях	100 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	< 0,05 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	< 0,05 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	14% ^д
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Нет
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	75% водителей ^д , 68% пассажиров ^е
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	86% на передних сиденьях ^д , 13% на задних сиденьях ^е
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Да
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Возраста/веса/роста
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	—
Национальный закон о использовании мобильных телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^д 2008 г., Полиция Кипра.

^е 2010 г., Полиция Кипра.

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Полиция и Статистическая служба Кипра.

Обзор законодательства Выполнил ВОЗ. Сведения о безопасности транспортных средств поперныты из Правил ЕЭК ООН (WP.29). Прочие данные собраны с помощью вопроса и подтверждены Министерством здравоохранения.



ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА	
Головная организация	Секретариат дорожной безопасности при КОБДД при Правительстве Кыргызской Республики и Главное управление БДД Кыргызской Республики
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется частично
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	30% снижение и уменьшение в 2 раза за последующие 5 лет (2011-2020 гг.)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Нет
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Нет
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Да

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	
Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013 г.)	958 187
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	777 847
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	21 696
Большегрузные автомобили	114 853
Автобусы	34 561
Другие	9 230
Применение стандартов транспортных средств ^а	
Защита от травм при лобовом столкновении	Нет
Система курсовой устойчивости	Нет
Защита пешеходов	Нет

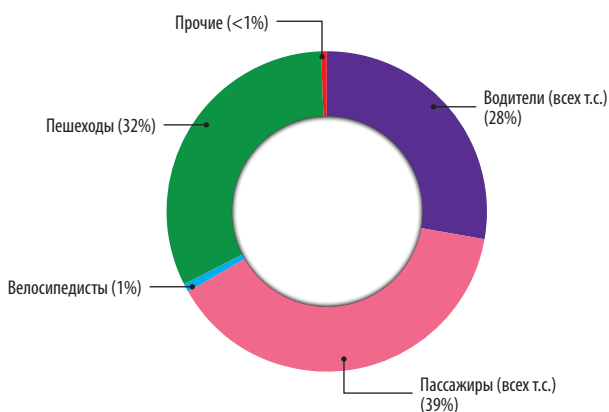
^а Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP.29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП	
Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Да
Общедоступный номер телефона скорой помощи	103
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	—

ДАННЫЕ	
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2013 г.)	1 220 ^б (74% М, 26% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	1 220
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	22,0
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	—

^б Данные Главного управления БДД КР. Лица, умершие в течение года после ДТП.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Источник: 2013 г., Главное управление БДД Кыргызской Республики.

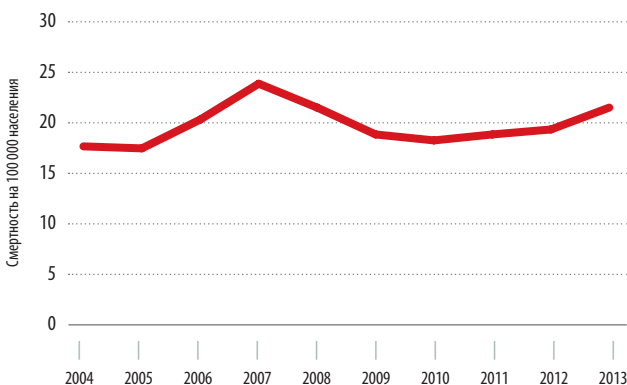
ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	60 км/ч ^с
Предельная скорость вне населенных пунктов	90 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	110 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да ^д
УСАК – для всего населения	—
УСАК – для молодых или начинающих водителей	—
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	5% ^е
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Да
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	—
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	—
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Нет
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Да
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	—
Осуществляется принудительное исполнение закона	—
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	—
Национальный закон о пользовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^с В ряде городов может быть увеличена до неоговоренного уровня.

^д Не основан на УСАК.

^е 2013 г., данные Главного управления БДД КР.

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Главное управление БДД Кыргызской Республики.



Население: 2 050 317 • Доход: высокий • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 15 280

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА	
Головная организация	Совет по БДД
Финансируется из государственного бюджета	Нет
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется частично
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	109 к 2020 г. (138 к 2016 г.) (2014–2020 гг.)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Нет
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Нет
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Да

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	
Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013 г.)	826 469
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	634 603
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	43 588
Большегрузные автомобили	79 899
Автобусы	4 989
Другие	63 390
Применение стандартов транспортных средств ^a	
Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Да

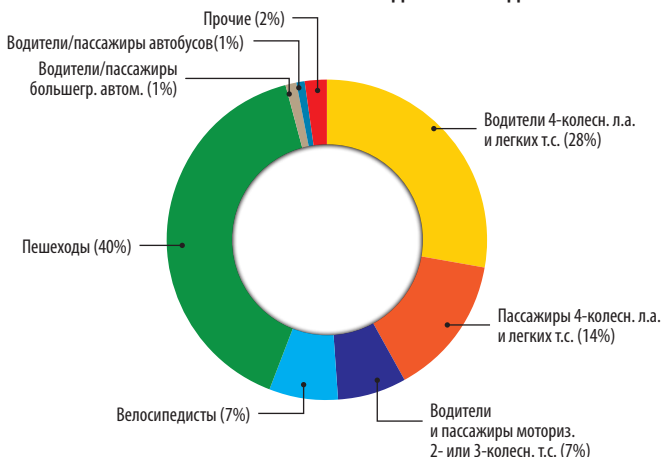
^a Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP.29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП	
Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Да
Общедоступный номер телефона скорой помощи	112
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	—

ДАнные	
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2013 г.)	176 ^b (78% М, 22% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	205
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	10,0
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	—

^b Регистр ДТП (Государственная полиция). Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



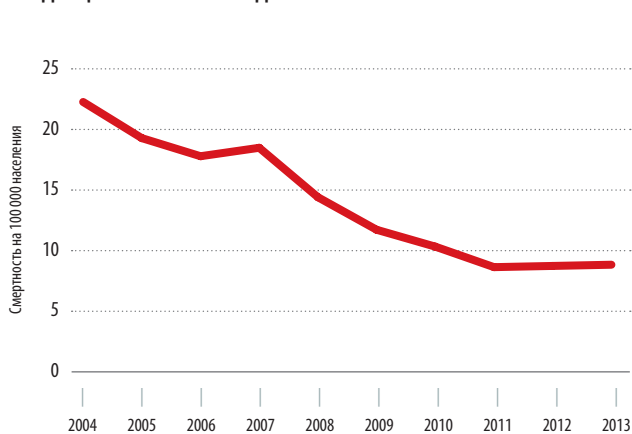
Источник: 2013 г., Регистр ДТП (Государственная полиция).

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	50 км/ч
Предельная скорость вне населенных пунктов	90 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	Нет
Местные власти имеют право изменять ограничения	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	≤ 0,05 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	≤ 0,02 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	6% ^c
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Да
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	—
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	83% на передних сиденьях ^d , 37% на задних сиденьях ^d
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Да
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Возраста/веса/роста
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	—
Национальный закон о использовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^c 2013 г., Регистр ДТП (Государственная полиция).

^d 2012 г., Исследование стереотипов поведения в области здоровья среди взрослого населения Латвии.

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Регистр ДТП (Государственная полиция).

Обзор законодательства проведен ВОЗ. Сведения о безопасности транспортных средств почерпнуты из Правил ЕЭК ООН (WP.29). Прочие данные собраны с помощью опросника и подтверждены Министерством здравоохранения.



Население: 3 016 933 • Доход: высокий • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 14 900

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА

Головная организация	Государственная комиссия по безопасности движения	
Финансируется из государственного бюджета	Да	
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да	
Финансирование внедрения	Финансируется частично	
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	35% с 92 до 60 погибших на 1 млн (2011–2017 гг.)	

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Да
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Да
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Да

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Общее число зарегистрированных транспортных средств (2012 г.)	1 984 496
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	1 753 407
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	64 249
Большегрузные автомобили	138 935
Автобусы	13 107
Другие	14 798
Применение стандартов транспортных средств ^a	
Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Да

^a Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Нет
Общедоступный номер телефона скорой помощи	112
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	—

ДАННЫЕ

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2013 г.)	256 ^b (76% М, 24% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	320
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	10,6
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	1,0% ^c

^b Регистр административных правонарушений и ДТП (Управление полиции при Министерстве внутренних дел).

^c Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^d 2013 г., Институт дорожно-транспортных исследований.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Источник: 2013 г., Регистр административных правонарушений и ДТП (Управление полиции при Министерстве внутренних дел).

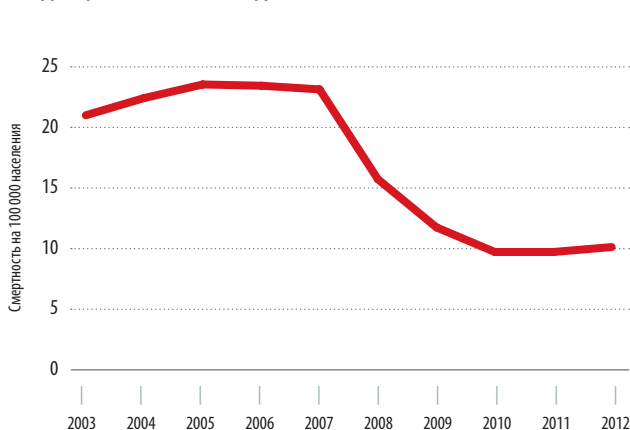
ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	50 км/ч ^d
Предельная скорость вне населенных пунктов	90 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	130 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	< 0,04 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	0,00 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	16% ^e
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Да
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	—
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	—
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Нет
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Вес/роста
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	—
Национальный закон о использовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^d Может быть увеличена до не установленного предела.

^e 2013 г., Регистр административных правонарушений и ДТП (Управление полиции при Министерстве внутренних дел).

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Регистр административных правонарушений и ДТП (Управление полиции при Министерстве внутренних дел).

ЛЮКСЕМБУРГ

Население: 530 380 • Доход: высокий • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 69 900



ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА

Головная организация	Министерство устойчивого развития и инфраструктуры
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется полностью
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	50% (2010–2020 гг.)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Да
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Да
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Да

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Общее число зарегистрированных транспортных средств (2014 г.)	431 245
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	390 882
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	25 753
Большегрузные автомобили	12 851
Автобусы	1 759
Другие	0
Применение стандартов транспортных средств ^a	
Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Да

^a Правила ЕЖ ООН в области транспортных средств (WP29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Да
Общедоступный номер телефона скорой помощи	112
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	3,7% ^b

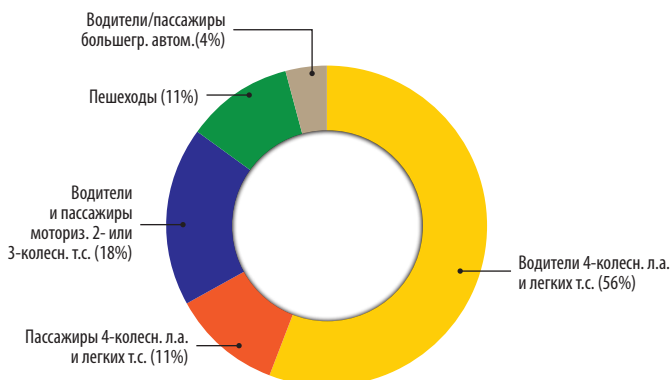
^b 2010 г., Ассоциация страхования от несчастных случаев.

ДАННЫЕ

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травах со смертельным исходом (2013 г.)	45 ^c (76% М, 24% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	46
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	8,7
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	—

^c Stateg-Police Grand-Ducale. Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Источник: 2013 г., Stateg-Police Grand-Ducale.

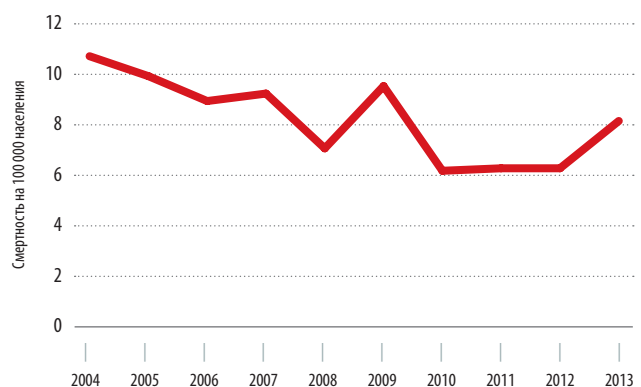
ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	50 км/ч
Предельная скорость вне населенных пунктов	90 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	130 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	< 0,05 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	< 0,02 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	22% ^d
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Да
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	—
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	78% на передних сиденьях ^e , 60% на задних сиденьях ^e
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Да
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Возраста
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	—
Национальный закон о пользовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^d 2013 г., Stateg-Police Grand-Ducale.

^e 2003 г., Исследование ILRES.

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Stateg-Police Grand-Ducale.

Обзор законодательства проведен ВОЗ. Сведения о безопасности транспортных средств почерпнуты из Правил ЕЖ ООН (WP29). Прочие данные собраны с помощью вопросов и подтверждены Министерством здравоохранения.



Население: 429 004 • Доход: высокий • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 20 980

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА

Головная организация	Управление транспорта Мальты
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется полностью
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	30% (2014–2020 гг.)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Нет
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Нет
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Нет

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013 г.)	322 960
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	288 552
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	16 901
Большегрузные автомобили	10 926
Автобусы	1 705
Другие	4 876
Применение стандартов транспортных средств ^а	
Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Да

^а Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

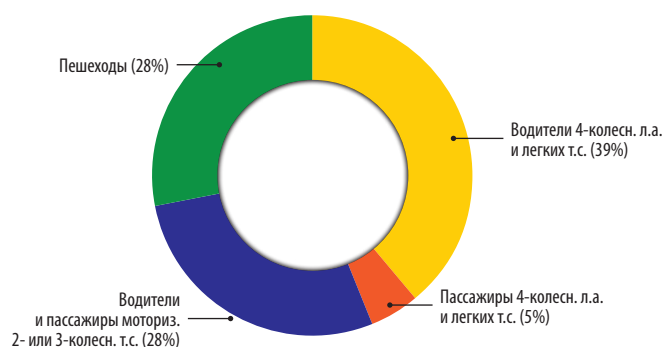
Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Да
Общедоступный номер телефона скорой помощи	112
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	—

ДАННЫЕ

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травах со смертельным исходом (2013 г.)	18 ^б (78% М, 22% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	22
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	5,1
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	—

^б Национальное статистическое управление. Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

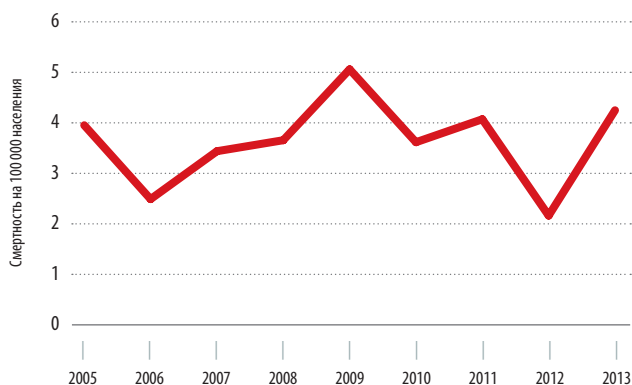


Источник: 2013 г., Национальное статистическое управление.

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	50 км/ч
Предельная скорость вне населенных пунктов	80 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	Нет
Местные власти имеют право изменять ограничения	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	≤ 0,08 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	≤ 0,08 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	—
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Нет
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	—
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	—
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Нет
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Возраста/веса/роста
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	—
Национальный закон о пользовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Национальное статистическое управление.

МОЛДОВА, РЕСПУБЛИКА



Население: 3 487 204 • Доход: средний • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 2 470

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА

Головная организация	Национальный совет по безопасности дорожного движения
Финансируется из государственного бюджета	Нет
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется частично
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	50% (2011–2020 гг.)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	На субнац. уровне
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	На субнац. уровне
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Да

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013)	706 785
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	487 418
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	32 731
Большегрузные автомобили	165 292
Автобусы	21 344
Другие	0
Применение стандартов транспортных средств ^a	
Защита от травм при лобовом столкновении	Нет
Система курсовой устойчивости	Нет
Защита пешеходов	Нет

^a Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP.29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Да
Общедоступный номер телефона скорой помощи	Несколько номеров
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	—

ДАННЫЕ

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2013)	302 ^b (84% М, 16% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	437
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	12,5
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	1,9% ^c

^b Данные Министерства внутренних дел. Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^c 2009, Национальная стратегия обеспечения БДД, утвержденная постановлением Правительства № 1214 от 24.12.2010.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Источник: 2013, статистика Министерства внутренних дел.

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

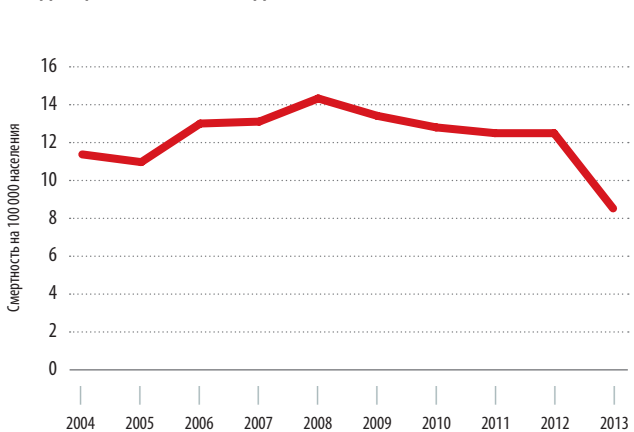
Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	50 км/ч ^d
Предельная скорость вне населенных пунктов	110 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	110 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	≤ 0,03 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	≤ 0,03 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	12% ^e
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Да
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	—
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	62% на передних сиденьях ^f , 18% на задних сиденьях ^f
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Да
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Возраста/веса/роста
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	50% ^f
Национальный закон о использовании мобильных телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^d Может быть увеличена до 80 км/ч.

^e 2013, Министерство внутренних дел.

^f 2012, Совместный доклад о статистике и общественном отношении к вопросам обеспечения безопасности дорожного движения в Кишиневе и Тирасполе.

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Статистика Министерства внутренних дел и Национального бюро статистики.

Обзор законодательства выполнен ВОЗ. Сведения о безопасности транспортных средств померитуты из Правил ЕЭК ООН (WP.29). Прочие данные собраны с помощью вопросов и подтверждены министерством здравоохранения.



ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА	
Головная организация	Министерство общественных работ, окружающей среды и городского развития
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Нет
Финансирование внедрения	—
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	—

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Да
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Да
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Нет

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	
Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013)	41 055
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	30 453
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	9 295
Большегрузные автомобили	962
Автобусы	122
Автобусы	223
Применение стандартов транспортных средств ^a	
Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Да

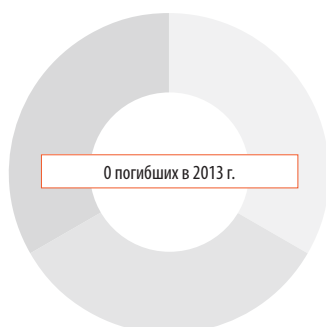
^a Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP.29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП	
Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Нет
Общедоступный номер телефона скорой помощи	112
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	—

ДАнные	
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2013)	0 ^b
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	0
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	0,0
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	—

^b Полиция. Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	70 км/ч
Предельная скорость вне населенных пунктов	Нет
Предельная скорость на автомагистралях	Нет
Местные власти имеют право изменять ограничения	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	< 0,05 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	< 0,05 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	—
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Да
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	100% всех водителей и пассажиров
Национальный закон о ремнях безопасности	Нет
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	—
Осуществляется принудительное исполнение закона	—
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	—
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Нет
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Да
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	—
Осуществляется принудительное исполнение закона	—
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	—
Национальный закон о пользовании мобильными телефонами при вождении	Нет
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	—
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	—
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Нет

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Полиция.

НИДЕРЛАНДЫ



Население: 16 759 229 • Доход: высокий • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 51 060

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА

Головная организация	Министерство инфраструктуры и окружающей среды
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется частично
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	≤ 140 погибших к 2020 г. (2010–2020 гг.)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Да
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Да
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Да

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013)	9 612 273
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	8 747 734
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	653 245
Большегрузные автомобили	137 518
Автобусы	10 464
Другие	63 312
Применение стандартов транспортных средств ^a	
Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Да

^a Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP.29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Да
Общедоступный номер телефона скорой помощи	112
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	5,0–8,0% ^b

^b 2006–2013, Исследование по проблеме травматизма и физической активности в Нидерландах (OBIN), Институт исследований в области безопасности дорожного движения (SVOV).

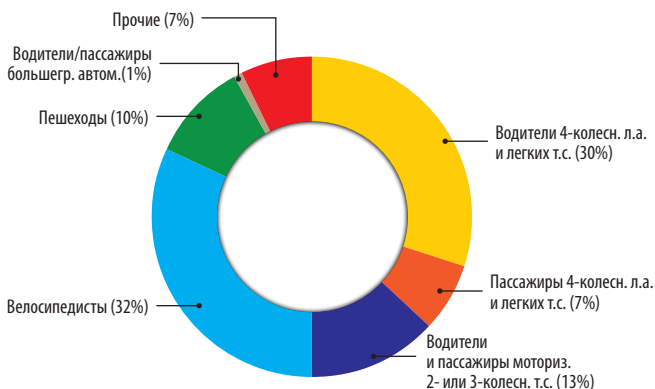
ДАННЫЕ

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных трамвах со смертельным исходом (2013)	570 ^c (74% М, 26% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	574
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	3,4
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	2,2% ^d

^c Министерство инфраструктуры и окружающей среды, Центральное статистическое управление Нидерландов (CBS). Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^d 2009, Институт исследований в области безопасности дорожного движения (SVOV).

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Источник: 2013, Министерство инфраструктуры и окружающей среды, Центральное статистическое управление Нидерландов (CBS).

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

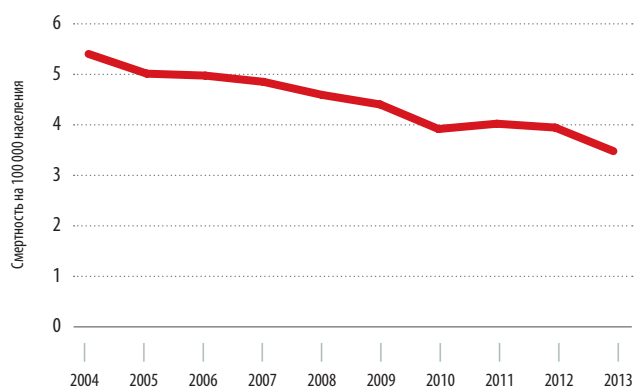
Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	50 км/ч
Предельная скорость вне населенных пунктов	80 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	130 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	< 0,05 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	< 0,02 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	19% ^e
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Да
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	94–100% водителей, ^f 84% пассажиров ^g
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	97% на передних сиденьях ^g , 82% на задних сиденьях ^g
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Да
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Возраста/роста
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	—
Национальный закон о пользовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^e 2011, Министерство инфраструктуры и окружающей среды.

^f 2011, Водители: 100% на мотоциклах, 94–95% на мопедах. Пассажиры: 84% на мопедах. PROV, BVOM.

^g 2010, Доклад BIA.

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Центральное статистическое управление Нидерландов (CBS).

Обзор законодательства проведен ВОЗ. Сведения о безопасности транспортных средств почерпнуты из Правил ЕЭК ООН (WP.29). Прочие данные собраны с помощью вопросов и подтверждены министерством инфраструктуры и окружающей среды.



Население: 5 042 671 • Доход: высокий • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 102 610

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА

Головная организация	Норвежское управление общественных дорог
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется полностью
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	Число погибших и получивших тяжелые травмы ≤ 500 в период до 2024 г. (2014–2023 гг.)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Да
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Да
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Да

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Общее число зарегистрированных транспортных средств (2012)	3 671 885
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	2 906 397
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	405 213
Большегрузные автомобили	79 857
Автобусы	18 220
Другие	262 198
Применение стандартов транспортных средств ^a	
Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Да

^a Правила ЕЖ ООН в области транспортных средств (WP29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Да
Общедоступный номер телефона скорой помощи	113
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	—

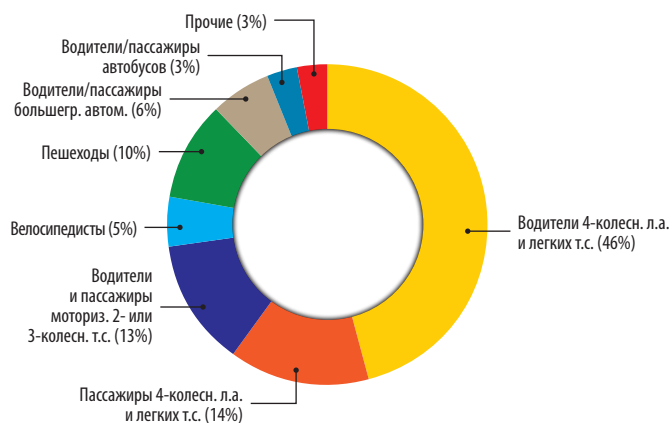
ДАННЫЕ

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травах со смертельным исходом (2013)	187 ^b (72% М, 28% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	192
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	3,8
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	1,0 ^c

^b Статистическая служба Норвегии. Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^c 2013, Институт экономики транспорта Норвегии.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Источник: 2013, Статистическая служба Норвегии.

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

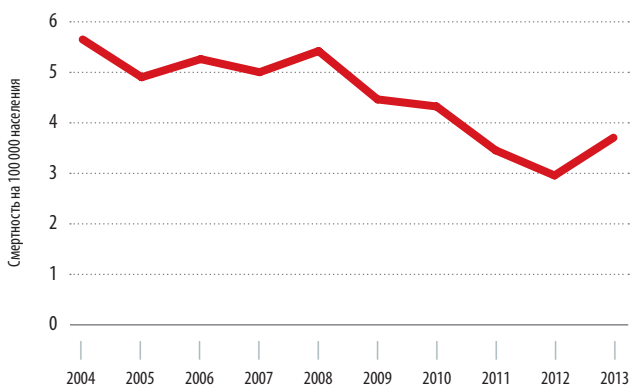
Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	50 км/ч
Предельная скорость вне населенных пунктов	80 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	100 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	< 0,02 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	< 0,02 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	17% ^d
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Нет
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	99% водителей ^e , 99% пассажиров ^e
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	96–97% водителей ^f , 94–96% на передних сиденьях ^f
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Да
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Возраста/роста
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	—
Национальный закон о пользовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^d 2012, Норвежское управление общественных дорог.

^e 2010, Статистическая служба Норвегии.

^f 2013, Водители: 96% в городских районах и 97% вне городских районов. На передних сиденьях: 94% в городских районах и 96% вне городских районов. Норвежское управление общественных дорог (NPRA).

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Статистическая служба Норвегии.



ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА

Головная организация	Национальный совет по БДД
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется частично
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	50% (2010–2020 гг.)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Да
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Да
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Да

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Общее число зарегистрированных транспортных средств (2012)	24 875 717
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	18 744 412
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	1 107 260
Большегрузные автомобили	3 178 005
Автобусы	99 858
Другие	1 746 182
Применение стандартов транспортных средств ^a	
Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Да

^a Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP.29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Нет
Общедоступный номер телефона скорой помощи	112
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	—

ДАННЫЕ

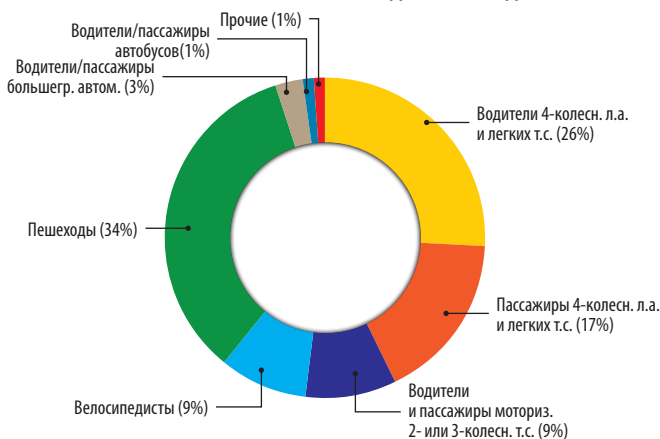
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травах со смертельным исходом (2013)	3 357 ^b (76% М, 24% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	3 931
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	10,3
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	1,9% ^c

^b Генеральный штаб национальной полиции Польши (Система фактических данных о ДТП и столкновениях).

Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^c 2012, Научно-исследовательский институт дорожного строительства и мостостроения, Национальный совет по БДД.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Источник: 2013, Генеральный штаб национальной полиции Польши (Система фактических данных о ДТП и столкновениях).

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	50 км/ч ^d
Предельная скорость вне населенных пунктов	90 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	140 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	< 0,02 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	< 0,02 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	16% ^e
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Нет
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	97% всех водителей и пассажиров ^f
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	84% на передних сиденьях ^g , 59% на задних сиденьях ^g
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Да
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Возраста/веса/роста
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	88–89% ^h
Национальный закон о пользовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

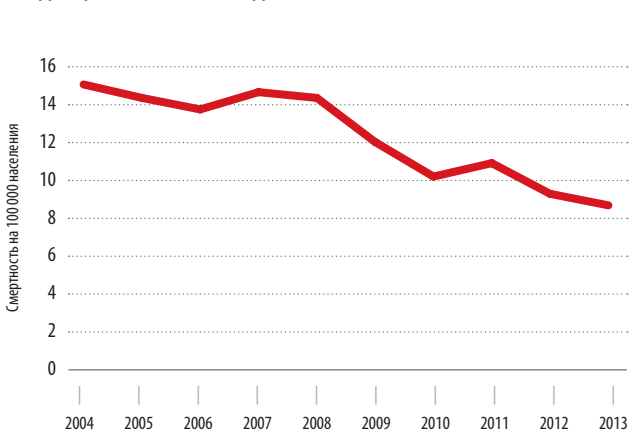
^d 60 км/ч с 23.00 до 05.00.

^e 2013, Генеральный штаб национальной полиции Польши (Система фактических данных о ДТП и столкновениях).

^f 2013, Фонд развития гражданского строительства, Гданьский политехнический университет, Краковский политехнический университет, Секретариат Национального совета по БДД.

^g 2013, 89% – на передних сиденьях, 88% на задних сиденьях. Фонд развития гражданского строительства, Гданьский политехнический университет, Краковский политехнический университет, Секретариат Национального совета по БДД.

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Европейская комиссия / Генеральный директорат по энергетике и транспорту.

ПОРТУГАЛИЯ



Население: 10 608 156 • Доход: высокий • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 21 260

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА

Головная организация	Национальное управление по БДД
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Не финансируется
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	31,9%, что соответствует 62 погибшим на 1 млн населения (2008-2015 гг.)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Да
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Да
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	На субнац. уровне

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Общее число зарегистрированных транспортных средств (2012)	6 056 856
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	5 450 699
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	500 815
Большегрузные автомобили	84 980
Автобусы	12 358
Другие	8 004
Применение стандартов транспортных средств ^a	
Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Да

^a Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP.29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Нет
Общедоступный номер телефона скорой помощи	112
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	—

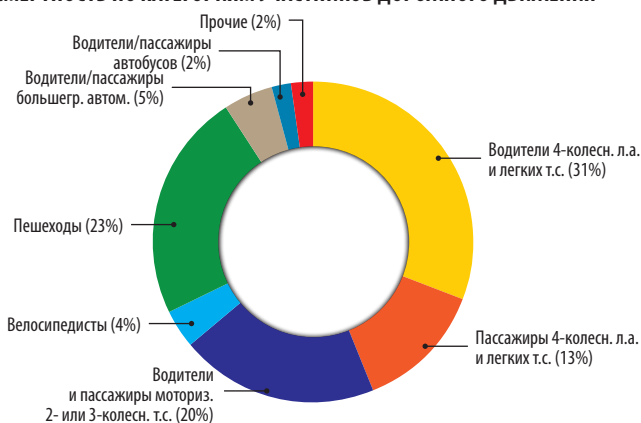
ДАННЫЕ

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2013)	637 ^b (79% М, 21% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	828
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	7,8
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	1,2% ^c

^b Национальное управление по БДД. Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^c 2010, Автономный университет Лиссабона.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Источник: 2013, Национальное управление по БДД.

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	50 км/ч
Предельная скорость вне населенных пунктов	90 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	120 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	< 0,05 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	< 0,02 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	31% ^d
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Да
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	99% водителей ^e , 96% пассажиров ^e
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	96% на передних сиденьях ^f , 77% на задних сиденьях ^f
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Да
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Возраста/веса/роста
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	85–88% ^g
Национальный закон о пользовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^d 2012, Национальный институт судебной медицины и судебной экспертизы.

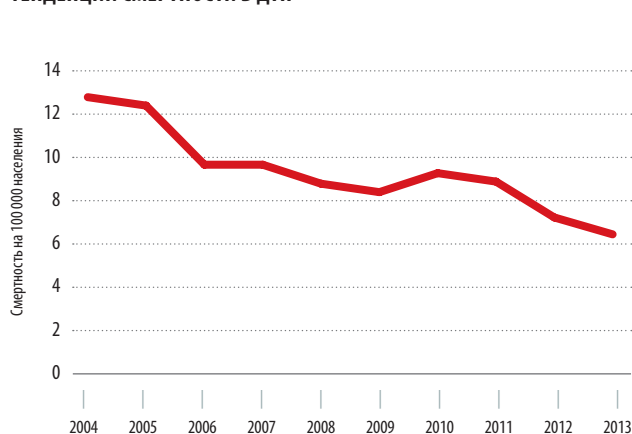
^e 2012, Национальное управление по БДД.

^f 2012, Португальская ассоциация за безопасность дорожного движения.

^g 2008-2012, 85% на автомагистралях, 88% на городских дорогах.

Португальская ассоциация за обеспечение безопасности детей (APSI).

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Национальное управление по БДД.

Обзор законодательства проведен ВОЗ. Сведения о безопасности транспортных средств почерпнуты из Правил ЕЭК ООН (WP.29). Прочие данные собраны с помощью вопроса и подтверждены Генеральным директором здравоохранения Португалии.



Население: 142 833 689 • Доход: высокий • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 13 850

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА

Головная организация	Правительственная комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется частично
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	Сокращение на 8 000 к 2020 г. (2012–2020 гг.)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	На субнац. уровне
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	На субнац. уровне
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	На субнац. уровне

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013)	50 616 163
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	41 224 527
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	2 484 550
Большегрузные автомобили	6 020 185
Автобусы	886 901
Другие	0
Применение стандартов транспортных средств ^а	
Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Да

^а Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP.29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Да
Общедоступный номер телефона скорой помощи	112
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	—

ДАННЫЕ

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травах со смертельным исходом (2013)	27 025 ^б (75% М, 25% Ж)
Число дорожно-транспортных травах со смертельным исходом по оценке ВОЗ	27 025
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	18,9
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	2,2–2,6% ^с

^б Данные Министерства внутренних дел. Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^с 2000–2004, Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах».

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Источник: 2013, Министерство внутренних дел.

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	60 км/ч
Предельная скорость вне населенных пунктов	90 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	110 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	0,03 г/дл ^д
УСАК – для молодых или начинающих водителей	0,03 г/дл ^д
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травах со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	99% ^е
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Да
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	—
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	70% на передних сиденьях ^г , 24% на задних сиденьях ^г
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Да
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Возраста/веса/роста
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	21–51% ^г
Национальный закон о использовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

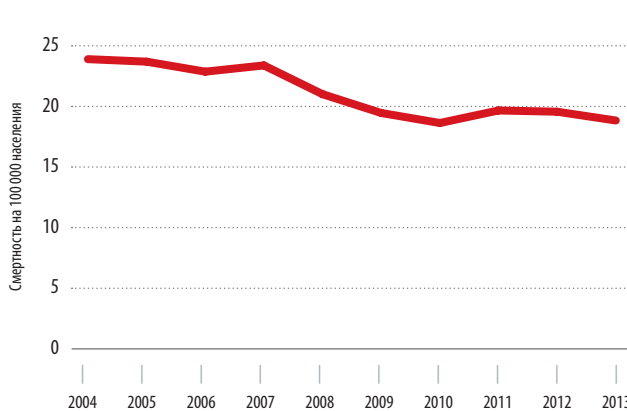
^д Закон основан на учете содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе, значения конвертированы в УСАК.

^е 2013, статистика Министерства внутренних дел.

^г 2013, Количественное исследование в рамках кампании по безопасности дорожного движения «Ремень безопасности».

^з 2013, 21% не собственных автомобилей, 51% собственных автомобилей. Количественное исследование в рамках кампании по безопасности дорожного движения «Ремень безопасности».

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Министерство внутренних дел.



ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА

Головная организация	Межминистерский совет по БДД
Финансируется из государственного бюджета	Нет
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Не финансируется
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	50% к 2020 г. (2014–2020 гг.)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Да
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Да
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	На субнац. уровне

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013)	5 985 085
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	5 254 289
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	85 536
Большегрузные автомобили	232 544
Автобусы	43 198
Другие	369 518
Применение стандартов транспортных средств ^a	
Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Да

^a Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

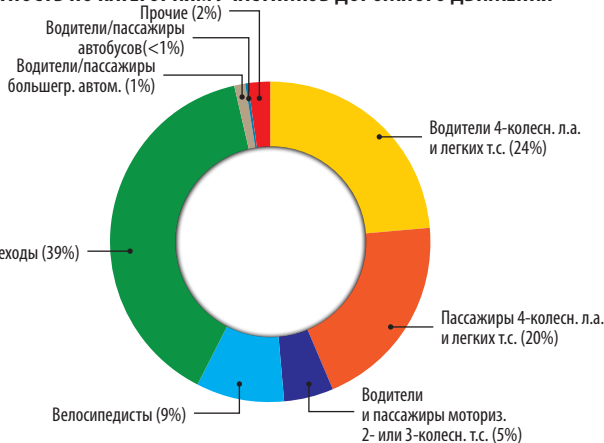
Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Нет
Общедоступный номер телефона скорой помощи	112
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	—

ДАННЫЕ

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травах со смертельным исходом (2013)	1 861 ^b (74% М, 26% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	1 881
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	8,7
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	—

^b 2013, База данных о ДТП Дорожной полиции (Е.А.С.).

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Источник: 2013, База данных о ДТП Дорожной полиции (Е.А.С.).

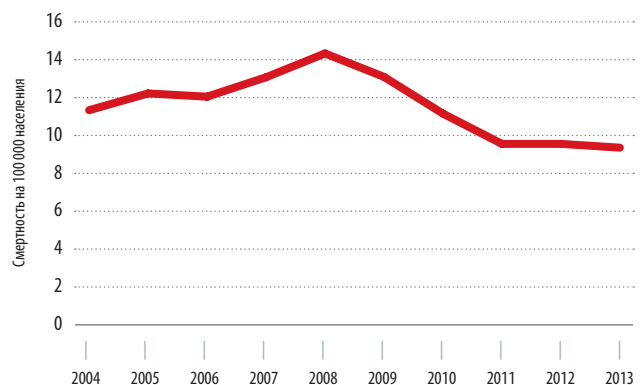
ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	50 км/ч ^c
Предельная скорость вне населенных пунктов	90 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	130 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	≤ 0,08 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	≤ 0,08 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	5% ^d
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Нет
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	—
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	—
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Да
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Возраста
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	—
Национальный закон о пользовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^c Может быть увеличена до 80 км/ч.

^d 2013, База данных о ДТП Дорожной полиции (Е.А.С.).

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: База данных о ДТП Дорожной полиции (Е.А.С.), Национальный институт статистики (I.N.S.).



Население: 31 448 • Доход: высокий • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 51 470

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА

Головная организация	Рабочая группа по БДД
Финансируется из государственного бюджета	Нет
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется полностью
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	Нет

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	На субнац. уровне
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Нет
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Да

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013)	54 606
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	40 514
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	13 840
Большегрузные автомобили	172
Автобусы	80
Другие	0
Применение стандартов транспортных средств ^а	
Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Да

^а Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Да
Общедоступный номер телефона скорой помощи	Несколько номеров
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	0,6% ^б

^б 2013, Институт социальной защиты (ISS - Istituto Sicurezza Sociale), ufficio Accertamenti Sanitari Individuali.

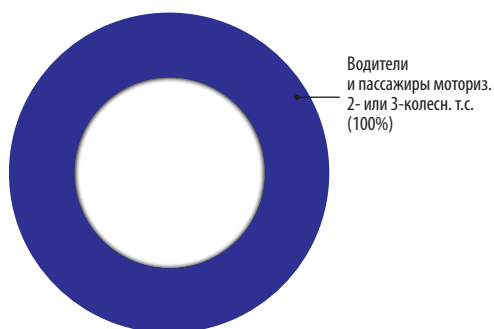
ДАнные

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2013)	1 ^с (100% М, 0% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	1
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	3,2
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	0,6% ^д

^с Полиция. Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^д 2013, в основу расчета положены данные, предоставленные Министерством транспорта Италии и Международным валютным фондом.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



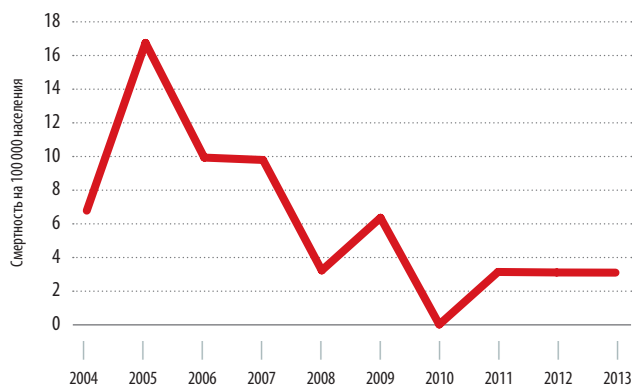
Источник: 2013, Полиция.

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	70 км/ч
Предельная скорость вне населенных пунктов	70 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	Нет
Местные власти имеют право изменять ограничения	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	< 0,05 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	< 0,05 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	0% ^е
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Нет
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	100% водителей ^е , 100% пассажиров ^е
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	60% на передних сиденьях ^е , 5% на задних сиденьях ^е
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Нет
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Веса/роста
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	—
Национальный закон о пользовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^е 2013, Полиция.

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Полиция.



Население: 9 510 506 • Доход: средний • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 6 050

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА	
Головная организация	Агентство по БДД
Финансируется из государственного бюджета	Нет
Национальная стратегия обеспечения БДД	Нет
Финансирование внедрения	—
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	—

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Нет
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Нет
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Нет
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Да
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Да

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	
Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013 г.)	2 130 035
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	1 884 712
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	58 384
Большегрузные автомобили	69 368
Автобусы	9 018
Другие	108 553
Применение стандартов транспортных средств ^a	
Защита от травм при лобовом столкновении	Нет
Система курсовой устойчивости	Нет
Защита пешеходов	Нет

^a Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP.29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП	
Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Нет
Общедоступный номер телефона скорой помощи	Несколько номеров
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	—

ДАнные	
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2013 г.)	650 ^b (78% М, 22% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	735
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	7,7
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	2,0% ^c

^b База данных МВД о ДТП. Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^c 2011 г., Проект стратегии Республики Сербия по БДД и Технический отчет, LOUIS BERGER, 2012 г.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



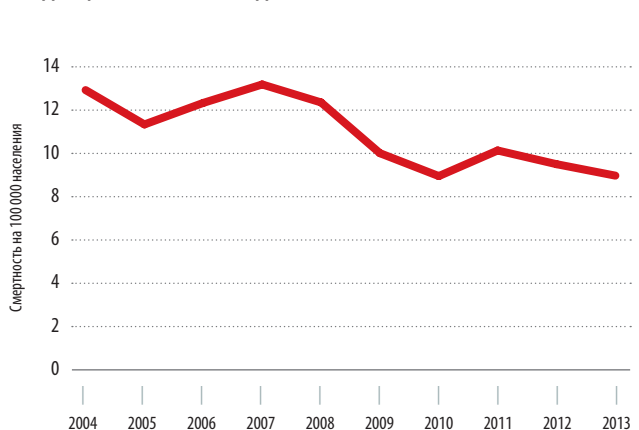
Источник: 2013 г., База данных МВД о ДТП.

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	50 км/ч
Предельная скорость вне населенных пунктов	100 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	120 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	≤ 0,03 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	0,00 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	7% ^d
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Да
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	87% всех водителей и пассажиров ^e
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	66% на передних сиденьях ^e , 3% на задних сиденьях ^e
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Да
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Возраста
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	18% ^e
Национальный закон о пользовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^d 2013 г., База данных МВД о ДТП.

^e 2013 г., Агентство по БДД.

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Статистическое управление Республики Сербия и база данных МВД о ДТП.



Население: 5 450 223 • Доход: высокий • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 17 810

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА

Головная организация	Департамент БДД, Министерство транспорта, строительства и регионального развития
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется частично
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	50% (2011–2020 гг.)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Да
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Да
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Да

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013 г.)	2 622 939
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	2 105 510
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	105 922
Большегрузные автомобили	54 969
Автобусы	8 821
Другие	347 717
Применение стандартов транспортных средств ^а	
Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Да

^а Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Нет
Общедоступный номер телефона скорой помощи	112
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	≤ 5,0% ^б

^б 2013 г., Агентство социального страхования.

ДАННЫЕ

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2013 г.)	251 ^с (75% М, 25% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	360
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	6,6
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	1,4% ^д

^с База данных о ДТП (ISDN). Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^д 2010 г., Статистическое управление.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Источник: 2013 г., База данных о ДТП (ISDN).

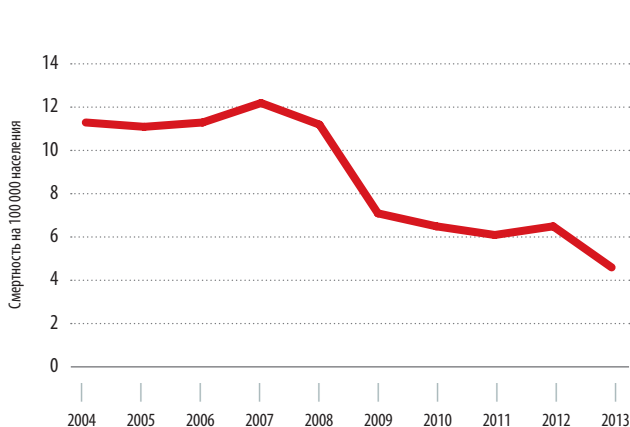
ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	50 км/ч
Предельная скорость вне населенных пунктов	90 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	130 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да ^е
УСАК – для всего населения	0,00 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	0,00 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	23% ^ф
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Да
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	—
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	—
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Да
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Возраста/веса/роста
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	—
Национальный закон о пользовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^е Не основан на УСАК.

^ф 2013 г., База данных о ДТП (ISDN).

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: База данных о ДТП (ISDN), База данных о ДТП (SEDN), Статистическое управление.



Население: 2 071 997 • Доход: высокий • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 23 210

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА	
Головная организация	Агентство Республики Словения по БДД
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется частично
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	50% (2013–2022 гг.)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Да
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Да
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Да

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	
Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013 г.)	1 395 704
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	1 134 465
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	87 618
Большегрузные автомобили	27 176
Автобусы	2 444
Другие	144 001
Применение стандартов транспортных средств ^a	
Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Да

^a Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP.29).

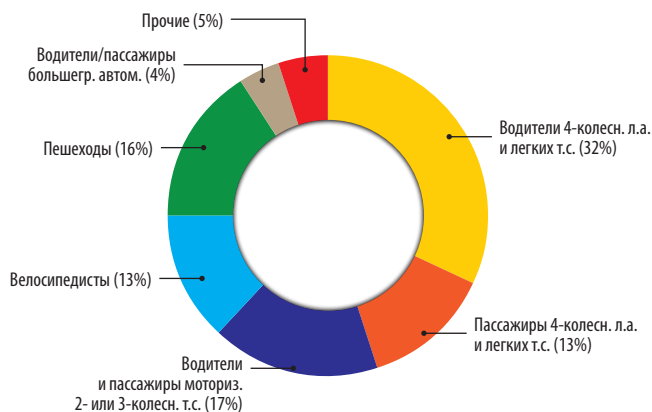
ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП	
Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Да
Общедоступный номер телефона скорой помощи	112
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	—

ДАННЫЕ	
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2013 г.)	125 ^b (75% М, 25% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	132
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	6,4
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	1,5% ^c

^b Данные полиции. Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^c 2012 г., Агентство Республики Словения по БДД.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Источник: 2013 г., Данные полиции.

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	50 км/ч ^d
Предельная скорость вне населенных пунктов	90 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	130 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	< 0,05 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	0,00 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	30% ^e
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Да
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	—
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	95% на передних сиденьях ^f , 66% на задних сиденьях ^g
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Нет
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Возраста/веса/роста
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	94% ^h
Национальный закон о использовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

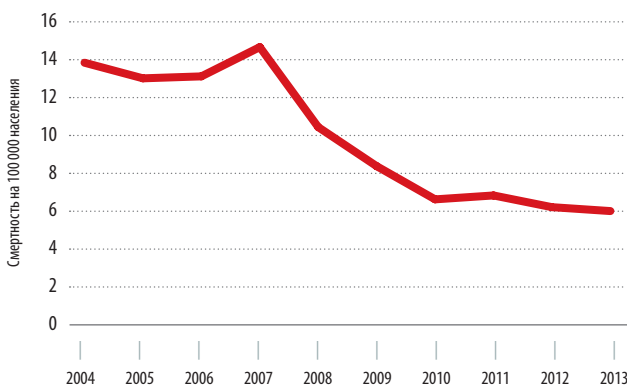
^d Может быть увеличена до 70 км/ч.

^e 2013 г., Данные полиции.

^f 2011 г., Агентство Республики Словения по БДД.

^g 2011 г., Дети в возрасте от 0 до 7 лет. Мариборский университет.

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Агентство Республики Словения по БДД.

СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО

Население: 63 136 265 • Доход: высокий •
Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 41 680



ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА

Головная организация	Министерство транспорта (Великобритания), Министерство охраны окружающей среды (Северная Ирландия), Министерство экономики, науки и транспорта (Уэльс), Агентство транспорта (Шотландия)
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется частично
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	От 37% до 60% (к 2020 г.) ^a

^a Стратегия Великобритании 37%-46%; Уэльс: 40%; Северная Ирландия: 60%; Шотландия: 40%.

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Да
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Да
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	На субнац. уровне

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Общее число зарегистрированных транспортных средств (2012 г.)	35 582 650
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	32 978 351
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	1 252 102
Большегрузные автомобили	483 000
Автобусы	172 132
Другие	697 065
Применение стандартов транспортных средств ^b	
Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Да

^b Правила ЕЖ ООН в области транспортных средств (WP29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Да
Общедоступный номер телефона скорой помощи	999
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	—

ДАННЫЕ

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2013 г.)	1 770 ^c (74% М, 26% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	1 827
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	2,9
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	1,09% ^d

^c Министерство транспорта, Статистические данные по ДТП и безопасности (Великобритания), Полиция Северной Ирландии, Статистические данные полиции о зарегистрированных ДТП, Основной статистический отчет за 2013 г. (Северная Ирландия). Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^d 2012 г., Министерство транспорта: Статистические данные по ДТП и безопасности, Отчетность о жертвах ДТП в Великобритании: Годовой отчет за 2012 г. Министерство финансов: дефляторы ВВП в рыночных ценах и денежное выражение ВВП: декабрь 2013 г. Данные относятся к Великобритании.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Источник: 2013 г., Министерство транспорта, Статистические данные по ДТП и безопасности (Великобритания). Полиция, Статистические данные по Северной Ирландии (Северная Ирландия).

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	48 км/ч
Предельная скорость вне населенных пунктов	96 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	112 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	—
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	≤ 0,08 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	≤ 0,08 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	—
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	16% ^e для Великобритании 17% ^f для Северной Ирландии
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Да
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	—
Доля лиц, пользующихся шлемом	—
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	—
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	На передних сиденьях: 95% ^g для Великобритании; 98% ^h для Северной Ирландии На задних сиденьях: 88% ^g для Великобритании; 95% ^h для Северной Ирландии
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Да
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Возраста/роста
Осуществляется принудительное исполнение закона	—
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	—
Национальный закон о пользовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

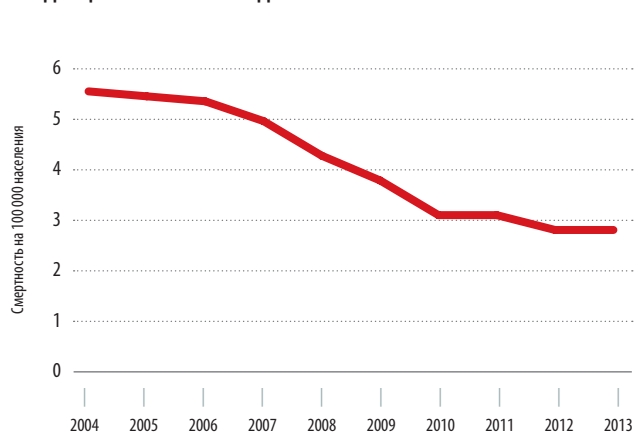
^e 2012 г., Министерство транспорта, Учетные данные о жертвах ДТП в Великобритании: Оценки ДТП, связанных с противозаконным уровнем употребления алкоголя.

^f 2012 г., Полиция, Статистические данные по Северной Ирландии (Северная Ирландия).

^g 2013 г., Министерство транспорта. Годовой отчет о проведении опросного исследования в рамках кампании Think!

^h 2013 г., Агентство статистики и исследований Северной Ирландии, Опросное исследование 2013 г. по использованию ремней безопасности в Северной Ирландии.

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Министерство транспорта, Статистические данные по ДТП и безопасности (Великобритания), Оценки численности населения и миграции в Северной Ирландии за 2013 г. - Статистический отчет, Полиция Северной Ирландии, Статистическая отчетность полиции о дорожно-транспортном травматизме, Основной статистический отчет за 2013 г. (Северная Ирландия).

Обзор законодательства проведен ВОЗ. Сведения о безопасности транспортных средств почерпнуты из Правил ЕЖ ООН (WP29). Прочие данные собраны с помощью вопроса и подтверждены Министерством транспорта.



Население: 8 207 834 • Доход: низкий • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 990

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА

Головная организация	Государственная автомобильная инспекция Министерства внутренних дел
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется частично
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	Нет

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Нет
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	На субнац. уровне
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Нет

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013 г.)	411 548
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	353 919
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	4 925
Большегрузные автомобили	36 942
Автобусы	15 762
Другие	0
Применение стандартов транспортных средств ^а	
Защита от травм при лобовом столкновении	Нет
Система курсовой устойчивости	Нет
Защита пешеходов	Нет

^а Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

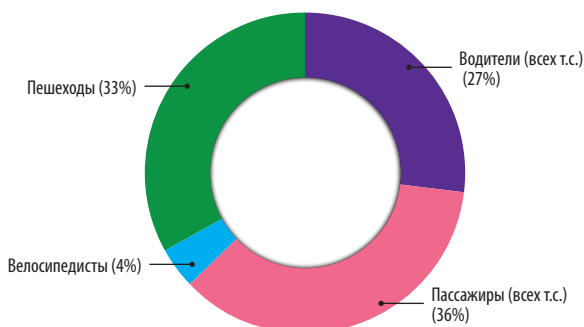
Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Да
Общедоступный номер телефона скорой помощи	03
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	—

ДАННЫЕ

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2013 г.)	472 ^б (74% М, 26% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	1 543 (95%С1 1 387–1 699)
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	18,8
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	—

^б Данные ГАИ МВД, Аналитический отчет о происшествиях на дорогах Республики Таджикистан за 2013 г. Лица, умершие в течение 7 дней после ДТП.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Источник: 2013 г., ГАИ МВД, Аналитический отчет о происшествиях на дорогах Республики Таджикистан за 2013 г.

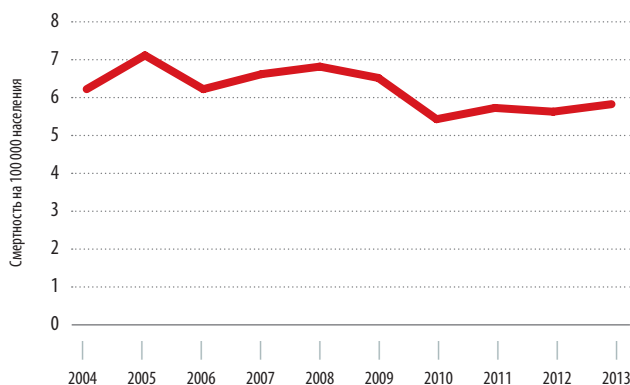
ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	60 км/ч
Предельная скорость вне населенных пунктов	90 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	110 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да ^с
УСАК – для всего населения	—
УСАК – для молодых или начинающих водителей	—
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	3% ^д
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Да
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	—
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	—
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Нет
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Нет
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	—
Осуществляется принудительное исполнение закона	—
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	—
Национальный закон о пользовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^с Не основан на УСАК.

^д 2013 г., данные ГАИ МВД, Аналитический отчет о происшествиях на дорогах Республики Таджикистан за 2013 г.

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: ГАИ МВД, Аналитический отчет о происшествиях на дорогах Республики Таджикистан за 2013 г.

ТУРКМЕНИСТАН

Население: 5 240 072 • Доход: средний • Валовой национальной доход на душу населения, долл. США: 6 880



ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА	
Головная организация	Кабинет министров Туркменистана
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Фиксируется полностью
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	Нет

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Да
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Да
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Да

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	
Общее число зарегистрированных транспортных средств (2014 г.)	847 874
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	676 622
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	37 275
Большегрузные автомобили	114 004
Автобусы	19 973
Другие	0
Применение стандартов транспортных средств ^a	
Защита от травм при лобовом столкновении	Нет
Система курсовой устойчивости	Нет
Защита пешеходов	Нет

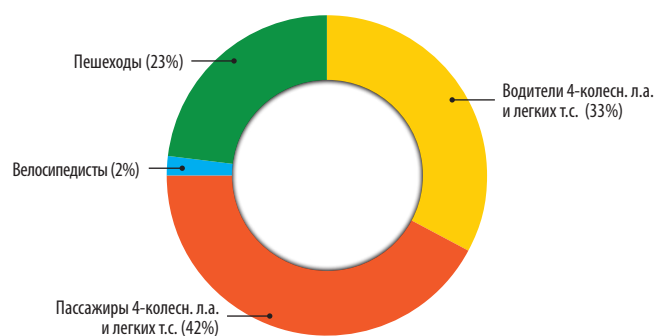
^a Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP.29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП	
Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Нет
Общедоступный номер телефона скорой помощи	Не имеется
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	—

ДАННЫЕ	
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травах со смертельным исходом (2013 г.)	821 ^b (67% М, 21% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	914 (95%CI 844–983)
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	17,4
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	—

^b Данные дорожной полиции МВД. «Доклад о дорожно-транспортных происшествиях». Лица, умершие в течение 7 дней после ДТП.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

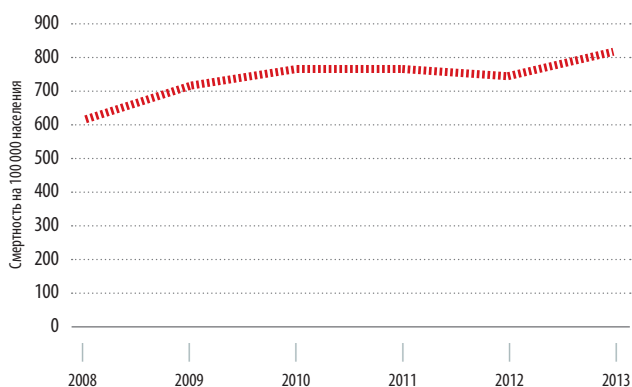


Источник: 2013 г., Дорожная полиция, Министерство внутренних дел. "Доклад о дорожно-транспортных происшествиях".

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	60 км/ч
Предельная скорость вне населенных пунктов	90 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	110 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	≤ 0,03 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	≤ 0,03 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	2% ^c
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Да
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	—
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	—
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Да
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	—
Осуществляется принудительное исполнение закона	—
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	—
Национальный закон о использовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Да
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^c 2013 г., Дорожная полиция, Министерство внутренних дел.

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Дорожная полиция, Министерство внутренних дел. "Доклад о дорожно-транспортных происшествиях".

Обзор законодательства выполнен ВОЗ. Сведения о безопасности транспортных средств попернугы из Правил ЕЭК ООН (WP.29). Прочие данные собраны с помощью вопроса и подтверждены Министерством здравоохранения и медицинской промышленности.



Население: 74 932 641 • Доход: средний • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 10 970

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА	
Головная организация	Координационный совет по осуществлению Стратегии по ДББ и Совет по БДД
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется частично
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	50% (2012–2020 гг.)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	На субнац. уровне
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Да
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Нет

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	
Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013 г.)	17 939 447
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	14 240 786
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	2 722 826
Большегрузные автомобили	755 950
Автобусы	219 885
Другие	0
Применение стандартов транспортных средств ^а	
Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Да

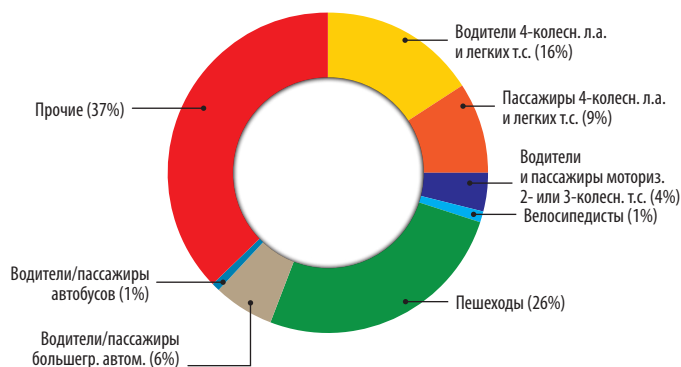
^а Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP.29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП	
Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Да
Общедоступный номер телефона скорой помощи	112
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	—

ДАННЫЕ	
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травах со смертельным исходом (2013 г.)	3 685 ^б (77% М, 23% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	6 687
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	8,9
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	—

^б Статистический институт Турции. Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



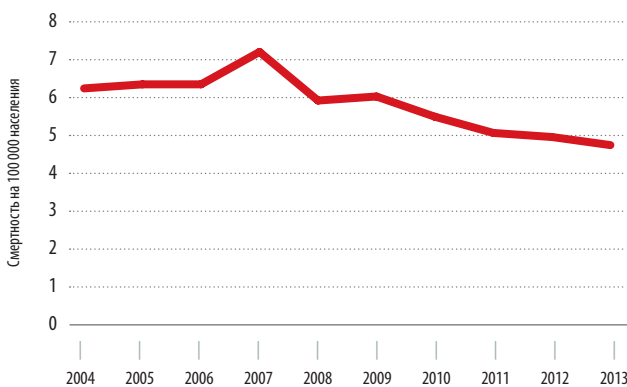
Источник: 2013 г., Статистический институт Турции, Национальная полиция Турции.

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	50 км/ч
Предельная скорость вне населенных пунктов	110 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	120 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 ④ 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	≤ 0,05 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	≤ 0,05 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 ③ 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	3% ^с
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Нет
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 ③ 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	—
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 ② 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	44% водителей ^д , 36% на передних сиденьях ^д
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Да
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Возраста/веса/роста
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 ③ 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	—
Национальный закон о пользовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Да
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^с 2012 г., Национальная полиция Турции.

^д 2013 г., Национальная полиция Турции. Итоговый отчет об использовании ремней безопасности водителями и пассажирами на передних сиденьях.

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Статистический институт Турции.



Население: 28 934 102 • Доход: средний • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 1 880

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА	
Головная организация	Государственная служба безопасности дорожного движения
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется частично
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	Нет

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Нет
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Нет
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Нет

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	
Общее число зарегистрированных транспортных средств (2012 г.)	—
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	—
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	—
Большегрузные автомобили	—
Автобусы	—
Другие	—
Применение стандартов транспортных средств ^а	
Защита от травм при лобовом столкновении	Нет
Система курсовой устойчивости	Нет
Защита пешеходов	Нет

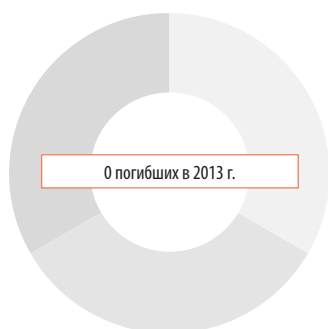
^а Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP.29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП	
Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Да
Общедоступный номер телефона скорой помощи	Несколько номеров
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	—

ДАнные	
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травах со смертельным исходом (2013 г.)	2 298 ^б (82% М, 18% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	3 240
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	11,2
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	—

^б Статистика судебно-медицинских учреждений. Лица, умершие в течение неопределенного периода после ДТП.

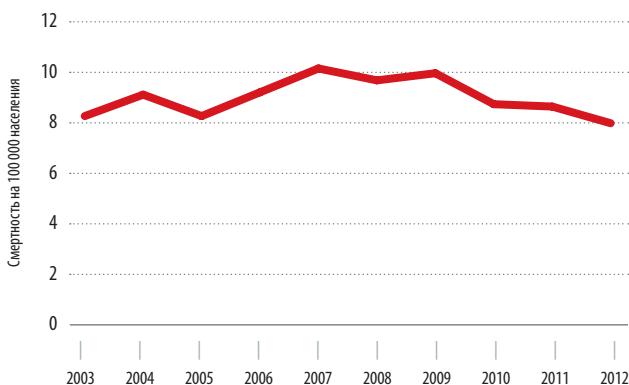
СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	70 км/ч
Предельная скорость вне населенных пунктов	100 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	Нет
Местные власти имеют право изменять ограничения	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да ^с
УСАК – для всего населения	—
УСАК – для молодых или начинающих водителей	—
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	—
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Да
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	—
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	—
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Нет
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Да
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	—
Осуществляется принудительное исполнение закона	—
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	—
Национальный закон о использовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Да
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^с Не основан на УСАК.

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Судебно-медицинские учреждения.

ФИНЛЯНДИЯ



Население: 5 426 323 • Доход: высокий • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 48 820

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА	
Головная организация	Министерство транспорта и связи Финляндии
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется частично
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	≤ 136 погибших к 2020 г. (2010-2020 гг.)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Да
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Да
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Да

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	
Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013 г.)	5 862 216
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	3 562 463
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	555 240
Большегрузные автомобили	134 146
Автобусы	15 536
Другие	1 594 831
Применение стандартов транспортных средств ^a	
Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Да

^a Правила ЕЖ ООН в области транспортных средств (WP.29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП	
Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Да
Общедоступный номер телефона скорой помощи	112
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	4,0% ^b

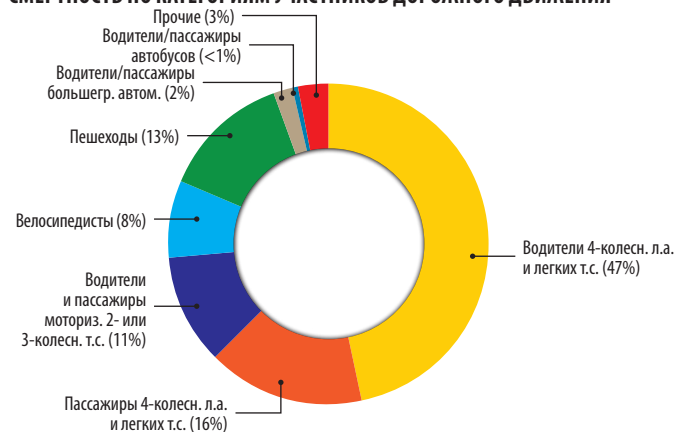
^b 2012 г., Финский центр автостраховщиков.

ДАННЫЕ	
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травах со смертельным исходом (2013 г.)	258 ^c (74% М, 26% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	258
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	4,8
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	2,2% ^d

^c Статистическая служба Финляндии и Центральная организация по безопасности дорожного движения в Финляндии. Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^d 2012 г., Финский информационный центр автомобильного сектора и Статистическая служба Финляндии.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Источник: 2013 г., Статистическая служба Финляндии и Центральная организация по безопасности дорожного движения в Финляндии.

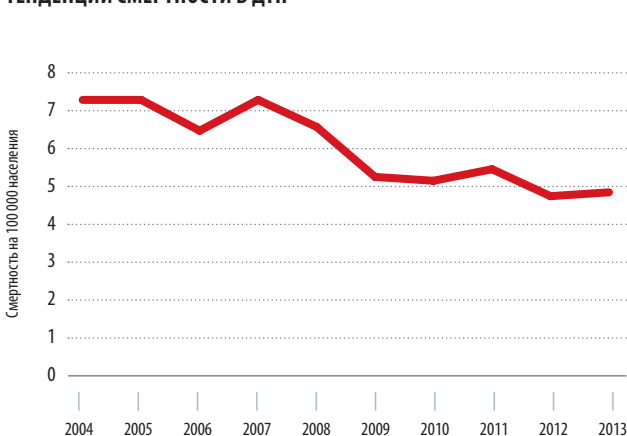
ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	50 км/ч ^e
Предельная скорость вне населенных пунктов	80 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	120 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	< 0,05 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	< 0,05 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	22% ^f
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Нет
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	—
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	89% на передних сиденьях ^g , 86% на задних сиденьях ^g
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Нет
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Возраста/роста
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	97% ^g
Национальный закон о пользовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^e Может быть увеличена до 60 км/ч.

^f 2013 г., Статистическая служба Финляндии.

^g 2013 г., Центральная организация по безопасности дорожного движения в Финляндии.

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Статистическая служба Финляндии и Центральная организация по безопасности дорожного движения в Финляндии.

Обзор законодательства проведен ВОЗ. Сведения о безопасности транспортных средств почерпнуты из Правил ЕЖ ООН (WP.29). Прочие данные собраны с помощью вопроса и подтверждены Министерством социального обеспечения и здравоохранения.



Население: 64 291 280 • Доход: высокий • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 43 460

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА

Головная организация	Межминистерская делегация по БДД
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется частично
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	50% к 2020 г.

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Да
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Да
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Да

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Общее число зарегистрированных транспортных средств (2014 г.)	42 792 103
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	38 028 826
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	4 138 800
Большегрузные автомобили	532 209
Автобусы	92 268
Другие	0
Применение стандартов транспортных средств ^а	
Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Да

^а Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP.29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Да
Общедоступный номер телефона скорой помощи	112
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	—

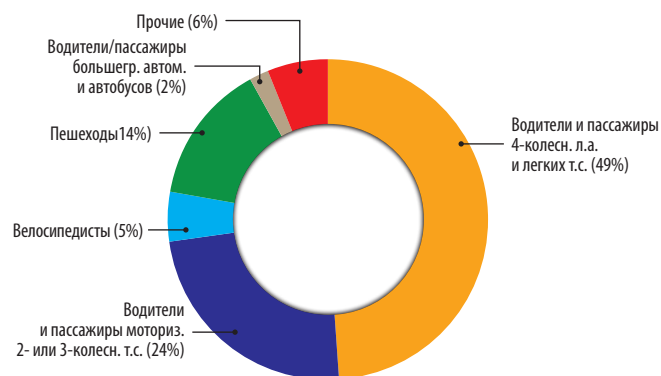
ДАнные

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травах со смертельным исходом (2013 г.)	3 268 ^б (77% М, 23% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	3 268
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	5,1
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	1,0% ^с

^б ONISR. Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^с ONISR.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



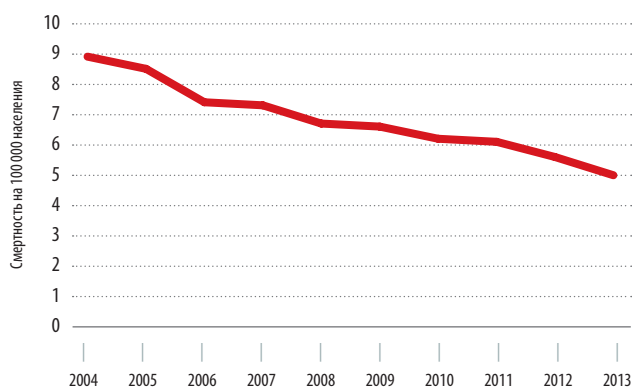
Источник: 2013 г., ONISR.

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	50 км/ч
Предельная скорость вне населенных пунктов	90 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	130 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	< 0,05 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	< 0,05 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	29% ^д
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Да
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	98% водителей ^д , 92% пассажиров ^д
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	99% на передних сиденьях ^д , 87% на задних сиденьях ^д
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Да
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Вес/роста
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	—
Национальный закон о пользовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^д 2013 г., ONISR.

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: ONISR.



Население: 4 289 714 • Доход: высокий • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 13 430

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА

Головная организация	Нет
Финансируется из государственного бюджета	—
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется полностью
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	50% (2011–2020 гг.)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	На субнац. уровне
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	На субнац. уровне
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Да

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013 г.)	1 869 370
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	1 446 620
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	154 782
Большегрузные автомобили	141 491
Автобусы	4 789
Другие	121 688
Применение стандартов транспортных средств ^а	
Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Да

^а Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP.29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Да
Общедоступный номер телефона скорой помощи	112
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	0,5% ^б

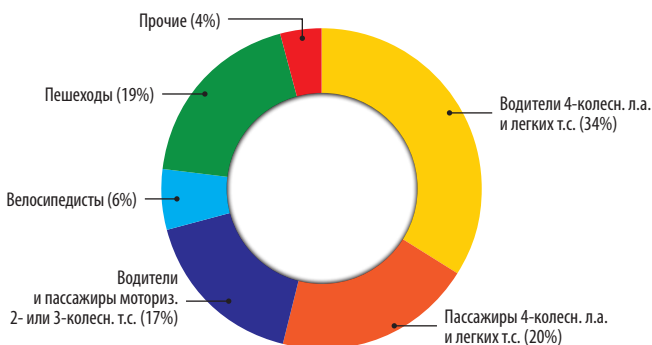
^б 2014 г., Национальный регистр инвалидности.

ДАнные

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2013 г.)	368 ^с (77% М, 23% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	395
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	9,2
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	—

^с Министерство внутренних дел. Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Источник: 2013 г., Министерство внутренних дел.

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	50 км/ч ^д
Предельная скорость вне населенных пунктов	90 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	130 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	≤ 0,05 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	0,00 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	19% ^е
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Да
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	50% водителей ^ф
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	65% на передних сиденьях ^г , 30% на задних сиденьях ^г
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Да
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Возраста/роста
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	—
Национальный закон о использовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает использование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

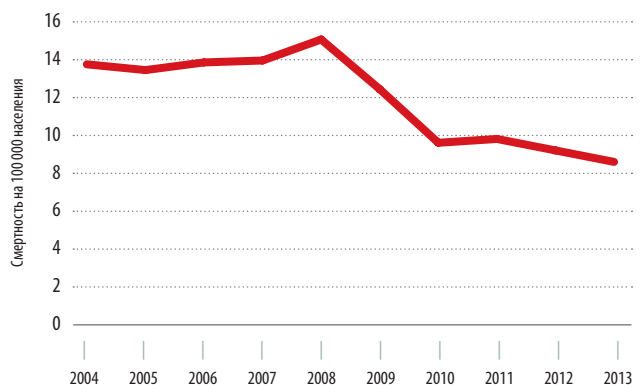
^д Может быть увеличена до 80 км/ч.

^е 2013 г., Министерство внутренних дел.

^ф 2009 г., Национальная программа повышения БДД на 2006–2010 гг. - Данные о воздействии на БДД различных факторов.

^г 2014 г., Факультет транспортных наук, Университет Загреб.

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Министерство внутренних дел.

ЧЕРНОГОРИЯ

Население: 621 383 • Доход: средний • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 7 250



ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА	
Головная организация	Координирующий орган по мониторингу внедрения стратегии повышения БДД
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется частично
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	50% к 2019 г. (2010–2019 гг.)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Нет
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	На субнац. уровне
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Да
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Да

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	
Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013)	201 229
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	179 621
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	5 046
Большегрузные автомобили	15 093
Автобусы	1 246
Другие	223
Применение стандартов транспортных средств ³	
Защита от травм при лобовом столкновении	Нет
Система курсовой устойчивости	Нет
Защита пешеходов	Нет

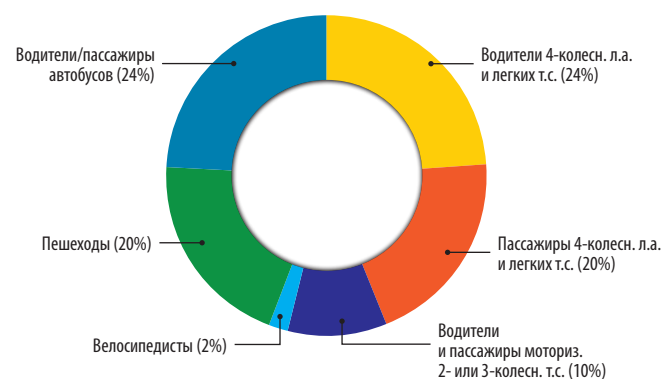
³ Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP.29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП	
Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Да
Общедоступный номер телефона скорой помощи	Несколько номеров
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	—

ДАнные	
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травах со смертельным исходом (2013)	74 ^b (62% М, 14% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	74
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	11,9
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	—

^b Директорат полиции. Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



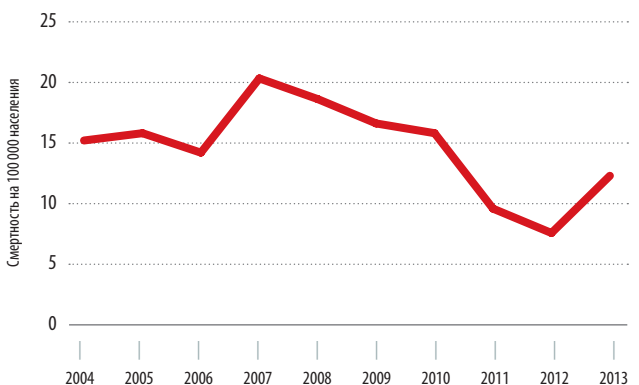
Источник: 2013, Директорат полиции.

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	50 км/ч ^c
Предельная скорость вне населенных пунктов	80 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	130 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	≤ 0,03 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	≤ 0,03 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	—
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Да
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	80% водителей ^d , 50% пассажиров ^d
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	40–50% на передних сиденьях ^d , 5% на задних сиденьях ^d
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Да
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Возраста
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	—
Национальный закон о пользовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Да
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^c Может быть увеличена до 80 км/ч.

^d 2013, Директорат полиции.

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Директорат полиции.

Обзор законодательства проведен ВОЗ. Сведения о безопасности транспортных средств почерпнуты из Правил ЕЭК ООН (WP.29). Прочие данные собраны с помощью вопросов и подтверждены министерством здравоохранения.

ЧЕШСКАЯ РЕСПУБЛИКА



Население: 10 702 197 • Доход: высокий • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 18 950

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА

Головная организация	Чешский государственный совет по безопасности дорожного движения
Финансируется из государственного бюджета	Нет
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется частично
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	60%, что составляет 360 погибших (2011–2020 гг.)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Да
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Да
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Да

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013 г.)	7 689 730
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	5 298 537
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	980 358
Большегрузные автомобили	95 896
Автобусы	19 228
Другие	1 295 711
Применение стандартов транспортных средств ^a	
Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Да

^a Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP.29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

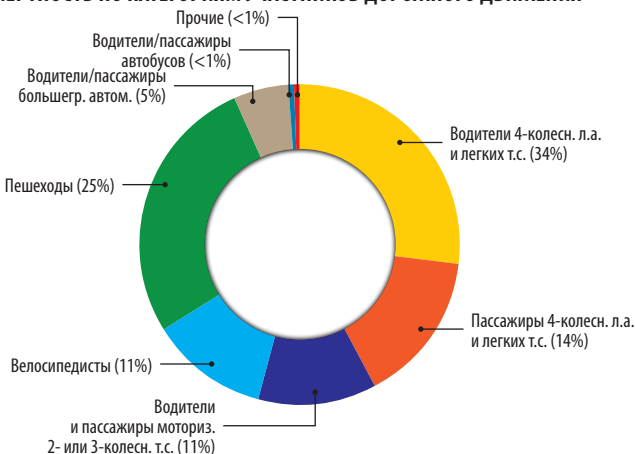
Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Нет
Общедоступный номер телефона скорой помощи	112
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	—

ДАННЫЕ

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2013 г.)	654 ^b (77% М, 23% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	654
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	6,1
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	—

^b Управление полиции. Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Источник: 2013 г., Управление полиции.

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	50 км/ч ^c
Предельная скорость вне населенных пунктов	90 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	130 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	≤ 0,03 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	≤ 0,03 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	9% ^d
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Да
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	95% водителей ^e , 85% пассажиров ^e
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	95% на передних сиденьях ^f , 80% на задних сиденьях ^f
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Да
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Возраста/веса/роста
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	—
Национальный закон о пользовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

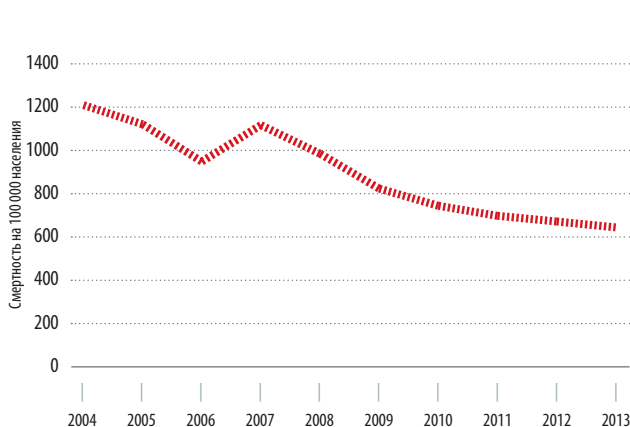
^c Может быть увеличена до 80 км/ч.

^d 2013 г., Полиция Чешской Республики.

^e 2013 г., Центр исследований в области дорожного движения.

^f 2012 г., Центр исследований в области дорожного движения.

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Управление полиции.

Обзор законодательства выполнен ВОЗ. Сведения о безопасности транспортных средств поперныты из Правил ЕЭК ООН (WP.29). Прочие данные собраны с помощью вопроса и подтверждены Министерством здравоохранения.



Население: 8 077 833 • Доход: высокий • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 90 760

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА	
Головная организация	Федеральное управление дорог
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется частично
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	Нет

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Да
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Да
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Да

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	
Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013 г.)	5 693 642
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	4 320 885
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	687 990
Большегрузные автомобили	371 361
Автобусы	60 151
Другие	253 255
Применение стандартов транспортных средств ^а	
Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Да

^а Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP29).

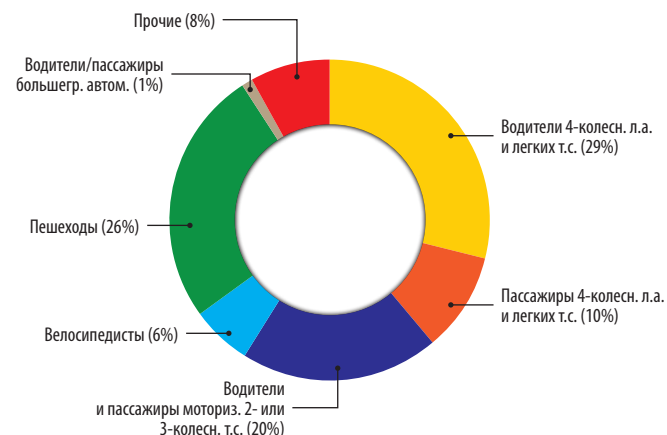
ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП	
Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Нет
Общедоступный номер телефона скорой помощи	144
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	—

ДАнные	
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2013 г.)	269 ^б (71% М, 29% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	269
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	3,3
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	1,0% ^с

^б Хранилище данных Федерального управления дорог (FEDRO). Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^с 2010 г., Федеральное управление дорог (FEDRO).

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Источник: 2013 г., Хранилище данных Федерального управления дорог (FEDRO).

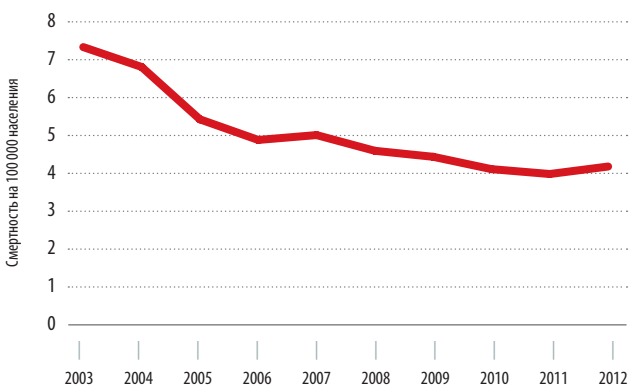
ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	50 км/ч
Предельная скорость вне населенных пунктов	80 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	120 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	< 0,05 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	< 0,01 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	16% ^д
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Нет
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	96–100% водителей ^е
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	91–92% на передних сиденьях ^е , 72% на задних сиденьях ^е
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Нет
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Возраста/роста
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	—
Национальный закон о пользовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^д 2013 г., Хранилище данных Федерального управления дорог (FEDRO).

^е 2012 г., 100% на мотоциклах, 96% на мопедах. Швейцарский совет по предотвращению несчастных случаев.

^ф 2013 г., На передних сиденьях: 92% водителей, 91% пассажиров; на задних сиденьях: 72%. Швейцарский совет по предотвращению несчастных случаев.

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: Хранилище данных Федерального управления дорог (FEDRO), Статистическое управление Швейцарии.

Обзор законодательства проведен ВОЗ. Сведения о безопасности транспортных средств почерпнуты из Правил ЕЭК ООН (WP29). Прочие данные собраны с помощью вопросов к Федеральным департаментам охраны окружающей среды, транспорта, энергетики и связи.



Население: 9 571 105 • Доход: высокий • Валовой национальный доход на душу населения, долл. США: 61 760

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА

Головная организация	Шведское управление дорожного движения и Шведское управление транспортного надзора
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется частично
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	50% (2007–2020 гг.)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Да
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Да
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Да

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013 г.)	5 755 952
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	4 981 525
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	358 145
Большегрузные автомобили	79 130
Автобусы	13 986
Другие	323 166
Применение стандартов транспортных средств ^a	
Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Да

^a Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP.29).

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Да
Общедоступный номер телефона скорой помощи	112
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	10,0% ^b

^b 2013 г., Данные больницы STRADA, Шведское управление дорожного движения.

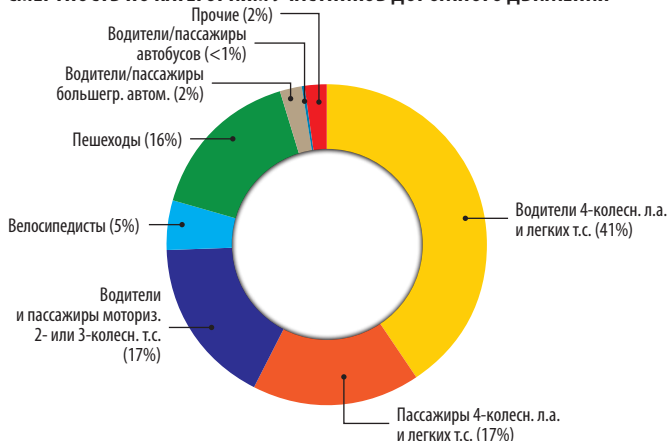
ДАННЫЕ

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2013 г.)	260 ^c (75% М, 25% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	272
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	2,8
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	< 1,0% ^d

^c Институт Transport Analysis. Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^d 2010 г., Международная база данных о дорожном движении и дорожно-транспортных происшествиях (IRTAD) Годовой отчет о БДД 2011 г.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Источник: 2013 г., институт Transport Analysis.

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

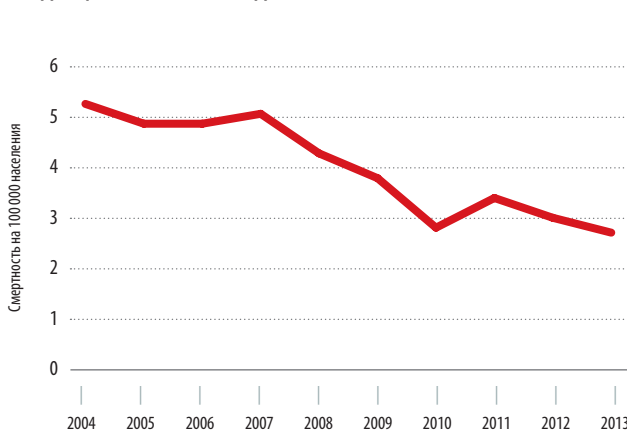
Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	50 км/ч
Предельная скорость вне населенных пунктов	110 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	120 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	0,02 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	0,02 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	19% ^e
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Да
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	90–97% водителей, ^f 90–97% пассажиров ^g
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	98% на передних сиденьях ^g , 84% на задних сиденьях ^g
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Нет
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Возраста/роста
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	96% ^g
Национальный закон о использовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает использование мобильным телефоном при помощи рук	Нет
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

^e 2013 г., Шведское управление транспортного надзора.

^f 2003 г., Шведский национальный институт дорожно-транспортных исследований (VTI), опрос Travel Survey (Resor i Sverige).

^g 2013 г., Шведский национальный институт дорожно-транспортных исследований (VTI), Использование ремней безопасности в Швеции 2013 г..

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: институт Transport Analysis.



ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА	
Головная организация	Отдел безопасности дорожного движения Департамента шоссейных дорог Эстонии
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется частично
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	76% в 2011 г. обновлен на 19% (2003–2015 гг.)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Политика, пропагандирующая передвижение пешком или на велосипеде	Да
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Да
Политика, направленная на разделение УДД и защиту уязвимых УДД	Да

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	
Общее число зарегистрированных транспортных средств (2013 г.)	763 975
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	628 565
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	38 732
Большегрузные автомобили	92 182
Автобусы	4 496
Другие	0
Применение стандартов транспортных средств ^а	
Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Да

^а Правила ЕЭК ООН в области транспортных средств (WP29).

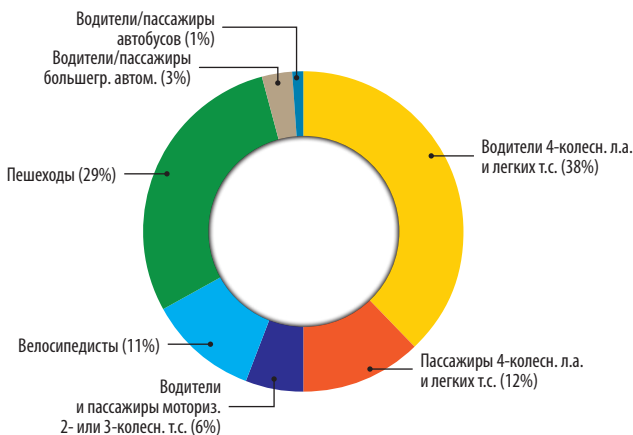
ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП	
Система мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи	Нет
Общедоступный номер телефона скорой помощи	112
Лица с постоянной потерей трудоспособности в результате ДТП	—

ДАнные	
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2013 г.)	81 ^б (68% М, 32% Ж)
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ	90
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ	7,0
Оценка вклада в ВВП, недополученного из-за ДТП	1,0% ^с

^б База данных о ДТП. Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^с 2011 г., Таллинский технический университет.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Источник: 2013 г., База данных о ДТП.

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	50 км/ч ^д
Предельная скорость вне населенных пунктов	90 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	Нет ^е
Местные власти имеют право изменять ограничения	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
УСАК – для всего населения	< 0,02 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	< 0,02 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	25% ^г
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Да
Закон содержит ссылку на стандарт шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	—
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	95% на передних сиденьях ^д , 88% на задних сиденьях ^д
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да
Ограничения на перевозку детей на передних сиденьях	Нет
Закон о детских удерживающих устройствах основан на учете	Вес/роста
Осуществляется принудительное исполнение закона	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых с использованием удерживающего устройства	97% ^г
Национальный закон о пользовании мобильными телефонами при вождении	Да
Закон запрещает пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Закон также распространяется на мобильные телефоны, используемые без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ	Да

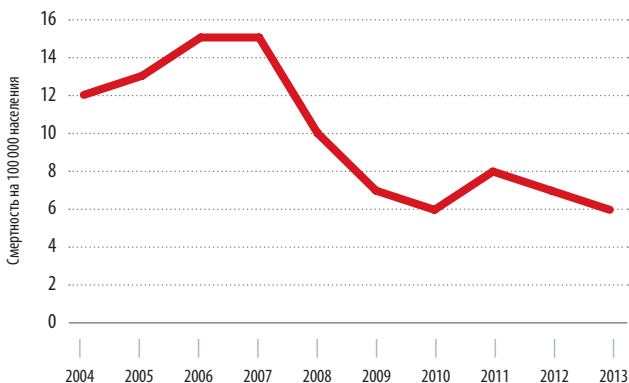
^д Может быть увеличена до 90 км/ч. Относится к населенным пунктам.

^е В стране нет автомагистралей.

^г 2013 г., Полиция.

^г 2013 г., Мониторинг поведения на дорогах.

ТЕНДЕНЦИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП



Источник: База данных о ДТП и Статистическое управление Эстонии.

Приложение 1

НАЦИОНАЛЬНЫЕ КООРДИНАТОРЫ СБОРА ДАННЫХ В СТРАНАХ ЕВРОПЕЙСКОГО РЕГИОНА ВОЗ

СТРАНА/ТЕРРИТОРИЯ	НАЦИОНАЛЬНЫЙ КООРДИНАТОР СБОРА ДАННЫХ
Австрия	Д-р Martin Labuda
Азербайджан	Д-р Rustam Talinshinskiy
Албания	Д-р Gentiana Qirjako
Андорра	Г-н Moisés Tomàs Rubio
Армения	Д-р Kristina Gyurjyan
Беларусь	Д-р Alexandr Beletski
Бельгия	Г-н Wouter Van den Berghe
Болгария	Г-жа Pavlina Tsenova
Босния и Герцеговина	Д-р Alen Šeranić, д-р Elma Begović Sokić
Бывшая югославская Республика Македония	Д-р Fimka Tozija
Венгрия	Д-р Péter Varsányi
Германия ^a	
Греция	Д-р Spiridon Papanikolau
Грузия	Д-р Tamar Chachava
Дания	Г-н Stig Hemdorff
Израиль	Проф. Kobi Peleg
Ирландия	Г-жа Nicola Hayes
Исландия	Г-н Haraldur Sigbórsson
Испания	Д-р Vicenta Lizarbe
Италия	Д-р Maria Giuseppina Lecce
Казахстан	Проф. Nurlan Batpenov
Кипр	Д-р Pavlos Pavlou, Pistoulla Kiprianou
Кыргызстан	Д-р Bektur Anarkulov
Латвия	Г-жа Jana Feldmane
Литва	Д-р Diana Mekšriūnaitė
Люксембург	Д-р Serge Kripler
Мальта	Г-жа Audrey Galea
Монако	Д-р Christian Palmaro, Robin Mullet
Нидерланды	Г-н Rob Methorst
Норвегия	Г-н Ivar Haldorsen
Польша	Д-р Borys Burzawa
Португалия	Д-р Gregória Paixão von Amann
Республика Молдова	Д-р Tatiana Zatic
Российская Федерация	Д-р Сергей Александрович Рыжов
Румыния	Д-р Calin Alexandru
Сан-Марино	Д-р Andrea Gualtieri
Сербия	Д-р Milena Paunović
Словакия	Д-р Zora Brucháčová
Словения	Д-р Vesna Marinko, Andraž Murkovič
Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии	Д-р Katharine Ford, проф. Mark Bellis
Таджикистан	Д-р Abduvali Razzakov

СТРАНА/ТЕРРИТОРИЯ	НАЦИОНАЛЬНЫЙ КООРДИНАТОР СБОРА ДАННЫХ
Туркменистан	Д-р Muhammet Ergeshov, г-н Ata Boppyev
Турция	Д-р Emine Tahhan, д-р Hakan Tutum, Mehmet Akif Gulec
Узбекистан	Д-р Erkin Valiev, проф. Mirkhakim Azizov
Финляндия	Г-н Petri Jääskeläinen
Франция	Д-р Joël Valmain
Хорватия	Д-р Ivana Brkić Biloš
Черногория	Г-жа Svetlana Stojanovic
Чешская Республика	Д-р Veronika Benešová
Швейцария	Г-н Christoph Jahn
Швеция	Г-жа Marie Skyving
Эстония	Д-р Reigo Ude
^a Вопросник заполнен Федеральным научно-исследовательским институтом автомобильных дорог (BASt)	

Европейское региональное бюро ВОЗ
Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) – специализированное учреждение Организации Объединенных Наций, созданное в 1948 г., основная функция которого состоит в решении международных проблем здравоохранения и охраны здоровья населения. Европейское региональное бюро ВОЗ является одним из шести региональных бюро в различных частях земного шара, каждое из которых имеет свою собственную программу деятельности, направленную на решение конкретных проблем здравоохранения обслуживаемых ими стран.

Государства-члены

Австрия
Азербайджан
Албания
Андорра
Армения
Беларусь
Бельгия
Болгария
Босния и Герцеговина
Бывшая югославская Республика Македония
Венгрия
Германия
Греция
Грузия
Дания
Израиль
Ирландия
Исландия
Испания
Италия
Казахстан
Кипр
Кыргызстан
Латвия
Литва
Люксембург
Мальта
Монако
Нидерланды
Норвегия
Польша
Португалия
Республика Молдова
Российская Федерация
Румыния
Сан-Марино
Сербия
Словакия
Словения
Соединенное Королевство
Таджикистан
Туркменистан
Турция
Узбекистан
Украина
Финляндия
Франция
Хорватия
Черногория
Чешская Республика
Швейцария
Швеция
Эстония

ПРОФИЛИ ЕВРОПЕЙСКИХ СТРАН И ДОКЛАД О БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В МИРЕ 2015 г.

