



ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА

Головная организация	Правительственная комиссия по безопасности дорожного движения, Отдел безопасности дорожного движения
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется частично
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	51% (2015–2025 гг.)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Экспертиза или звездный рейтинг всех новых объектов дорожной инфраструктуры	Частично
Стандарты проектирования для обеспечения безопасности пешеходов / велосипедистов	Да
Проверки / звездный рейтинг существующих дорог	Да
Инвестиции в модернизацию особо опасных участков	Да
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Нет

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Общее число зарегистрированных транспортных средств на 2016 г.	865 040
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	703 151
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	48 834
Большегрузные автомобили	108 217
Автобусы	4 838
Другие	0
Применение стандартов транспортных средств (UNECE WP.29)	
Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Да
Антиблокировочная тормозная система мотоциклов	Да

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

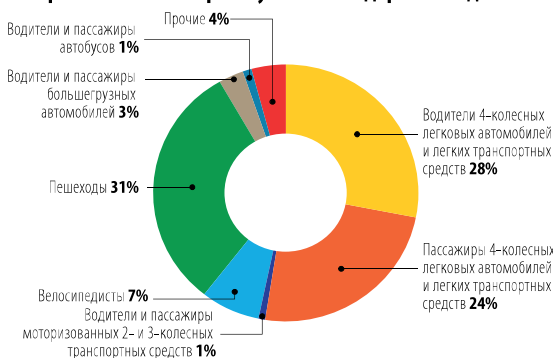
Общенациональный номер вызова скорой помощи	Общенациональный, единый
Регистр травм	Отсутствует
Официальная сертификация служб догоспитальной помощи	Нет
Общенациональная оценка систем скорой помощи	Нет

ДАННЫЕ

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2016 г.)	71 ^a (70% М, 30% Ж)
Заявленный показатель на 100 000 населения (2016 г.)	5,4 ^a
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ (2016 г.)	80 ^b
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ (2016 г.)	6,1 ^b

^a Информационная система для анализа и хранения данных Департамента полиции и пограничной охраны. Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.
^b Метод ВОЗ для получения сопоставимых оценок по странам: Группа 1. Страны с хорошими данными регистрации смертности. Для получения подробной информации см. Пояснительное примечание 3 в Докладе ВОЗ о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2018 г.

Смертность по категориям участников дорожного движения



Источник: 2016 г., Информационная система для анализа и хранения данных Департамента полиции и пограничной охраны

© Всемирная организация здравоохранения, 2020. Некоторые права защищены. Данная работа распространяется на условиях лицензии CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

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	Нет ^d
Местные власти имеют право изменять ограничения	Да
Правоприменение (по данным самооценки)	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Преобладающий вид правоприменения	Автоматическое
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
Проводится тестирование в случае ДТП со смертельным исходом	Тестирование всех водителей
Правоприменение (по данным самооценки)	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	10% ^e
Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Да
Закон содержит ссылку и/или оговаривает стандарт для шлемов	Да
Перевозка детей на мотоциклах	Запрещена до 12-летнего возраста
Правоприменение (по данным самооценки)	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	98% водителей ^f

Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Правоприменение (по данным самооценки)	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

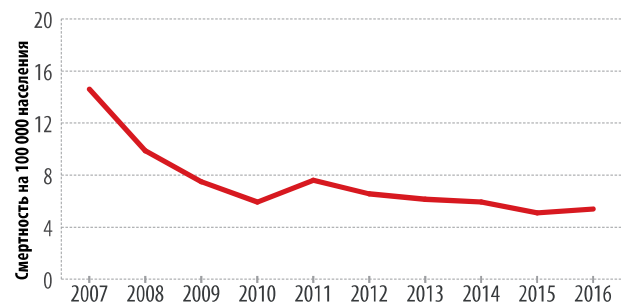
Национальный закон об удерживающих устройствах для детей	Да ^h
Размещение детей на передних сиденьях	Не ограничено
Детское удерживающее устройство обязательно	— ^h
Закон содержит ссылку и/или оговаривает стандарт для детских удерживающих устройств	Нет
Правоприменение (по данным самооценки)	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых в детских удерживающих устройствах	98% ^g

Национальный закон о пользовании мобильными телефонами при вождении	Да
Запрет на пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Запрет на пользование мобильным телефоном без помощи рук	Нет

Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии наркотического опьянения	Да
----------------------------------------------------------------------------------------------	----

^c При определенных условиях может быть увеличена до 90 км/ч.
^d В стране не имеется автомагистралей.
^e 2016 г., Информационная система для анализа и хранения данных Департамента полиции и пограничной охраны.
^f 2015 г., Свойственные мотоциклистам особенности поездок, вождения и обеспечения безопасности.
^g 2016 г., Мониторинг поведения участников дорожного движения за 2016 г.
^h Законодательно оговорено, что дети, рост которых не позволяет пристегнуть их штатным ремнем безопасности, должны быть обеспечены удерживающим устройством в соответствии с их ростом и весом, но спецификация «возраст/рост/вес» не указана.

Тенденции смертности в ДТП



Источник: Информационная система для анализа и хранения данных Департамента полиции и пограничной охраны и Департамент статистики Эстонии