

Европейский доклад о состоянии безопасности дорожного движения

За безопасные дороги и более здоровые
транспортные альтернативы



ЕВРОПА

Европейский доклад о состоянии безопасности дорожного движения

За безопасные дороги и более здоровые транспортные альтернативы



ЕВРОПА

Аннотация

В Докладе рассматривается состояние безопасности дорожного движения в Европейском регионе ВОЗ и дается базовая оценка того, насколько далеко 49 стран продвинулись в выполнении рекомендаций *Всемирного доклада о предупреждении дорожно-транспортного травматизма*. Дорожно-транспортные происшествия (ДТП) на дорогах Региона ежегодно приводят к 120 тыс. случаев смерти, 2,4 млн травм и огромному экономическому бремени, которое может достигать 3% ВВП страны. Дорожно-транспортный травматизм – основная причина смертности людей в возрасте 5-29 лет. На долю уязвимых участников дорожного движения – пешеходов, велосипедистов и владельцев моторизованных двухколесных транспортных средств – приходится 39% всех дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, при этом пешеходы подвергаются наибольшему риску в восточной части Региона. Показатели смертности в ДТП в разных странах значительно различаются; в странах с низким и средним доходом они в среднем вдвое выше, чем в странах с высоким доходом. Ответные политические меры по обеспечению безопасности дорожного движения для своих граждан также различаются. В Докладе предлагаются следующие направления действий: сокращение разрыва между странами с самыми низкими и самыми высокими показателями смертности в ДТП; улучшение защиты уязвимых участников дорожного движения; разработка в каждой стране хорошо финансируемой межотраслевой стратегии безопасности дорожного движения; создание и правоприменение всеобъемлющего законодательства; разработка и внедрение более здоровой транспортной политики. Кроме того, представлены профили стран, характеризующие текущее состояние безопасности дорожного движения в 49 странах Региона, принявших участие в исследовании.

Ключевые слова

Accidents, traffic – statistics and numerical data

Accidents, traffic – economics

Safety management – organization and administration

Wounds and injuries – prevention and control

Europe

ISBN 978-92-890-4181-2

Рекомендуемый формат ссылки: *Европейский доклад о состоянии безопасности дорожного движения*, Копенгаген, Европейское региональное бюро ВОЗ, 2009.

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

Publications

WHO Regional Office for Europe

Scherfigsvej 8

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/PubRequest?language=Russian>.

© Всемирная организация здравоохранения, 2009 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.

Редактор издания на английском языке: Дэвид Бройер.

Дизайн и верстка издания на английском языке: L'IV Com Sarl, Мон-сюр-Лозанн, Швейцария.

Перевод на русский язык и компьютерная верстка: Издательство «Весь Мир».

Фреска на обложке: © Автор, John Sakars; фотография фрески: © Claudia Aubertin-Vedova/Studio Southwest.

Отпечатано в типографии Servizi Tipografici Carlo Colombo, Рим, Италия.

Содержание

Выражение признательности	v
Предисловие	vi
Резюме доклада	vii
1. Введение	1
1.1 Дорожно-транспортный травматизм: приоритетная проблема здравоохранения	1
1.2 Рост неравенства в Регионе	3
1.3 Дорожно-транспортные травмы и другие связанные с транспортом виды воздействия на здоровье	4
1.4 Международные ответные меры на институциональном уровне	5
1.5 Цель исследования	6
1.6 Задачи	7
1.7 Структура доклада	7
2. Методы исследования	9
3. Полученные данные	11
3.1 Значительные различия по количеству смертельных и несмертельных дорожно-транспортных травм в Регионе	11
3.2 Большое количество несмертельных травм	13
3.3 Уязвимые участники дорожного движения подвергаются большему риску	13
3.4 Информационные системы здравоохранения нуждаются в улучшении	15
3.5 Экономические потери от дорожно-транспортного травматизма	16
3.6 Головная организация и национальная стратегия в области безопасности дорожного движения	17
3.6.1 Многие страны нуждаются в национальной стратегии обеспечения безопасности дорожного движения	17
3.6.2 Размеры ассигнований на обеспечение безопасности дорожного движения сильно различаются, и они гораздо меньше, чем потери от дорожно-транспортного травматизма	19
3.7 Законодательные меры по снижению факторов риска и их применение	20
3.7.1 Меры регулирования скоростного режима должны совершенствоваться и применяться более широко	21
3.7.2 Борьба с вождением в состоянии алкогольного опьянения – приоритетная задача	21
3.7.3 Использование защитных шлемов	22
3.7.4 Существует много возможностей для улучшения положения с ремнями безопасности и детскими удерживающими устройствами в автомобилях	22
3.7.5 Необходимо совершенствовать законодательство и его правоприменение	23
3.8 Управление безопасностью дорожного движения	24
3.8.1 Совершенствование транспортной и градостроительной политики с целью повышения мобильности людей и безопасности на дорогах	24
3.8.2 Другие аспекты управления безопасностью дорожного движения	28

4. Выводы		29
4.1 Основные выявленные факты		29
4.2 Основные направления действий		31
5. Библиография		33
6. Профили стран		35
Приложения		137
Приложение 1	Пояснительные примечания к Приложениям 2–13	138
Приложение 2	Показатели, включенные в анкету, разработанную для Доклада о состоянии безопасности дорожного движения в мире	142
Приложение 3	Общая информация, число транспортных средств, дорожно-транспортный травматизм со смертельным исходом и категории участников дорожного движения, с разбивкой по странам Европейского региона ВОЗ	144
Приложение 4	Смертность от дорожно-транспортных травм на 100 тыс. чел. населения в зависимости от валового национального дохода на душу населения в странах Европейского региона ВОЗ, 2008 г.	146
Приложение 5	Некоторые цели национальных стратегий, внедряемых в странах Европейского региона ВОЗ	147
Приложение 6	Оценка потерь в денежном выражении от одного случая смерти в некоторых странах Европейского региона ВОЗ	149
Приложение 7	Законодательство об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, его применение и дорожно-транспортный травматизм со смертельным исходом, связанный с употреблением алкоголя, в странах Европейского региона ВОЗ	150
Приложение 8	Законодательство о ремнях безопасности и удерживающих устройствах для детей, его применение и уровень использования этих средств защиты в странах Европейского региона ВОЗ, 2008 г.	152
Приложение 9	Законодательство о скорости движения и его применение в странах Европейского региона ВОЗ, 2008 г.	153
Приложение 10	Законодательство о шлемах для мотоциклистов, его применение и уровень использования шлемов в странах Европейского региона ВОЗ, 2008 г.	154
Приложение 11	Управление безопасностью дорожного движения, стратегии и политические мероприятия в странах Европейского региона ВОЗ	156
Приложение 12	Системы доврачебной помощи в странах Европейского региона ВОЗ, 2008 г.	160
Приложение 13	Национальные координаторы данных и респонденты – участники исследования в странах Европейского региона ВОЗ	161

Выражение признательности

В подготовку настоящего Доклада внесли вклад многие международные эксперты и сотрудники ВОЗ. Всемирная организация с благодарностью подтверждает содействие, оказанное следующими людьми:

Франческо Замбон, Динеш Сети и Франческа Рачьоппи написали текст Доклада. Динеш Сети и Франческо Замбон обеспечили координацию при его разработке. Франческо Замбон проводил статистический анализ и составил профили стран. Франческо Митис предоставил отзывы по предварительным вариантам Доклада и внес вклад в некоторые его разделы. Мануэла Галлитто организовала административную поддержку. Римма Кузнецова обеспечивала административную поддержку, помогала составлять профили стран и статистические приложения, а также приобретать фотоматериалы. Николетта Ди Танно содействовала в приобретении фотоматериалов. Мария Чарная помогала редактировать черновые варианты и работала над рядом разделов. Луиджи Мильорини и Татьяна Колпакова оказывали поддержку и предоставили замечания по предварительным версиям.

Тамица Тороян, Марджи Педен и Этьенн Круг содействовали координации проекта и дали свои отзывы по вариантам. Кидист Бартоломеос помогал обрабатывать данные. Элисон Харви занималась профилями стран. Мелекидзедек Хайеси и Матс-Аке Белин готовили комментарии по версиям. Стивен Лауэрс оказал помощь в предоставлении фотографий.

Очень полезные отзывы дали следующие внешние рецензенты: Динеш Мохан, Индийский институт технологии (Дели, Индия), Мария Сегуи-Гомес, Институт Наварры (Памплона, Испания); Элизабет Таунер, Университет Западной Англии (Бристоль, Соединенное Королевство); Хитер Уорд, Университетский колледж Лондона (Соединенное Королевство).

Данные на уровне стран невозможно было бы получить без неоценимых усилий следующих лиц: руководителей и сотрудников страновых представительств ВОЗ; национальных координаторов данных (Приложение 13); респондентов и участников совещаний по выработке единого мнения, проводившихся в разных странах (Приложение 13); официальных представителей правительств, разяснявших информацию, включенную в настоящий Доклад.

Свой вклад в работу внесли также следующие специалисты: Дэвид Бройер, который редактировал Доклад; дизайнеры-графики из фирмы L'IV Com Sàrl, которые выполнили верстку и оригинал-макет издания; Татьяна Алексеева, предоставившая информацию для Вставки 9 *Добрая дорога детства*; Джон Сакарс, художник и автор фрески, воспроизведенной на обложке и любезно предоставленной средней школой Welland Centennial (Онтарио, Канада); автор фотографии фрески – Клаудиа Обертен-Ведова/ Studio Southwest.

В заключение, ВОЗ выражает благодарность фонду Bloomberg Philanthropies за щедрую финансовую поддержку, оказанную при подготовке и издании настоящего Доклада.

Предисловие

Дорожно-транспортные травмы – важная проблема общественного здоровья в Европейском регионе ВОЗ и причина преждевременной смерти приблизительно 120 тыс. чел. в год. Эти травмы являются ведущей причиной смерти детей и молодых взрослых в возрасте 5–29 лет. Помимо этих случаев смерти, ежегодно около 2,4 млн чел. получают серьезные травмы и нуждаются в больничном лечении. Это создает серьезную нагрузку для систем здравоохранения, которые стремятся обеспечить качественную неотложную медицинскую помощь при травмах, одновременно решая другие, конкурирующие приоритетные задачи. Дорожно-транспортный травматизм не только причиняет боль и мучения семьям пострадавших, но и наносит существенный экономический ущерб обществу, сумма которого достигает 3% ВВП любой рассматриваемой страны.

Есть немало убедительных свидетельств того, что дорожно-транспортные травмы можно предотвратить, и это делает нынешнюю ситуацию еще более недопустимой. Опыт стран, которые в течение многих десятилетий вкладывали средства в безопасность дорожного движения, показывает, что эффективные стратегии способны уменьшить масштабы потерь. Во *Всемирном докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма* и сопутствующей ему публикации *Предупреждение дорожно-транспортного травматизма: перспективы общественного здоровья для Европы*, выход которых был приурочен к Всемирному дню здоровья 2004 г., приводится большое количество данных об эффективных мерах профилактики. Эти доклады, в сочетании с мерами по адвокатированию, позволили повысить информированность людей во всем мире о данной проблеме и содержали призыв к разработчикам политики и специалистам-практикам принять научно обоснованные меры против этой ведущей причины смерти и инвалидности. Кроме того, указанные доклады сформировали методологию, используемую ВОЗ при проведении глобальной оценки состояния безопасности дорожного движения.

В настоящей публикации применена стандартная методика исследования, которая впервые позволяет разработчикам политики получить взвешенную оценку состояния безопасности дорожного движения в 49 странах – участницах исследования. Ее ценность состоит в том, что она определяет базовый уровень для оценки результатов осуществления мероприятий, предложенных во *Всемирном докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма*. Доклад содержит как общий взгляд на ситуацию в Регионе, так и подробные профили стран. В нем показано, что многие страны Европейского региона используют межотраслевые стратегии, которые неуклонно снижают смертность от дорожно-транспортных травм. Тем не менее, эти достижения распределяются по Региону неравномерно, а более высокие показатели смертности свидетельствуют о том, что многие страны с низким и средним доходом должны предпринять серьезные усилия, чтобы сделать дороги более безопасными для своих граждан. В Докладе также разъясняется положение уязвимых участников дорожного движения, особенно пешеходов в восточной части Региона и владельцев моторизованных двухколесных транспортных средств в его южной части.

Давая общую оценку того, что было осуществлено в разных странах, настоящая публикация направлена на то, чтобы мобилизовать усилия всего Региона и освещать будущие мероприятия, необходимые для преодоления диспропорций. Эти мероприятия включают как более здоровую транспортную политику, так и межотраслевые научно обоснованные стратегии, направленные на предотвращение этой основной причины смертности и инвалидности. Повышение безопасности дорожного движения – это инвестиции в более здоровое и справедливое будущее наших граждан.

Марк Данзон,
Региональный директор ВОЗ для Европы

Резюме доклада

Основные результаты

В 2004 г. Всемирная организация здравоохранения совместно со Всемирным банком выпустила в свет *Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма*. В докладе содержались данные о масштабах бремени дорожно-транспортных травм, освещался опыт решения проблемы безопасности дорожного движения и рекомендовался ряд мер для внедрения странами. В 2008 г. ВОЗ осуществила проект по оценке состояния безопасности дорожного движения и определению того, применяются ли странами рекомендации *Всемирного доклада о предупреждении дорожно-транспортного травматизма*. При проведении исследования был применен стандартный метод с использованием вопросника, разосланного представителям секторов здравоохранения, транспорта, юстиции и образования, научно-академические учреждениям и неправительственным организациям. Результатом проекта стала публикация *Доклада о состоянии безопасности дорожного движения в мире*, в котором представлены общемировые результаты, а также региональных докладов по каждому из шести регионов ВОЗ. В настоящей публикации подробно сообщается о результатах, полученных из 49 стран – участниц исследования, относящихся к Европейскому региону ВОЗ. В ходе исследования был сделан целый ряд ключевых выводов в отношении Региона.

Масштабная проблема

Ежегодно в Регионе дорожно-транспортные происшествия становятся причиной 120 тыс. смертельных и 2,4 млн несмертельных травм. Дорожно-транспортные травмы являются ведущей причиной смерти подростков и молодежи.

Значительная неравномерность распространения смертельного и несмертельного дорожно-транспортного травматизма в Регионе

Показатели смертности от дорожно-транспортных травм значительно различаются между

странами Региона; при этом в странах с низким и средним доходом они вдвое выше, чем в странах с высоким доходом. В Содружестве Независимых Государств (СНГ) смертность в четыре раза выше, чем в странах Северной Европы. Тенденции к снижению показателя отмечаются во многих странах с высоким доходом, но не в странах с низким и средним доходом, многие из которых входят в состав СНГ.

Уязвимые участники дорожного движения подвергаются риску

На долю пешеходов, велосипедистов и лиц, пользующихся двухколесными моторизованными транспортными средствами, приходится 39% всех дорожно-транспортных травм со смертельным исходом. Они в более высокой степени подвержены риску получения серьезных травм. Доля пешеходов среди участников дорожно-транспортных происшествий выше всего в странах СНГ. Высокая скорость движения транспортных средств, а также применяемые градостроительные решения подвергают этих участников дорожного движения повышенному риску.

Ущерб от дорожно-транспортного травматизма ложится тяжелым грузом на экономику стран

Затраты служб здравоохранения на лечение больных, получивших травму и инвалидность в результате ДТП, очень высоки. Не менее значителен ущерб, который несут семьи, общины и общество в целом в результате потерь, понесенных производством. Экономическое бремя дорожно-транспортных происшествий достигает 3% валового внутреннего продукта.

В национальных стратегиях обеспечения безопасности дорожного движения часто отсутствуют измеримые цели

Примерно $\frac{1}{3}$ обследованных стран не имеют общенациональной, многоотраслевой стратегии обеспечения безопасности дорожного

движения. Даже страны, в которых существуют такие стратегии, не всегда способны выдвигать измеримые цели, выполнение которых можно надлежащим образом отслеживать и оценивать.

Во многих странах практика применения законодательства о скоростном режиме транспортных средств, управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения и использовании ремней безопасности, детских удерживающих устройств и защитных шлемов является неудовлетворительной

Многие страны не имеют надлежащего законодательства по контролю скоростного режима в черте города, управлению транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения и использованию защитных шлемов (для водителей и пассажиров двухколесных моторизованных транспортных средств), ремней безопасности и детских удерживающих устройств. Даже тщательно разработанное законодательство не оказывает воздействия, и не обеспечивается его правильное правоприменение. Из большинства стран Региона сообщается, что осуществляемое в настоящее время применение законодательства о скоростном режиме транспортных средств, управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения и использовании ремней безопасности, детских удерживающих устройств и защитных шлемов недостаточно эффективно.

Стратегии в области содействия передвижению пешком и на велосипеде, а также по развития услуг общественного транспорта не всегда включаются в стратегические планы обеспечения безопасности дорожного движения и развития систем транспорта

Только в $\frac{1}{3}$ стран в общенациональном масштабе проводится политика, охватывающая как развитие общественного транспорта, так и содействие передвижению пешком и на велосипеде. Еще меньшее число стран применяют меры по оптимизации использования частного автотранспорта. Это является предметом беспокойства, учитывая потенциальное ухудшение состояния здоровья, связанное с дефицитом

физической активности и ущербом для окружающей среды.

Рекомендации к действию

На основе этих выводов предлагаются следующие области действий, основанные на предложениях, сформулированных во Всемиром докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма.

Необходимо уменьшить разрыв в показателях дорожно-транспортного травматизма со смертельным исходом

Следует уделять более пристальное внимание обеспечению безопасности дорожного движения в странах Региона. Некоторые страны с высоким доходом продемонстрировали устойчивую политическую волю и разработали новаторские стратегии и технологии снижения количества случаев смерти и тяжелых травм в результате дорожно-транспортных происшествий. Странам с более низким уровнем безопасности дорожного движения следует использовать этот опыт.

Следует повысить уровень защиты уязвимых участников дорожного движения

Правительства должны обеспечивать защиту всех участников дорожного движения и не игнорировать потребности пешеходов, велосипедистов, а также водителей и пассажиров двухколесных моторизованных транспортных средств. Заинтересованные стороны процесса обеспечения безопасности дорожного движения должны совместно проводить работу по применению научно обоснованных мер, которые бы гарантировали повышение уровня защиты, особенно в странах с низким и средним доходом.

В большем числе стран необходимо создать хорошо обеспеченный ресурсами межотраслевой орган по обеспечению безопасности дорожного движения для осуществления стратегии безопасности

Такой орган должен привлечь все заинтересованные стороны к разработке межотраслевой стратегии, которая бы четко распределяла обязанности и полномочия в отношении того, кто, что, где и когда должен делать.

Более активные принятие и применение законодательства о безопасности дорожного движения могли бы спасти жизнь многим людям

Правительствам необходимо обеспечить, чтобы всеобъемлющие законы охватывали основные факторы риска, связанные со скоростным режимом, управлением транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, использованием защитных шлемов (водителями и пассажирами двухколесных моторизованных транспортных средств), ремней безопасности и детских удерживающих устройств. Следует улучшить применение такого законодательства. Это требует проведения широко освещаемых в СМИ кампаний по принудительному правоприменению, создания атмосферы уверенности в том, что ни одно нарушение не останется безнаказанным, а также применения к нарушителям жестких и быстрых мер наказания. Это эффективное сочетание мер следует внедрить во многих странах.

Устойчивая транспортная политика таит в себе неиспользованные возможности для достижения положительных результатов в отношении здоровья населения и состояния окружающей среды

Устойчивая транспортная политика представляет собой важную возможность содействия достижению целей в области общественного здравоохранения и охраны окружающей среды. Большому числу стран следует воспользоваться

многочисленными преимуществами от инвестиций в политические меры, содействующие развитию общественного транспорта, пропаганде езды на велосипеде и пешей ходьбы. Политика в области землепользования и транспорта, содействующая развитию этих форм передвижения, принесет многочисленные выгоды для здоровья благодаря снижению числа травм, случаев респираторных заболеваний, предотвращению распространения неинфекционных болезней путем усиления физической активности и уменьшению отрицательного воздействия климатических изменений. Повышение безопасности уязвимых участников дорожного движения будет содействовать росту мобильности населения благодаря передвижениям пешком и на велосипеде. Один из путей достижения этого – осуществление транспортной политики, объединяющей цели обеспечения безопасности дорожного движения с задачами в области общественного здравоохранения и охраны окружающей среды.

Доклад содержит 49 профилей стран в отношении безопасности дорожного движения, которые включают в себя данные, собранные в результате обследования, и может служить инструментом оценки положения в области безопасности дорожного движения и средством стимулирования дискуссий и мероприятий в масштабах стран, а также может быть использован для определения базового уровня при проведении сравнений, оценок и мониторинга.



1

Введение

1.1 Дорожно-транспортный травматизм: приоритетная проблема здравоохранения

Дорожно-транспортный травматизм является серьезной проблемой общественного здоровья в 53 странах Европейского региона ВОЗ. Согласно проекту ВОЗ по глобальному бремени болезней, осуществленному в 2004 г., количество случаев смерти от дорожно-транспортных травм оценивается в 129 тыс. в год (Табл. 1) (1). Кроме того, в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП) ежегодно получают травмы свыше 2,4 млн чел. (2). Особенно серьезно эта проблема стоит возрастной группы населения от 5 до 29 лет, в которой дорожно-транспортные травмы являются главной причиной смерти (Табл. 1). Для мужчин вероятности погибнуть от дорожно-транспортной травмы выше, чем для женщин – на их долю приходится $\frac{3}{4}$ случаев смерти в ДТП (3–5). Обратная, менее известная сторона этой суровой статистики – еще большее число людей, страдающих от временной или постоянной нетрудоспособности по причине полученных травм, и эмоциональная опустошенность семей, потерявших близких. Потеря кормильца или необходимость длительного оказания медицинской и социальной помощи людям, ставшим инвалидами, могут ввергнуть многие семьи в пучину бедности (6). Стоимость этой медицинской помощи и реабилитации значительна – потери для общества, по оценкам, могут достигать 3% валового внутреннего продукта (ВВП) (7,8).

Тем не менее, существует немало стратегий профилактики, и многие европейские страны относятся к числу самых безопасных в мире (2). Поэтому существует потенциал, позволяющий принять вызов и уменьшить бремя дорожно-транспортного травматизма путем применения передовой практики. Полезной точкой отсчета для этого является понимание исходной ситуации, что является одной из задач данного Доклада.



Таблица 1. Число случаев смерти с разбивкой по ведущим причинам и возрастным группам в Европейском регионе ВОЗ, 2004 г.

Категория	0–4 года	5–14 лет	15–29 лет	30–44 лет	45–69 лет	70+ лет	Всего
1	Перинатальные причины 87 500	Дорожно-транспортные травмы 4180	Дорожно-транспортные травмы 39 300	Ишемическая болезнь сердца 56 900	Ишемическая болезнь сердца 679 400	Ишемическая болезнь сердца 1 554 600	Ишемическая болезнь сердца 2 295 600
2	Инфекции органов дыхания 34 500	Утопление 2430	Ранения, нанесенные самому себе 29 500	Ранения, нанесенные самому себе 41 000	Цереброваскулярные заболевания 314 900	Цереброваскулярные заболевания 1 020 200	Цереброваскулярные заболевания 1 363 600
3	Желудочно-кишечные инфекции 32 400	Инфекции органов дыхания 1930	Насилие 14 900	Отравления 33 600	Рак трахеи, бронхов, легких 190 900	Хроническое обструктивное заболевание легких 176 300	Рак трахеи, бронхов, легких 370 700
4	Врожденные аномалии 25 800	Лейкемия 1680	Отравления 14 100	Дорожно-транспортные травмы 33 200	Цирроз печени 112 400	Рак трахеи, бронхов, легких 168 900	Рак ободочной и прямой кишки 238 100
5	Менингит 5360	Врожденные аномалии 1390	ВИЧ/СПИД 7010	Туберкулез 28 900	Рак ободочной и прямой кишки 83 500	Рак ободочной и прямой кишки 148 300	Инфекции органов дыхания 234 700
6	Инфекции верхних дыхательных путей 3000	Ранения, нанесенные самому себе 1280	Туберкулез 7000	Цирроз печени 27 400	Рак груди 75 200	Инфекции органов дыхания 139 300	Хроническое обструктивное заболевание легких 233 800
7	Утопление 2470	Лимфомы, множественные миеломы 700	Утопление 6570	Цереброваскулярные заболевания 23 000	Рак желудка 65 400	Гипертоническая болезнь сердца 130 700	Цирроз печени 184 900
8	Дорожно-транспортные травмы 1740	Эпилепсия 650	Ишемическая болезнь сердца 4610	Насилие 22 600	Ранения, нанесенные самому себе 57 500	Болезнь Альцгеймера и другие деменции 128 400	Гипертоническая болезнь сердца 179 000
9	ВИЧ/СПИД 1660	Насилие 640	Цереброваскулярные заболевания 4380	ВИЧ/СПИД 13 700	Хроническое обструктивное заболевание легких 54 600	Сахарный диабет 106 700	Рак груди 158 400
10	Эндокринные расстройства 1650	Цереброваскулярные заболевания 590	Лейкемия 4250	Мио-эндокардиты 10 700	Отравления 52 300	Рак желудка 82 000	Сахарный диабет 155 400
11	Отравление 1140	Эндокринные расстройства 590	Цирроз печени 3800	Рак груди 10 300	Инфекции органов дыхания 46 800	Рак простаты 77 100	Рак желудка 155 100
12	Пожары 1080	Отравления 560	Войны и конфликты 3700	Рак трахеи, бронхов и легких 10 200	Гипертоническая болезнь сердца 45 100	Рак груди 72 500	Ранения, нанесенные самому себе 150 500
13	Лейкемия 970	Падения 530	Падения 3590	Инфекции органов дыхания 9400	Сахарный диабет 42 800	Мио-эндокардиты 68 600	Болезнь Альцгеймера и другие деменции 137 400
14	Гепатит В 950	Войны и конфликты 470	Расстройства, вызванные наркотиками 3010	Утопление 9000	Мио-эндокардиты 39 800	Нефрит и нефроз 53 100	Дорожно-транспортные травмы 129 100
15	Мио-эндокардиты 780	Инфекции верхних дыхательных путей 430	Мио-эндокардиты 2740	Падения 7900	Рак поджелудочной железы 39 100	Рак поджелудочной железы 51 600	Мио-эндокардиты 122 900
16	Эпилепсия 730	Пожары 430	Инфекции органов дыхания 2730	Расстройства, вызванные наркотиками 7500	Дорожно-транспортные травмы 36 500	Лимфомы и множественные миеломы 44 700	Отравления 107 000
17	Насилие 690	Менингит 390	Эпилепсия 2310	Рак желудка 6800	Туберкулез 33 600	Падения 44 600	Рак простаты 97 300
18	Железодефицитная анемия 680	Нефрит и нефроз 350	Нефрит и нефроз 2200	Рак ободочной и прямой кишки 5500	Рак ротовой полости глотки 33 300	Рак мочевого пузыря 43 100	Рак поджелудочной железы 93 300
19	Падения 660	Мио-эндокардиты 270	Врожденные аномалии 2120	Пожары 5300	Лимфомы и множественные миеломы 27 300	Цирроз печени 41 100	Перинатальные причины 87 600
20	Гепатит С 560	Желудочно-кишечные инфекции 260	Лимфомы и множественные миеломы 2090	Расстройства, вызванные алкоголем 5200	Рак печени 27 100	Рак печени 35 500	Нефрит и нефроз 80 300

Источник: The global burden of disease: 2004 update (1).



Photo © WHO R Kuznetsova

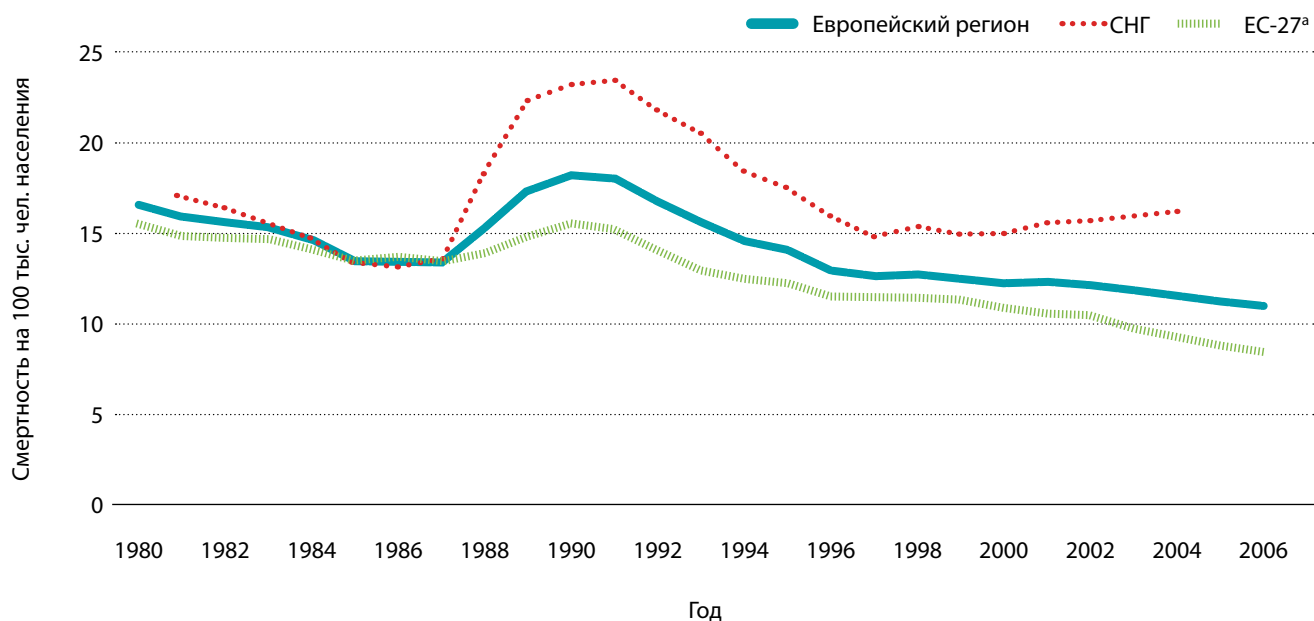
1.2 Рост неравенства в Регионе

Бремя дорожно-транспортного травматизма распределяется по Региону неравномерно. Хотя в целом показатели смертности в ДТП по Региону снизились, они резко контрастируют с показателями в странах Содружества Независимых Государств (СНГ¹), где наиболее высоки (Рис. 1). Своих максимальных значений показатели смертности в СНГ достигли в начале 1990-х гг., и после некоторого снижения вновь ползут вверх. В отличие от этого, в Европейском союзе показатели смертности в ДТП снижаются, что еще более увеличивает разрыв (9, 10). Однако и в ЕС существует неравенство – в странах Северной Европы (Дании, Исландии, Норвегии, Финляндии и Швеции) показатели смертности в ДТП намного ниже, чем в государствах Балтии (Эстонии, Латвии и Литве) и государствах Южной Европы. Среди пешеходов наибольшему риску в Регионе подвергаются дети и пожилые люди, а молодежь мужского пола более всего подвержены рискам участия в ДТП в качестве

водителей и пассажиров автомобилей или двухколесных моторизированных транспортных средств (2, 7, 11). Важную роль здесь играют социально-экономические детерминанты, и даже европейские страны с высоким доходом признают увеличивающийся разрыв, следствием которого является то, что дети из обездоленных семей сталкиваются с гораздо большими угрозами, чем дети из богатых семей (12, 13). Подверженность опасным дорожно-транспортным ситуациям в небезопасной среде и с участием небезопасных транспортных средств, а также ограниченный доступ к безопасному оборудованию и пунктам неотложной помощи при травмах – это лишь некоторые из факторов, создающих повышенные риски для малоимущих людей. Кроме того, многие европейские страны находятся в процессе политического и экономического перехода, а дорожная инфраструктура, безопасность транспортных средств и регулятивная практика не поспевают за автомобилизацией (14). Следует также учитывать такие факторы риска, как употребление алкоголя и нарушение скоростного режима (4).

¹ Страны СНГ на момент сбора данных включали Армению, Азербайджан, Беларусь, Грузию, Казахстан, Кыргызстан, Республику Молдова, Российскую Федерацию, Таджикистан, Туркменистан, Украину и Узбекистан.

Рисунок 1. Показатели смертности от дорожно-транспортных травм на 100 000 чел. населения – Европейский регион ВОЗ, СНГ и ЕС, 1980-2006 гг.



^а Двадцать семь стран, в настоящее время входящие в ЕС.

Источник: European Health for All database (10).

1.3 Дорожно-транспортные травмы и другие связанные с транспортом виды воздействия на здоровье

Дорожный транспорт играет очень важную роль в развитии человека и общества в силу необходимости перевозки людей и товаров и обеспечения доступа к рабочим местам, образованию, медицинскому обслуживанию и другим услугам и благам. Это, однако, подвергает людей риску ДТП, и количество случаев смерти, вызванных дорожно-транспортными травмами, будет расти, если не принять меры по их сдерживанию (15). Одновременно будет увеличиваться бремя других последствий для

здоровья, связанных с транспортом, таких как респираторные заболевания и патологии, вызванные недостатком физической активности и климатическими изменениями.

Так, уровень загрязнения воздуха, связанного с транспортом, вызывает значительную озабоченность систем здравоохранения в Регионе, поскольку это загрязнение приводит к такому же количеству случаев смерти, что и дорожно-транспортный травматизм (16). Кроме того, транспортные выбросы газов, вызывающих изменение климата, могут способствовать возникновению экстремальных погодных явлений, оказывающих губительное воздействие на здоровье человека (17). Отмечаются и другие последствия для здоровья, в том числе повышенная раздражительность, вызываемая шумом от дорожного движения, и помехи развитию поддерживающих сетей в микрорайонах. Это мешает людям совершать велосипедные и пешие прогулки, заставляя делать выбор в пользу транспорта, что способствует сердечно-сосудистым заболеваниям, диабету и ожирению. Все это в непропорционально высокой степени затрагивает городских бедняков, живущих в районах с высоким уровнем загрязнения и имеющих меньше возможностей заниматься безопасной физической активностью (18–20).



В целом связанные с транспортом последствия для здоровья увеличивают бремя и стоимость дорожно-транспортных травм, что еще раз свидетельствует о необходимости проведения устойчивых стратегий в области транспорта с целью сокращения этих заболеваний и потерь. Поэтому аргументы в пользу решения проблем безопасности дорожного движения должны учитывать те дополнительные, не связанные со снижением травматизма выгоды для здоровья, которые могли бы возникнуть в результате подобных действий (Вставка 1). И наоборот, устойчивые стратегии в области транспорта, способствующие развитию пешеходов и велосипедных прогулок, должны охватывать вопросы обеспечения безопасности уязвимых участников дорожного движения (2). Меры по снижению скоростного режима, направленные на сокращение выбросов парниковых газов, также сделали бы дороги безопаснее, что стало бы ответом на озабоченность людей в отношении угроз для окружающей среды и здоровья (Вставка 2).

1.4 Международные ответные меры на институциональном уровне

В последние годы проблема безопасности дорожного движения привела к изменению политической повестки дня, и в связи с этим межправительственные органы выступили с рядом инициатив (23,24). Подготовленный ВОЗ и Всемирным банком *Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма*, презентация которого состоялась в 2004 г. и была приурочена к Всемирному дню здоровья (4), вновь привлек внимание к положению жертв дорожно-транспортных происшествий. В докладе также был представлен межсекторальный и научно обоснованный подход к предотвращению дорожно-транспортного травматизма (см. ниже). Была также издана сопутствующая публикация – *Предупреждение дорожно-транспортного травматизма: перспективы общественного здоровья для Европы (2)*, – в которой описывались последствия дорожно-транспортного травматизма и содержался призыв принять необходимые меры в контексте транспортной политики в Европейском регионе ВОЗ. Резолюция WHA57.10 Всемирной ассамблеи здравоохранения, посвященная вопросам безопасности дорожного движе-

Вставка 1. Обеспечение безопасности дорожного движения как часть устойчивой транспортной политики

Общеввропейская программа в области транспорта, здоровья и окружающей среды (THE PEP) рассматривает безопасность дорожного движения как ключевой фактор в ряду общих политических мер по обеспечению устойчивости транспортных систем. В аспекте влияния на здоровье это вносит дополнительный вклад в содействие такой транспортной политике, которая бы, в дополнение к обеспечению безопасности дорожного движения, способствовала бы также снижению эмиссии шума и загрязнителей воздуха и созданию условий, способствующих развитию пешеходов и велосипедных прогулок. Программа THE PEP содействует осуществлению стратегий, разработанных в целях повышения безопасности дорожного движения и учитывающих также побочные виды воздействия на здоровье с целью комплексного улучшения его состояния. Подобные комплексные подходы являются более рентабельными инвестициями, чем те, что сфокусированы на достижении какого-либо одного результата для здоровья. Например, установление скорости движения менее 30 км/ч с целью снижения числа случаев смерти или серьезных травм дает экономию за счет сокращения количества травм и одновременно уменьшает затраты, вызванные ухудшением здоровья людей из-за загрязнения воздуха, шума и барьерного эффекта – боязни небезопасных дорог – который препятствует пешим прогулкам и велосипедной езде.

Источник: THE PEP – Transport, Health and Environment Pan-European Programme (21).

Вставка 2. Меры по снижению скорости движения и управлению спросом на пользование транспортом, осуществляемые вне рамок мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения: возможность получения комплексных выгод

Целью осуществления пакета программ ЕС в области энергетики и климата является обеспечение к 2020 г. общего сокращения выбросов парниковых газов на 20%. Для решения этой задачи необходимо, чтобы транспортный сектор активно участвовал в этих усилиях. Рост парка транспортных средств в странах ЕС привел в период 1990–2006 гг. к увеличению эмиссии парниковых газов на 27% (без учета секторов международных морских и авиаперевозок) (22).

Снижение скорости движения посредством принудительного применения законодательства и использование «умных» вспомогательных устройств для регулирования скоростного режима могут способствовать сокращению выбросов CO₂ и сохранению человеческих жизней. То же можно сказать и о политике управления спросом на транспортные средства. Примечательно, что эти меры все чаще включаются в состав портфеля политических мероприятий, являющихся элементами стратегии уменьшения эмиссии парниковых газов, шума и загрязнения воздуха (22).

ния и здоровью, призывает государства-члены осуществить мероприятия в области систем здравоохранения с целью снижения бремени дорожно-транспортного травматизма. Эти усилия требуют межотраслевых ответных мер со стороны секторов транспорта, юстиции, здравоохранения, промышленности и гражданского общества. Генеральная Ассамблея ООН приняла ряд резолюций, призывающих правительства заняться глобальными вопросами безопасности дорожного движения (Вставка 3).

Резолюция RC55/R9 Регионального комитета ВОЗ для Европы по предотвращению травматиз-

ма создает структурные рамки работы систем здравоохранения в области профилактики для Европейского региона. Кроме того, над вопросами безопасности дорожного движения работают Экономическая комиссия ООН для Европы, Международный транспортный форум и Организация экономического сотрудничества и развития. Европейская программа действий ЕС в области безопасности дорожного движения (25) призывает страны Союза к 2010 г. вдвое снизить количество случаев смерти в результате ДТП по сравнению с 2000 г., что должно быть достигнуто благодаря сочетанию мер, повышающих безопасность автомобиля, с активными и пассивными мерами, направленными на улучшение дорожной инфраструктуры и поведения водителей посредством лицензирование, регулирование и правоприменения. На национальном уровне разработаны инновационные подходы, такие как шведская инициатива Zero Vision (Вставка 4).

1.5 Цель исследования

Чтобы оценить состояние безопасности дорожного движения в мире и понять, как государства-члены выполняют рекомендации *Всемирного доклада о предупреждении дорожно-транспортного травматизма*, ВОЗ осуществила подготовку и издание *Доклада о состоянии безопасности дорожного движения в мире (4)* (Вставка 5). В нем исследуется, осуществляются ли в 178 странах мероприятия, предложенные во *Всемирном докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма*. Презентация *Доклада о состоянии безопасности дорожного движения в мире (5)* состоялась в Нью-Йорке 15 июня 2009 г. Кроме того, были подготовлены шесть региональных докладов, а в настоящей публикации дается описание исследования и его результатов для Европейского региона ВОЗ. Данный доклад адресован в первую оче-



Photo © WHO/O'Neil

Вставка 3. Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН A/Res/62/244 о повышении безопасности дорожного движения в мире

Резолюция ООН о повышении безопасности дорожного движения в мире, принятая в марте 2008 г., вновь подтверждает важность решения этой проблемы и приглашает государства-члены принять участие в подготовке *Доклада о состоянии безопасности дорожного движения в мире (5)*. Она также приветствует предложение Правительства Российской Федерации провести в Москве в 2009 г. Министерский саммит ООН по проблемам безопасности дорожного движения. Цель саммита – собрать вместе делегации министров и других официальных лиц, занимающихся вопросами транспорта, здравоохранения, образования, безопасности и правоприменения, связанными с дорожным движением (23). Министры всех государств-членов получают возможность обсудить ход выполнения рекомендаций, содержащихся во *Всемирном докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма (4)* и резолюциях Генеральной Ассамблеи ООН по вопросам улучшения безопасности дорожного движения в мире. Саммит позволит государствам-членам обменяться мнениями и практическим опытом. Кроме того, если делегаты примут решение о проведении Десятилетия действий, это станет дополнительным катализатором изменений.

Вставка 4. Подход «Zero Vision»

Инициатива «Zero Vision» рисует такое будущее, когда на дорогах Швеции не погибает и не получает серьезных травм ни один участник дорожного движения. Основной принцип этой политики зиждется на убеждении, что человеческие ошибки неизбежны. В ней подчеркивается, что скорость и безопасность не являются торгуемыми товарами. Это означает, что разработчики политики в пределах своих полномочий должны сделать все возможное для того, чтобы ДТП не приводили к смертельному исходу или серьезным травмам. Таким образом, указанная стратегия сфокусирована на улучшении конфигурации дорожной инфраструктуры с целью ослабления последствий ДТП и на мерах, уменьшающих переход энергии при столкновении, прежде всего за счет снижения скорости. В настоящее время этот подход прочно укоренился в шведской национальной системе безопасности дорожного движения и принят на вооружение другими европейскими странами. Новые проектные решения для некоторых дорог обеспечивают повышенную безопасность и мобильность. При этом, хотя «Zero Vision» возлагает на строителей дорог и их менеджеров большую ответственность, она по-прежнему признает важность других подходов и уделяет, в частности, внимание повышению безопасности автомобилей и совершенствованию законодательства.

Источник: Raccioppi et al. (2).

редь европейским разработчикам политики и специалистам-практикам из разных секторов – здравоохранения, транспорта, юстиции и землепользования, – занимающимся вопросами безопасности и мобильности дорожного движения.

1.6 Задачи

Настоящая публикация дает характеристику состояния безопасности дорожного движения в европейских государствах-членах, используя стандартизированные методы. Задачи проекта заключались в следующем:

- Оценить состояние безопасности дорожного движения в европейских государствах-членах по основному набору индикаторов безопасности дорожного движения;
- Выявить недостатки в области безопасности дорожного движения на национальном уровне и в Европейском регионе ВОЗ;
- Помочь странам определить приоритетные направления мер вмешательства;
- Обеспечить основу для мониторинга прогресса в будущем.

1.7 Структура Доклада

Настоящий Доклад состоит из двух основных частей. В первой кратко описываются ключевые выявленные факты, относящиеся к Европейскому региону, и их последствия. После обсуждения методов, представлены следующие важнейшие результаты основного Доклада:

- Данные о травмах со смертельным и не-смертельным исходом;
- Экономические потери от дорожно-транспортного травматизма;
- Головная организация и национальная стратегия в области безопасности дорожного движения;
- Законодательство в отношении факторов риска и его правоприменение;
- Управление безопасностью дорожного движения.

Вставка 5. Рекомендации Всемирного доклада о предупреждении дорожно-транспортного травматизма

Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма (4) призывает к «системному подходу» в отношении безопасности дорожного движения, который при разработке превентивных стратегий исследует составляющие элементы системы (инфраструктуру, транспортные средства и участников дорожного движения). В докладе излагается шесть универсальных рекомендаций, призванных помочь странам добиться прогресса в вопросах безопасности дорожного движения. Предлагается:

- Определить ведущую правительственную организацию, которая возглавит всю работу в стране по обеспечению безопасности дорожного движения.
- Провести оценку масштабов проблемы, наметить стратегический курс и образовать институциональные структуры, имеющие отношение к дорожно-транспортному травматизму, а также создать потенциал предупреждения дорожно-транспортных травм в каждой стране.
- Разработать национальную политику в области обеспечения безопасности дорожного движения и соответствующий план действий.
- Направить финансовые и человеческие ресурсы для решения этой проблемы.
- Осуществлять конкретные мероприятия по предотвращению ДТП, минимизации травматизма на дорогах и его последствий, а также давать оценку проведенным мероприятиям.
- Содействовать развитию национального потенциала и международному сотрудничеству.

Затем излагаются выводы и основные практические мероприятия.

Настоящая публикация включает подробные профили безопасности дорожного движения для всех 49 стран-участниц исследования, а также пояснительные примечания в отношении использованных методов исследования. Каждый двухстраничный профиль страны объединяет в табличной форме данные, полученные в ходе опроса, оценивающего состояние безопасности дорожного движения на национальном уровне, а также устанавливает точку отсчета для последующих исследований. Национальные эксперты, ученые и разработчики политики могут использовать эти сведения в качестве ресурса для проведения конкретных практических мероприятий и исследований. Профили стран могут использоваться для сопоставления на международном уровне, однако при этом существуют определенные ограничения, вызванные различиями между странами в определениях, методах мониторинга и расчета затрат и др. В Приложениях 3–12 приводятся результаты по большинству переменных для каждой страны.



2

Методы исследования

На основе содержания и тематики *Всемирного доклада о предупреждении дорожно-транспортного травматизма (4)* была разработана анкета самостоятельного заполнения. Международная группа экспертов дала свои рекомендации по структуре этой анкеты для проведения опроса, а также по методам сбора данных. Анкета использовалась:

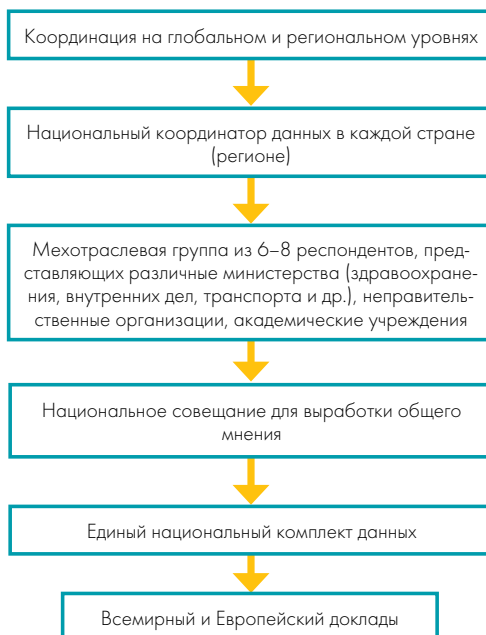
- Для сбора данных о бремени травматизма, подверженности риску, стандартах транспортных средств и инфраструктуры;
- Для определения институциональных рамок в области безопасности дорожного движения;
- Для сбора информации об экономических потерях от дорожно-транспортного травматизма;
- Для получения сведений о законодательстве и принудительном применении мер, сдерживающих некоторые факторы риска, такие как скоростной режим, употребление алкоголя и средства защиты;
- Для определения уровня управления безопасностью дорожного движения;
- Для определения уровня дополнительной медицинской помощи.

В Приложении 2 эти индикаторы описываются более подробно.

На Рис. 2 представлены методы обработки данных. В 49 странах-респондентах (92% государств Региона) в качестве Национального координатора данных было определено министерство транспорта или министерство здравоохранения. Каждый национальный координатор, обученный применению стандартных методов, провел совещание многосекторной группы по выработке единого мнения, в которую входили до восьми специалистов по безопасности дорожного движения. Используемые методы требовали, чтобы эксперты

избирались от секторов транспорта, здравоохранения и правоприменения, Поощрялось также участие представителей научного сообщества и неправительственных организаций. Каждого респондента перед совещанием просили заполнить анкету, а затем в ходе совещания обосновать каждый свой ответ с тем, чтобы от каждой страны исходил только один официальный ответ. Сбор данных начался в марте 2008 г. и завершился в сентябре 2008 г. Региональный координатор данных утвердил данные после консультаций с национальным координатором, и согласовал окончательное содержание анкеты. Эти данные затем были обработаны и включены в Доклад. Национальные координаторы данных и члены экспертных групп перечислены в Приложении 13. Список стран-участниц и соответствующие индикаторы в области демографии, экономики и развития приводятся в Приложении 3.

Рисунок 2. Методология





16
ans

3

Полученные данные

3.1 Значительные различия по количеству смертельных и несмертельных дорожно-транспортных травм в Регионе

Исследование показывает, что в ДТП в Регионе ежегодно гибнет 120 тыс. чел., что подкрепляет другие оценки (1). Показатель смертности от полученных в ДТП травм составляет в Регионе 13,4 на 100 тыс. чел. населения, что ниже общемирового уровня, равного 18,8 на 100 тыс. чел. (4). Однако, как явствует из Рис. 3¹ (для ряда стран данные получены путем моделирования для корректировки различий в определениях и полноте сведений), в Регионе наблюдается значительный разброс по показателям смертности в ДТП. В странах с низким и средним доходом этот показатель составляет 18,7 на 100 тыс. чел. населения, что вдвое выше показателя стран с высоким доходом (7,9 на 100 тыс. чел.) Страны Северной Европы характеризуются одним из самых низких в Регионе и мире уровней смертности в ДТП (в среднем 5,7 на 100 тыс. чел. населения). По контрасту с этим, средний уровень смертности в ДТП в странах СНГ почти в четыре раза выше (21,8 на 100 тыс. чел.) Самый высокий показатель в Регионе имеет Казахстан (30,6 на 100 тыс. чел.), за которым следуют другие страны СНГ – Российская Федерация (25,2 на 100 тыс. чел.) и Кыргызстан (22,8 на 100 тыс. чел.) Среди стран ЕС самые высокие показатели смертности в ДТП имеют Литва и Латвия (соответственно, 22,4 и 17,9 на 100 тыс. чел. населения). В большинстве

государств западной части Региона, как видно из графиков, включенных в профили стран, наблюдаются понижательные тенденции. В то же время в странах восточной части Региона отмечаются обратные тенденции – показатели смертности в ДТП там остаются неизменными или возрастают.

В группе молодых взрослых 80% всех случаев смерти приходится на долю мужчин. Среди молодых людей в возрасте 20–24 лет соответствующие риски в Эстонии и Литве в пять раз выше, чем в Норвегии. Высокие показатели смертности среди молодых взрослых отмечаются также в южной части Региона – в Греции, Словении, Хорватии и Черногории.

Российская Федерация, Украина и Казахстан составляют 23% населения Региона, однако на их долю приходится 43% регионального бремени случаев смерти от ДТП. По общему количеству погибших – 36 тыс. чел.² – Россия занимает в Регионе первое место.

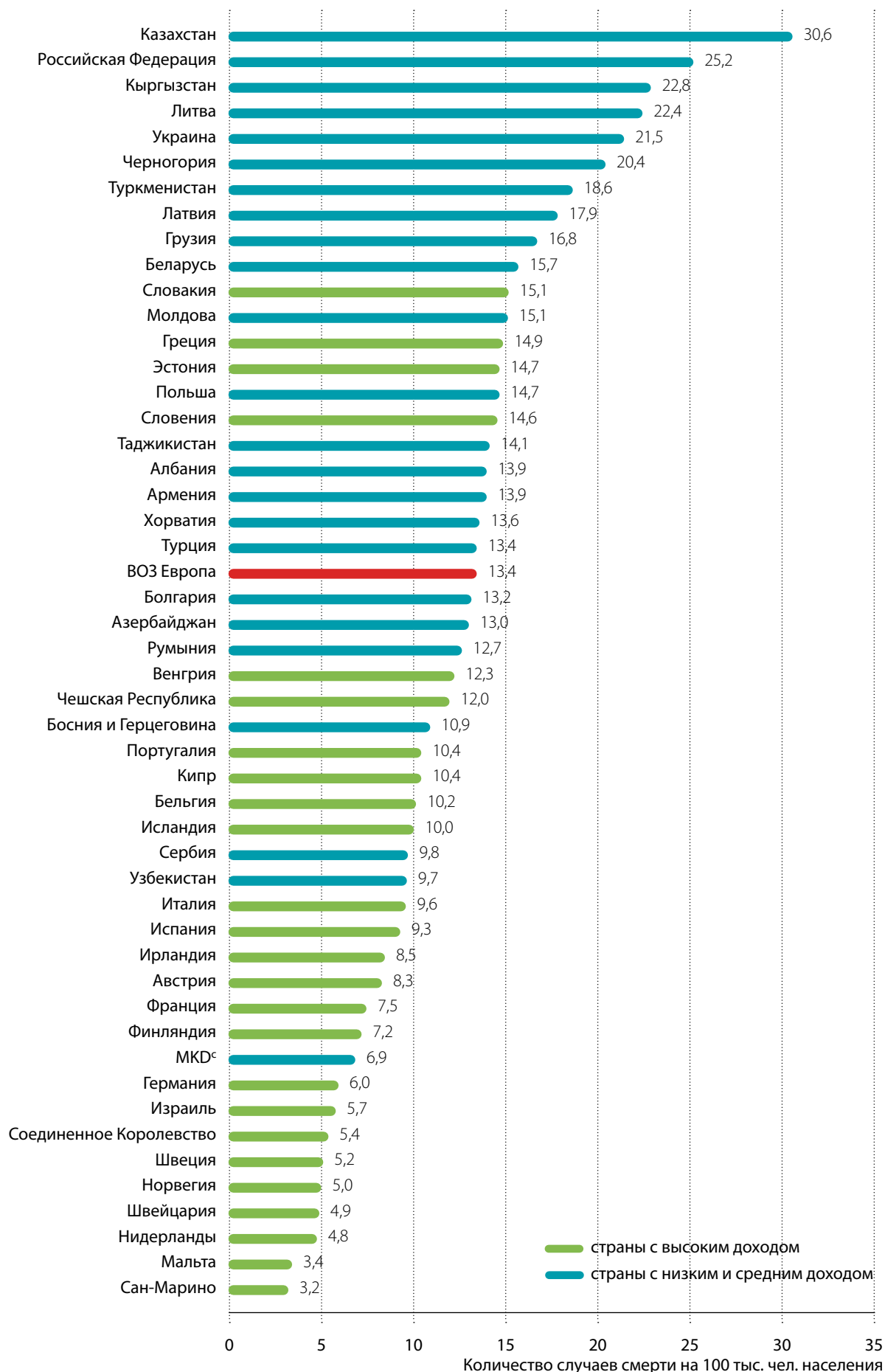
3.2 Большое количество несмертельных травм

Каждый год в Регионе 2,4 млн чел. получают травмы в ДТП. Таким образом, на каждый случай смерти приходится примерно 20 травм. На уровне стран можно видеть, что отношение несмертельных исходов к смертельным колеблется от 80 в Соединенном Королевстве до 8 в России и 4 в Украине (см. Приложение 2 и профили стран). Эта разница может быть обу-

¹ В Приложении 3 приводятся количество случаев смерти исходя из «30-дневного» определения, а также показатели смертности в ДТП, полученные путем моделирования. В Приложении 1 подробно представлена методика моделирования данных.

² Российская Федерация сообщила о 33 308 пострадавших, умерших в течение 7 дней после ДТП. Скорректированное число пострадавших, умерших в течение 30 дней, составляет 35 972 человека (см. Приложение 1).

Рисунок 3. Показатели смертности от дорожно-транспортного травматизма на 100 тыс. чел. населения, Европейский регион ВОЗ^{а,б}



^а Уровни доходов соответствуют классификации Всемирного банка.

^б Показатели смертности, полученные путем моделирования. В Приложении 1 разъясняются подробности моделирования.

^с МКД – аббревиатура Международной организации по стандартизации для Бывшей Югославской Республики Македония; это сокращение используется в рисунках во всем Докладе.

словлена значительными информационными пробелами в сообщениях о несмертельных дорожно-транспортных травмах в ряде стран, но также и тем, что страны существенно расходятся в определениях травм.

Некоторые страны относят к дорожно-транспортным травмам все случаи, где требуется срочная медицинская помощь, в то время как другие относят к ним такие, которые требуют госпитализации. Несмотря на значительное число несмертельных травм, до сих пор имеется мало данных о том, какие временные или постоянные последствия они вызывают. С учетом стоимости медицинского ухода, выплат по социальному страхованию, производственных потерь, а также большого количества несмертельных травм, можно сказать, что на уровне страны травмы имеют тенденцию обходиться дороже, чем случаи со смертельным исходом.

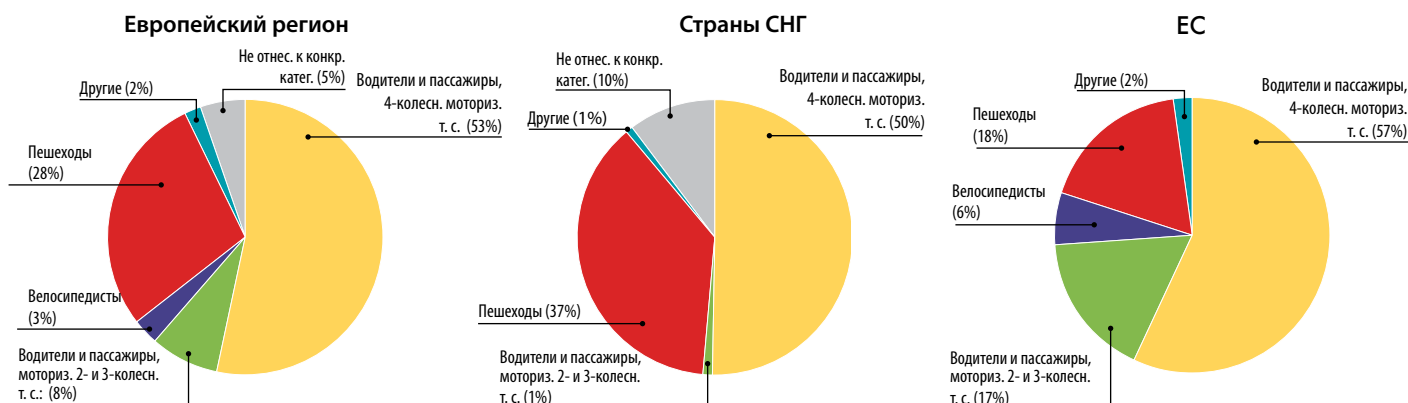
3.3 Уязвимые участники дорожного движения подвергаются большему риску

Уязвимые участники дорожного движения, в том числе пешеходы, велосипедисты и водители двухколесных моторизированных транспортных средств, подвергаются большему риску получить в ДТП серьезную травму, поскольку не имеют «защитного панциря». На Рис. 4 показано распределение случаев смерти между категориями участников дорожного движения в Европейском регионе, СНГ и ЕС. Для Ре-

гиона в целом на долю уязвимых участников дорожного движения приходится 39% случаев смерти в ДТП. Это немного ниже общемировой цифры в 46% (5). Распределение уязвимых участников дорожного движения внутри Региона существенно различается. В ЕС наибольшую долю жертв составляют водители и пассажиры двухколесных моторизированных транспортных средств и велосипедисты. Греция, Италия, Кипр, Мальта, и Франция имеют наиболее высокие доли случаев смерти водителей и пассажиров моторизированных транспортных средств среди жертв ДТП – более чем каждый четвертый случай смерти (Приложение 3). Отчасти это вызвано более широким распространением таких средств в этих странах, особенно в городских районах, а также тем, что возраст получения права на управление транспортным средством там составляет менее 18 лет (26, 27).

В СНГ самый высокий процент случаев смерти среди пешеходов: на их долю приходится 37% всех погибших на дорогах. Самые высокие показатели в Регионе в этой категории у Украины, Таджикистана и Кыргызстана (соответственно, 56%, 44% и 43%). Одна из причин состоит в том, что планировка многих городов СНГ восходит к временам, когда движение автомобильного и мотоциклетного транспорта было весьма незначительным, и автомобилями управляли преимущественно профессиональные водители. Улучшение дорожной инфраструктуры, подготовка водителей и принудительное правоприменение не поспевали за ростом автомобилизации. Потребности уязвимых участников дорожного движения пока не приняты во внимание. К примеру, предельно

Рис. 4. Распределение случаев смерти от дорожно-транспортных травм по категориям участников дорожного движения; Европейский регион ВОЗ, СНГ и Европа

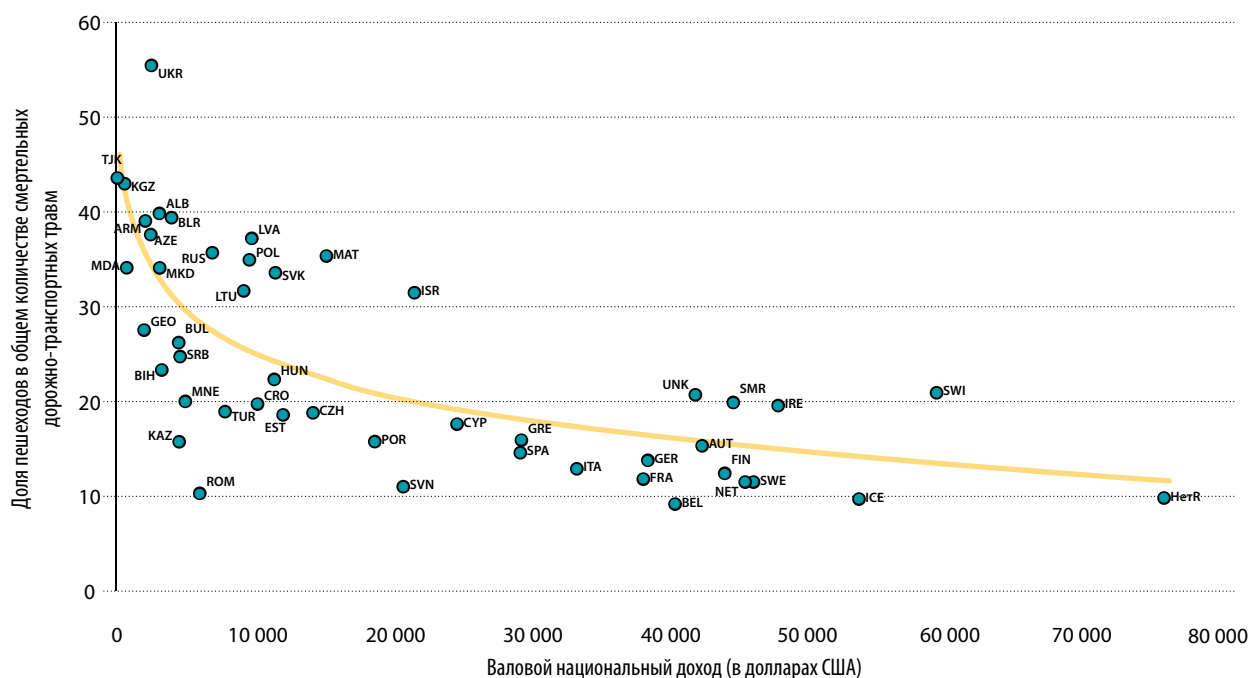


допустимая скорость движения транспортного средства в большинстве городов СНГ составляет 60 км/час (см. раздел 3.7.1).

Эти факты в определенной мере отражены на Рис. 5, из которого видно, что доля погибших пешеходов увеличивается по мере уменьшения показателя валового национального дохода

на душу населения. Отчасти это объясняется тем, что более высоким рискам подвергаются пешеходы в странах с низким и средним доходом, в которых меньше развит автомобильный транспорт, а также менее значительными, чем в странах с высоким доходом, инвестициями в инфраструктуру и другие мероприятия, повышающие безопасность пешеходов.

Рис. 5. Доля пешеходов в общем количестве смертельных дорожно-транспортных травм, в зависимости от показателя валового национального дохода на душу населения, Европейский регион ВОЗ^а



^а На рисунке используются акронимы Международной организации по стандартизации: ALB: Албания; ARM: Армения; AUT: Австрия; AZE: Азербайджан; BEL: Бельгия; BIH: Босния и Герцеговина; BLR: Беларусь; BUL: Болгария; CRO: Хорватия; CYP: Кипр; CZH: Чешская Республика; DEU: Германия; EST: Эстония; FIN: Финляндия; FRA: Франция; GEO: Грузия; GRE: Греция; HUN: Венгрия; ICE: Исландия; IRE: Ирландия; ISR: Израиль; ITA: Италия; KAZ: Казахстан; KGZ: Кыргызстан; LVA: Латвия; LTU: Литва; MDA: Молдова; MKD: Бывшая югославская республика Македония; MLT: Мальта; MNE: Черногория; NET: Нидерланды; NOR: Норвегия; POL: Польша; POR: Португалия; ROM: Румыния; RUS: Российская Федерация; SMR: Сан-Марино; SPA: Испания; SRB: Сербия; SVK: Словакия; SVN: Словения; SWE: Швеция; SWI: Швейцария; TKM: Туркменистан; TUR: Турция; TJK: Таджикистан; UKR: Украина; UNK: Соединенное Королевство. Валовой национальный доход на душу населения приводится по данным Всемирного банка (World Bank 2007).

Основные меры

для защиты уязвимых участников дорожного движения:

- Максимально допустимая скорость движения в городских районах не должна превышать 50 км/ч.
- Местные органы власти должны иметь полномочия снизить в густонаселенных районах максимально допустимую скорость движения транспортных средств до 30 км/ч.
- Полиция должна жестко осуществлять принудительное правоприменение ограничений скорости.
- Необходимо принять законы о повсеместном использовании шлемов водителями и пассажирами двухколесных моторизованных транспортных средствах, а также строго осуществлять их принудительное правоприменение.
- Градостроители и дорожные инженеры должны вкладывать средства в такие элементы инфраструктуры, как пешеходные зоны, средства замедления скорости движения, обновление разметки пешеходных переходов, пешеходные мосты, подземные переходы и велосипедные дорожки.

Photo © WHO S. Lauwers

3.4 Информационные системы здравоохранения нуждаются в улучшении

Хотя сбор сведений о дорожно-транспортном травматизме осуществляется во всех странах – участницах исследования, качество данных весьма различно. Семь стран (14%) не представили базовой статистики о возрасте и поле пострадавших, а также данных о тенденциях в области смертности, и не могут предоставить никакой дополнительной информации, кроме статистики смертности. Единообразие терминов тоже оставляет желать лучшего. Так, 10 из 49 стран

пользуются определениями, отличающимися от международных стандартов (по которым случаем смерти в ДТП считается смерть, наступившая в течение 30 дней после дорожно-транспортного происшествия) и используют «семидневное» определение (Приложение 3). В странах СНГ 10% случаев смерти не отнесены к конкретной категории участников дорожного движения. Это затрудняет сопоставление данных в международном масштабе. Даже среди стран, располагающих полной информацией, существуют расхождения между данными системы здравоохранения, опирающимися на свидетельства о смерти и факты госпитализации, и данными полицейских отчетов.

Двигаться вперед

Основные меры по улучшению систем данных:

- Принятие «30-дневного» определения случая смерти в ДТП в классификационных категориях во всех странах Европы.
- Улучшение обмена данными между секторами здравоохранения, транспорта и полиции.
- Для своевременного и аккуратного сбора, анализа и распространения информации необходимо обеспечить подготовку персонала.



3.5 Экономические потери от дорожно-транспортного травматизма

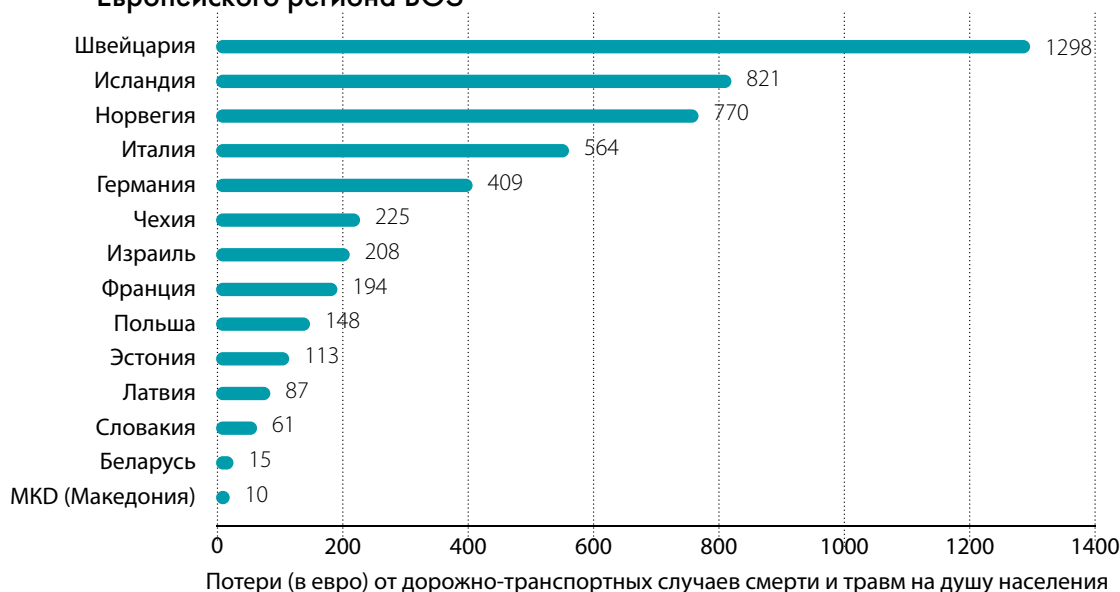
Гибель и травматизм людей в ходе ДТП имеют огромную цену. Данные на этот счет собираются разными методами, однако 14 из рассматриваемых стран используют одинаковую методику.³

Это показывает, что величина бремени дорожного травматизма в пересчете на душу

³ Метод брутто-результата: стоимостные компоненты можно разделить на стоимость ресурсов, потребленных в результате инцидента (стоимость ущерба, нанесенного собственности, стоимость медицинского ухода, административные издержки) и потери, обусловленные утратой будущего продукта (отсутствие человека на работе, длительная нетрудоспособность или смерть). Экономические издержки, о которых сообщили страны, были скорректированы с учетом инфляции, причем 2007 г. был избран базисным, и конвертированы в евро по курсу на 31 июля 2008 г.

населения сильно варьируется в масштабах Региона; обычно она значительно выше в странах с более высоким доходом (Рис. 6). Тем не менее, и в этом случае могут сохраняться различия в интерпретации определений. Это снижает надежность сопоставлений между странами. Хотя представленные данные носят приблизительный характер, наибольшая их ценность заключается в возможности сравнения стоимости дорожно-транспортного травматизма в стране с ее расходами на стратегии профилактики в этой области (см. раздел 3.6.2). По оценкам, экономический ущерб от дорожно-транспортного травматизма составляет от 0,4 до 3,1% ВВП. Некоторые страны сообщали также данные о «стоимости смерти», стремясь выразить цену человеческой жизни в монетарных терминах (Приложение 6).

Рис. 6. Потери (в евро) от дорожно-транспортных случаев смерти и травм в расчете на душу населения, метод совокупного итога, отдельные страны Европейского региона ВОЗ^a



^a Данные были скорректированы с учетом инфляции; при необходимости использовалась реальная цифра инфляции или дисконтный коэффициент, 2007 г. был выбран базисным. Перевод в евро рассчитан по курсу 31 июля 2008 г.

ДВИГАТЬСЯ ВПЕРЕД

Основные меры для улучшения расчета стоимостных категорий

- Больше число европейских стран должны проводить национальные исследования стоимостных параметров ДТП.
- Эти оценки должны включать прямые и косвенные потери.
- Чтобы сделать данные более полными и сопоставимыми, нужны стандартизированные определения и методы.

3.6 Головная организация и национальная стратегия в области безопасности дорожного движения

3.6.1 Многие страны нуждаются в национальной стратегии обеспечения безопасности дорожного движения

В качестве важного элемента координации межсекторальных действий предлагается выделить головную организацию по обеспечению безопасности дорожного движения (4).

Головную организацию имеют 90% обследованных стран (Табл. 2). В целом такие организации являются либо межминистерскими органами, либо действуют в рамках какого-либо одного министерства. В последнем случае почти все головные организации функционируют внутри системы министерств транспорта; исключения составляют страны СНГ, где такие организации входят в систему министерства внутренних дел.

Только 76% обследованных стран имеют межотраслевую и междисциплинарную стратегию обеспечения безопасности дорожного движения, как это было рекомендовано Всемирным докладом о предупреждении дорожно-транспортного травматизма (4). В 25% стран стратегии либо отсутствуют, либо в них не участвуют другие секторы. Страны с низким и средним доходом имеют меньше межсекторальных стратегий или финансируемых головных организаций, чем страны с высоким доходом (Таблица 2).

Во Вставке 6 приведен пример из деятельности Министерства транспорта и коммуникаций Норвегии, которое эффективно координирует работу по обеспечению безопасности дорожного движения через межведомственные мероприятия и совместное планирование.

Установление краткосрочных и долгосрочных целей с использованием количественно

измеримого индикатора помогает головной организации и другим структурам в сфере безопасности дорожного движения оценивать и наблюдать за реализацией стратегии. К примеру, все страны ЕС согласились к 2010 г. сократить на 50% количество случаев смерти от транспортно-дорожного травматизма по сравнению с 2000 г., что декларируется в Европейской программе действий в области безопасности дорожного движения (25). Наличие такой цели доказало свою полезность как стимула действий, и в среднесрочном обзоре ситуации (29) делается вывод, что для снижения случаев смерти странам необходимы более согласованные действия. Однако многие другие страны Региона не имеют легко измеримых целей (Приложение 5), что затрудняет мониторинг и оценку их реализации. Кроме того, некоторые национальные стратегии не располагают конкретными бюджетами, в которых указывалось бы, как должны финансироваться те или иные мероприятия. Израильская национальная стратегия (30) в этом смысле дает хороший пример бюджетного плана (Вставка 7).

Таблица 2. Головная организация и национальная стратегия в области безопасности дорожного движения в странах с разным доходом

	Высокий доход	Низкий и средний доход	Всего	
			n	%
Головная организация				
Межминистерская	7	11	18	37
В рамках правительства	13	7	20	41
Иная	3	3	6	12
Организация отсутствует	2	3	5	10
Всего	25	24	49	100
Головная организация финансируется				
Да	22	15	37	85
Нет	1	6	7	15
Страны, имеющие головные организации	23	21	44	100
Национальная стратегия				
Да, формально утверждена	22	13	35	72
Существует, но не утверждена	1	1	2	4
Межотраслевая	2	6	8	16
Нет	0	4	4	8
Всего	25	24	49	100

Вставка 6. Головная организация: пример Норвегии

Норвежское Министерство транспорта и коммуникаций приняло на себя роль агентства, которое эффективно координирует и осуществляет надзор за усилиями по обеспечению безопасности дорожного движения на основе многостороннего интегрированного подхода. Заручившись поддержкой национальных и местных структур (полиции, министерства образования и исследований, министерства здравоохранения и медицинских услуг, администрации общественных дорог, неправительственных организаций, школ), оно добилось действенного использования всех имеющихся ресурсов. Комитет по связи в сфере безопасности дорожного движения и Национальный форум по безопасности дорожного движения предоставляют всем сторонам возможность с пользой использовать профессионализм и опыт друг друга через обмен и распространение информации. Для обеспечения взаимодействия между разными уровнями правительства Администрация общественных дорог разработала руководство и руководящие принципы, которым должны следовать муниципалитеты. Министерство транспорта и коммуникаций аналогичным образом оказывает поддержку неправительственным организациям, таким как Норвежский совет по безопасности дорожного движения, в их просветительской деятельности в школах и детских садах. Наконец, Администрация общественных дорог разрабатывает руководящие принципы, требующие использования внутри нее самой надежных транспортных услуг; частные компании тоже могут принять эти положения.

Источник: Vision, strategy and targets for road traffic safety in Norway 2006–2015 (28).

Вставка 7. Анализ затрат и результатов как основа мер в области безопасности дорожного движения: пример Израиля

Израильский национальный план по безопасности дорожного движения являет собой пример прямой финансовой стратегии. Его авторы с самого начала признают важность ответственного распределения ресурсов и детального расписывания бюджетных статей для обеспечения успеха в области дорожной безопасности. Для реализации предложенных мер израильтяне выделили два отдельных агентства. Национальная организация по безопасности дорожного движения отвечает за осуществление и финансирование всех текущих мероприятий и за повышение безопасности движения на городских дорогах. Израильская национальная компания дорог несет ответственность за совершенствование междугородней инфраструктуры безопасности. Агентства имеют собственные ежегодные бюджеты, которые расписываются по статьям и распределяются между конкретными акциями. Бюджет Национальной организации формируется из двух источников: правительства и обязательных страховых взносов за все автомобили. Последняя категория, как считается, должна быть возмещена очевидным сокращением страховых платежей (по причине снижения количества ДТП), результатом чего станут компенсации водителям. Израильская национальная компания дорог получает финансирование из национального бюджета. Каждое агентство проводит подробный анализ затрат и результатов своей деятельности, который должен оправдать предлагаемые меры по безопасности дорожного движения.

Источник: The national road safety plan. Major elements of the plan (30).

Двигаться вперед

Основные меры по улучшению институциональных мероприятий:

- Больше количество стран Европы нуждаются в головной организации по обеспечению безопасности дорожного движения, которая должна надлежащим образом финансироваться; это особенно касается стран с низким и средним доходом.
- Больше количество стран с низким и средним доходом нуждаются в официально утвержденной межотраслевой стратегии безопасности дорожного движения..
- Больше количество национальных стратегий должны выдвигать количественно измеримые цели.

Фото © Istockphoto

3.6.2 Размеры ассигнований на обеспечение безопасности дорожного движения сильно различаются, и они гораздо меньше, чем потери от дорожно-транспортного травматизма

Объявленные расходы правительств стран Региона на национальные стратегии обеспечения безопасности движения сильно варьируются. При реализации этих стратегий страны Региона в среднем тратят 8,5 евро на душу населения, но эта цифра существенно колеблется⁴. Сопоставление ассигнований стран на эти цели будет ненадежным до тех пор, пока они не начнут применять одинаковые методологии. Между тем, опрошенные страны использовали существенно разные методики. При всем этом расходы на безопасность дорожного движения намного меньше издержек, связанных с ДТП (Таблица 3). Анализ затрат и результатов может помочь правильному инвестированию в безопасность на дорогах (Вставка 8).

⁴ Расходы правительств на национальные стратегии были скорректированы с учетом инфляции, причем 2007 г. был выбран базисным, и конвертированы в евро по обменному курсу на 31 июля 2008 г.

Вставка 8. Безопасность дорожного движения: использование анализа затрат и результатов в Швейцарии

Эффективный подход в поддержку и в интересах осуществления стратегии безопасности дорожного движения состоит в измерении потенциальных экономических выгод. Применение анализа затрат и результатов позволило политикам оценить выполнимость Via Sicura – Швейцарской программы действий в области безопасности на дорогах (31). Программа дает представление об издержках исполнения, их распределении и конечной экономии, которую могли бы получить и частный, и общественный секторы. Обширная схема детализирует выгоды программы (в терминах спасенных жизней и предотвращенных травм) и средние издержки ДТП, которых удалось избежать. Она показывает, что оцениваемые затраты гораздо меньше ожидаемых выгод. Понимание этого позволяет разработчикам политики возложить часть издержек на частных лиц; ожидается, что расходы последних будут позднее возмещены за счет сокращения их страховых взносов; все это будет укреплять бюджет для реализации плана.

Источник: Via sicura. Federal action programme for greater road security (31).

Таблица 3. Ассигнования на реализацию национальных стратегий в области безопасности дорожного движения, по сравнению с потерями от ДТП в отдельных странах Европейского региона ВОЗ^a

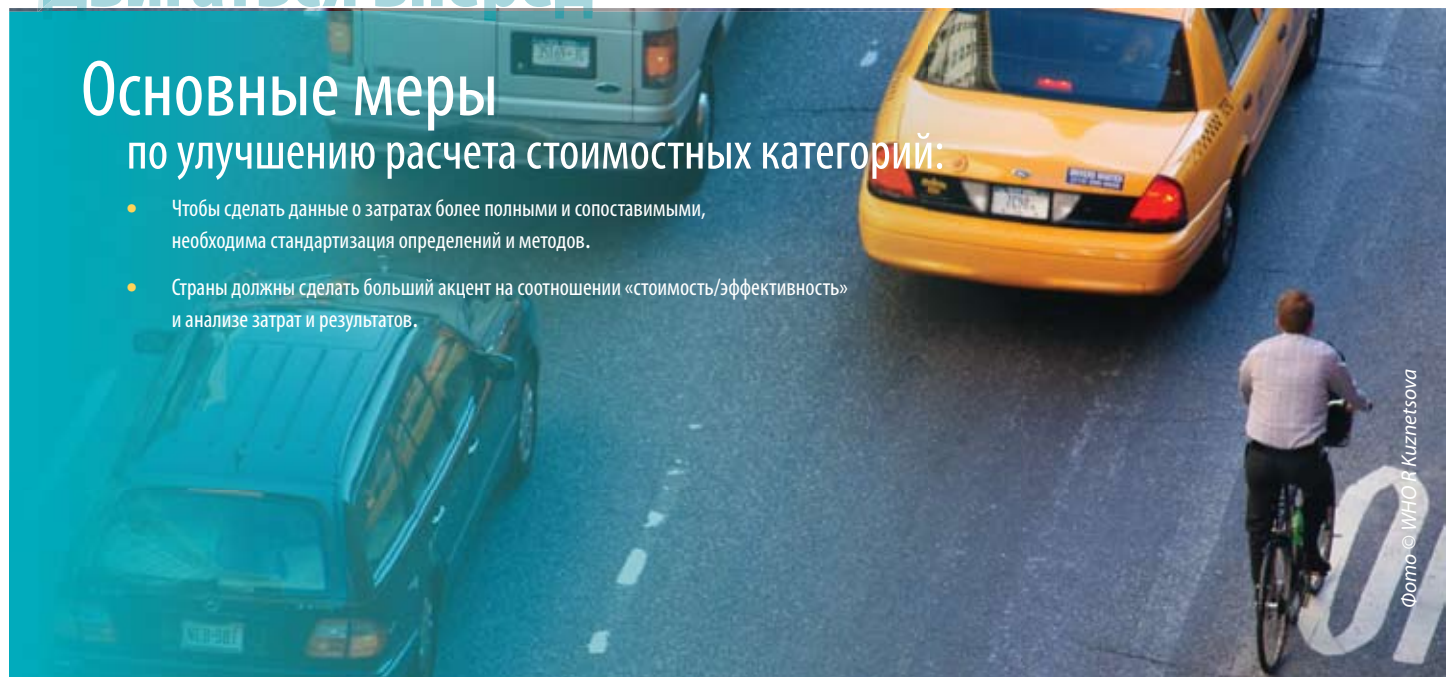
	Расходы на национальную стратегию на душу населения (в евро)	Потери от ДТП на душу населения (в евро)
Исландия	12	821
Норвегия	23	770
Израиль	15	208
Франция	38	194
Польша	17	148
Эстония	12	113
Латвия	3	87

^a Эти расчеты основаны на показателе брутто-результата. Стоимостные компоненты можно разделить на стоимость ресурсов, потребленных в результате ДТП (размер ущерба, нанесенного собственности, стоимость медицинской помощи, административные издержки), а также утраченная выгода (отсутствие человека на работе, длительная нетрудоспособность или смерть). Экономические издержки, о которых сообщили страны, были скорректированы с учетом инфляции, причем 2007 г. был избран базисным, и конвертированы в евро по курсу на 31 июля 2008 г.

Двигаться вперед

Основные меры по улучшению расчета стоимостных категорий:

- Чтобы сделать данные о затратах более полными и сопоставимыми, необходима стандартизация определений и методов.
- Страны должны сделать больший акцент на соотношении «стоимость/эффективность» и анализе затрат и результатов.



3.7 Законодательные меры по снижению факторов риска и их применение

Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма (4) выделяет в качестве главных причин дорожно-транспортных травм высокую скорость движения, управление транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения и неиспользование ремней безопасности, детских удерживаю-

щих устройств и (для водителей и пассажиров двухколесных моторизованных транспортных средств) защитных шлемов. Законодательство – эффективное средство «остудить» рискованное поведение людей и повысить безопасность дорожного движения. Тем не менее, законодательные меры сами по себе недостаточны для обуздания нарушителей. Чтобы повысить эффективность этих мер, необходимо их широкое освещение в печати и последовательное правоприменение. Для эффективного правоприменения необходимо, чтобы осознаваемый риск

Таблица 4. Законодательство о факторах риска дорожно-транспортных травм и воспринимаемый уровень его правоприменения (по уровням дохода стран согласно классификации Всемирного банка)

	Высокий доход	Низкий и средний доход	Всего	
	n=25	n=24	n=49	%
Законодательство о скоростном режиме				
Страны, в которых разрешено движение транспортных средств в городах со скоростью, не превышающей 50 км/ч	24	9	33	67
Страны, в которых воспринимаемый уровень правоприменения законодательства о скоростном режиме составляет или превышает 8 баллов (по шкале от 1 до 10)	2	6	8	19 ^a
Страны, в которых местным властям не разрешается изменять общенациональные ограничения скоростного режима	3	7	10	20
Страны, в которых разрешено движение транспортных средств в городах со скоростью, не превышающей 50 км/ч, а местным органам власти разрешается ужесточать этот скоростной режим	21	9	30	61
Страны, в которых разрешается движение транспортных средств в городах со скоростью, не превышающей 50 км/ч, а воспринимаемый уровень правоприменения законодательства о скоростном режиме составляет или превышает 8 баллов (по шкале от 1 до 10)	2	2	4	8
Управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения				
Страны, в которых приняты законы на национальном или субнациональном уровне об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	25	24	49	100
Страны, в которых принят закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, предусматривающий предельно допустимый уровень содержания алкоголя в крови или дыхании, не превышающий 0,05 г/дл	22	20	42	86
Страны, в которых не установлен предельно допустимый уровень содержания алкоголя	0	3	3	6
Страны, в которых воспринимаемый уровень правоприменения законодательства об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения составляет или превышает 8 баллов (по шкале от 1 до 10)	6	9	15	34 ^a
Страны, в которых установлены более низкие предельно допустимые уровни содержания алкоголя в крови для молодых и начинающих водителей	6	5	11	22
Наличие данных о ДТП, связанном с употреблением алкоголя	20	20	40	82
Использование защитных шлемов водителями и пассажирами двухколесных моторизованных транспортных средств				
Страны, в которых приняты законы на национальном или субнациональном уровне	25	23	48	98
Страны, в которых закон о защитных шлемах распространяется на водителей и пассажиров транспортных средств, все, без исключения, виды дорог и типы двигателей	12	15	27	55
Страны, в которых закон о защитных шлемах распространяется на водителей и пассажиров и все, без исключения, типы двигателей и требует, чтобы шлемы соответствовали определенным стандартам	8	3	11	22
То же плюс воспринимаемый уровень правоприменения составляет или превышает 8 баллов (по шкале от 1 до 10)	7	0	7	16 ^a
Страны, в которых отсутствуют данные о ношении защитных шлемов	8	20	28	57
Использование ремней безопасности				
Страны, в которых приняты законы на национальном или субнациональном уровне	25	24	49	100
Страны, в которых все лица, находящиеся внутри автомобиля, обязаны пользоваться ремнями безопасности	25	19	44	90
Страны, в которых действует всеобъемлющее законодательство, а воспринимаемый уровень правоприменения составляет или превышает 8 баллов (по шкале от 1 до 10)	9	5	14	31 ^a
Страны, в которых отсутствуют данные об использовании ремней безопасности на передних сиденьях	2	18	20	41
Страны, в которых отсутствуют данные об использовании ремней безопасности на задних сиденьях	2	20	22	45
Детские удерживающие устройства				
Страны, в которых приняты законы о детских удерживающих устройствах	25	17	42	86
Страны, в которых воспринимаемый уровень правоприменения закона о детских удерживающих устройствах составляет или превышает 8 баллов (по шкале от 1 до 10)	7	3	10	26 ^a

^a Эти процентные показатели рассчитаны для стран, в которых достигнуто единое мнение об уровне эффективности правоприменения законодательства.

наказания за нарушения оставался высоким, а сами наказания были достаточно суровыми и применялись быстро и результативно. В Таблице 4 обобщаются законодательные меры, применяемые в различных странах с целью воздействия на эти факторы риска.

3.7.1 Меры регулирования скоростного режима должны совершенствоваться и применяться более широко

Регулирование скоростного режима в густонаселенной городской среде – важнейший фактор снижения смертности в ДТП среди уязвимых участников дорожного движения. В настоящем исследовании законодательные меры регулирования скоростного режима считаются всеобъемлющими, если они предусматривают движение транспортных средств в городских районах со скоростью 50 км/ч или ниже, а местным органам власти разрешается ужесточать этот режим.

Результаты обследования показывают, что только в $\frac{2}{3}$ стран Региона движение транспортных средств в городских районах разрешено со скоростью, не превышающей 50 км/ч (Табл. 4). Во всех странах СНГ предельно допустимая скорость движения в городах составляет 60 км/ч, за исключением Узбекистана, где она составляет 70 км/ч. В 20% стран местным органам власти не разрешается изменять скоростной режим, например, для того, чтобы сделать движение более спокойным около школ и в жилых районах. Уровень эффективности применения законодательства о скоростном режиме в Регионе был признан не оптимальным, а удовлетворены им лишь 8% стран (8 и более баллов по шкале от 1 до 10). Это позволяет сделать вывод о необходимости уделять больше внимания изменению и принудительному применению законов о регулировании скоростного режима для защиты всех участников дорожного движения.

3.7.2 Борьба с вождением в состоянии алкогольного опьянения – приоритетная задача

Управление транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения – серьезный фактор риска дорожно-транспортных травм, в том числе со смертельным исходом. Рекомендуются, чтобы предельно допустимое содержание алкоголя в крови водителя не

превышало 0,05 г/дл. Вероятность попасть в ДТП у молодых и начинающих водителей при употреблении алкоголя начинает повышаться быстрее, чем у более опытных, и для первых рекомендуется предел в 0,02 г/дл.

Исследование выявило, что хотя все страны Региона имеют законодательство, запрещающее вождение под влиянием алкоголя, в трех странах не установлен предел его концентрации в крови. В Казахстане, Кыргызстане и Узбекистане исполнение законов сталкивается с трудностями, поскольку предел содержания алкоголя в крови законодательно не определен. В четырех странах – Армении, Ирландии, Мальте и Соединенном Королевстве – все еще действует показатель предельно допустимого содержания алкоголя в крови на уровне 0,08 г/дл. В 21 стране (43%) предельно допустимый уровень содержания алкоголя в крови для молодых и начинающих водителей установлен в $\leq 0,02$ г/дл. Многие государства (66%) заявили, что правоприменение законодательства является субоптимальным (≤ 7 по шкале от 1 до 10).



Основные меры по контролю скоростного режима:

- Следует ввести в городских районах – особенно в странах СНГ – ограничение скорости до 50 км/ч.
- В большинстве стран необходимо улучшить правоприменение законодательства о скоростном режиме.
- Следует предоставить местным органам власти полномочия устанавливать местные ограничения скоростного режима в жилых кварталах и осуществлять их принудительное правоприменение.

Фото © ИНО Р. Кузнецова



Основные меры сдерживания вождения в состоянии алкогольного опьянения:

- Все страны должны иметь законы об управлении транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения, которые бы официально вводили предельно допустимый уровень содержания алкоголя в крови, равный 0,05 г/дл или ниже.
- Больше число стран должны установить предельно допустимый уровень содержания алкоголя в крови для молодых и начинающих водителей.
- В большинстве стран необходимо практиковать более жесткий контроль за алкоголем.

Фото © ИНО М. Реден

Значительное число стран (82%) располагают сведениями о доле смертных или несмертельных дорожно-транспортных травм, связанных с употреблением алкоголя. Хотя сравнение между странами провести невозможно из-за различий в используемых ими методах, данные свидетельствуют, что управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения представляет собой серьезную опасность в странах Региона. Так, в Эстонии 48% случаев смерти в ДТП связано с употреблением алкоголя (см. профиль страны и Приложение 7).

3.7.3 Использование защитных шлемов

Защитные шлемы предохраняют от серьезных ранений мозг и лицо водителя двухколесного моторизованного средства, попавшего в ДТП, и могут спасти ему жизнь. Всеобъемлющий закон о ношении защитных шлемов относится к водителям и пассажирам всех двухколесных моторизованных транспортных средств на дорогах всех типов и не зависит от

возраста, религиозных убеждений человека и мощности двигателя.

Настоящее исследование показало, что такой закон имеется только в половине стран Региона. Кроме того, лишь 21 страна (43%) проводит опросы о ношении защитных шлемов в целях мониторинга соблюдения закона. Только Норвегия и Швейцария заявили, что добились 100%-ного применения шлемов; в других странах, таких как Бывшая Югославская Республика Македония, как сообщается, шлемы не носит практически никто (Приложение 10).

3.7.4 Существует много возможностей для улучшения положения с ремнями безопасности и детскими удерживающими устройствами в автомобилях

Применение ремней безопасности – наиболее эффективный путь снижения дорожно-транспортного травматизма, в том числе со смертельным исходом, как для людей, едущих на передних сиденьях, так и для пассажиров на задних сиденьях.

Настоящее исследование показало, что во всех странах Региона имеется законодательство, предусматривающее использование ремней безопасности, однако 10% стран еще не сделали его обязательным для пассажиров на задних сиденьях (Таблица 4). Эти страны относятся к категории государств с низким и средним доходом. Большинство стран (65%) располагают данными о применении ремней безопасности. Показатели использования варьируют – от 98% лиц, едущих на переднем сиденье, во Франции до 30% в Албании. Менее 1/3 стран заявили о том, что использование ремней безопасности пассажирами на задних сиденьях превышает 90% (Приложение 8). Правоприменение законодательства в 71% стран было названо субоптимальным. Из стран СНГ только Российская Федерация имеет сведения об использовании ремней безопасности – 33% на передних сиденьях.

Во всех странах с высоким доходом применение детских удерживающих устройств является обязательным, но в 30% стран с низким и средним доходом такие законы отсутствуют (Таблица 4). Но даже в странах, имеющих такие законы, их исполнение в большинстве случаев

Основные меры для обеспечения ношения защитных шлемов:

- Все страны должны ввести в действие полноценный закон о необходимости ношения защитных шлемов всеми пользователями для всех возрастов водителей и пассажиров и всех типов двухколесных моторизованных транспортных средств.
- Во многих странах необходимо более жестко осуществлять принудительное правоприменение законодательства о ношении защитных шлемов.
- Больше число стран должны собирать данные о ношении защитных шлемов с целью улучшения надзора за правоприменением.

Фото © Istockphoto

Основные меры по улучшению использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств:

- Использование ремней безопасности должно распространяться также и на пассажиров на задних сиденьях.
- В большинстве стран необходимо более жесткое правоприменение законодательства о ремнях безопасности.
- Больше количество стран должны ввести законы, требующие применения детских автомобильных удерживающих устройств, и в большинстве стран правоприменение этих законов нуждается в улучшении.
- Больше количество стран должны проводить исследования, посвященные использованию ремней безопасности, в целях мониторинга ситуации.

Фото © Istockphoto

Вставка 9. Средства общения с детьми, их родителями и учителями



«Добрая дорога детства» – это газета, ставящая своей целью снизить количество дорожно-транспортных травм у детей. Она выходит в Российской Федерации один раз в две недели, тиражом в 30 тыс. экз. Газета – это творческий и доступный инструмент, нацеленный на группу населения, наиболее уязвимую перед ДТП.

Газета предлагает несколько подходов к ознакомлению читателей с данной проблемой и к защите детей от дорожно-транспортных травм. Родители имеют возможность получить рекомендации о том, как обучать детей безопасному поведению, а учителям даются полезные советы о том, как включить вопросы безопасности дорожного движения в учебные планы. Наконец – и это самое важное – газета привлекает самих детей к процессу обучения. Министерство образования и Госавтоинспекция МВД России рекомендовали газету в качестве средства обучения местным органам власти.

Источник: веб-сайт «Добрая дорога детства» (32).

сочтено неэффективным. Во Вставке 9 приводится публикация из газеты, издающейся в России и специально предназначенной для улучшения знаний детей и их родителей о проблемах безопасности на дорогах. Подобные средства коммуникативного воздействия бывают успешны только в том случае, если являются частью информационно-пропагандистской кампании, сопровождающей принудительное применение законодательства.

3.7.5 Необходимо совершенствовать законодательство и его применение

В настоящем исследовании всеобъемлющим законодательством для всех пяти факторов риска считается такое, согласно которому скорость движения транспортных средств в городских районах составляет ≤ 50 км/ч (и местные органы власти имеют право изменять эту норму), предельно допустимый уро-

вень содержания алкоголя в крови водителя составляет $\leq 0,05$ г/дл, и предусматривается обязательное ношение шлемов для всех водителей и пассажиров двухколесных моторизированных транспортных средств на дорогах любого типа и обязательное использование всеми лицами, находящимися внутри транспортного средства, ремней безопасности и детских удерживающих устройств. Законы об ограничении скоростного режима, управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, использовании ремней безопасности, ДУУ и защитных шлемов приняты в подавляющем большинстве стран (86%). Однако менее трети из них имеют всеобъемлющие законы, регулирующие все пять факторов риска. Помимо этого, только три страны заявили об эффективном применении законодательства, охватывающего все эти пять факторов (> 8 баллов по шкале от 1 до 10).

Основные меры по совершенствованию законодательства и его применения:

- Большое количество стран должны принять всеобъемлющие законы, которые охватывали бы главные факторы риска – скоростной режим, управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, использование ремней безопасности, детских удерживающих устройств и защитных шлемов.
- Необходимо более активное принудительное применение законодательства об ограничении скоростного режима, управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, использовании ремней безопасности, детских удерживающих устройств и защитных шлемов.
- Принудительное применение законодательства должно проводиться постоянно и сопровождаться кампаниями в СМИ, придающими этим мероприятиям большую наглядность и способствующими просвещению общественности.

3.8 Управление безопасностью дорожного движения

3.8.1 Совершенствование транспортной и градостроительной политики с целью повышения мобильности людей и безопасности на дорогах

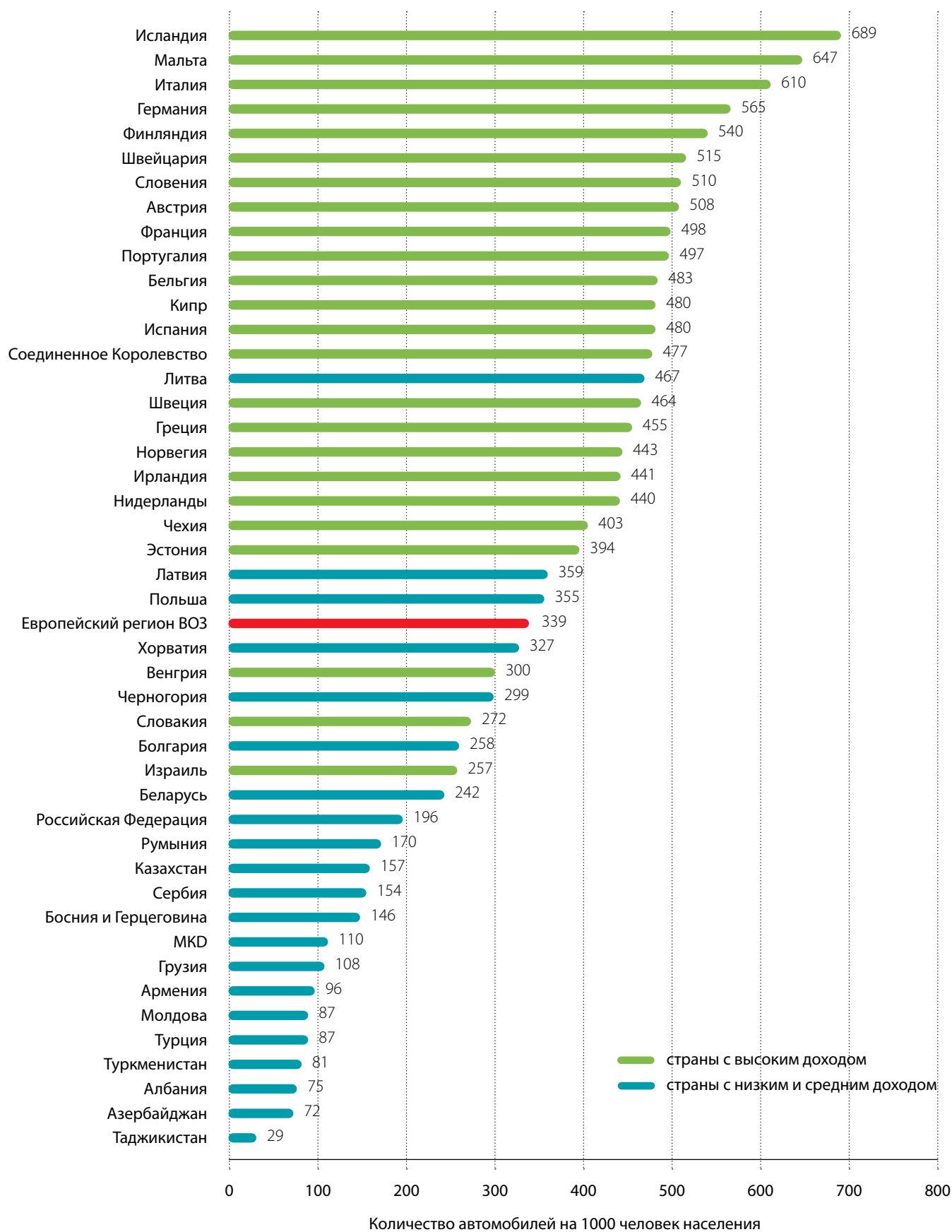
Политика правительства в отношении транспортных и налоговых вопросов определяет образ поведения едущих в транспорте людей, и поэтому влияет на их подверженность рискам, а также на размер ущерба для окружающей среды. Например, политические меры могут способствовать развитию немоторизованных видов передвижения путем инвестирования в безопасные велосипедные и пешеходные структуры (такие, как велосипедные и пешеходные дорожки, пешеходные зоны, уличные пере-

ходы) и уменьшению использования личных автомобилей (например, посредством введения платы за въезд в центр города и повышения цен на бензин, в качестве отрицательных стимулов), а также путем инвестирования в общественный транспорт.

Исследование показало, что показатель владения автомобилями в Регионе весьма высок – в среднем на каждые 10 жителей приходится 3,4 автомобиля. Показатель колеблется от 6 автомобилей на 10 человек в таких странах, как Исландия, Италия и Мальта, до менее одного автомобиля на 10 человек в Албании, Азербайджане и Таджикистане. Это свидетельствует, что зависимость от личных автомобилей сильно варьируется (Рис. 7). Наличие персонального автомобиля коррелирует с величиной валового национального дохода.



Рисунок 7. Наличие автомобилей в личном пользовании на 1000 чел.
Европейский регион ВОЗ, 2008 г. или последний год, за который имеются данные^а

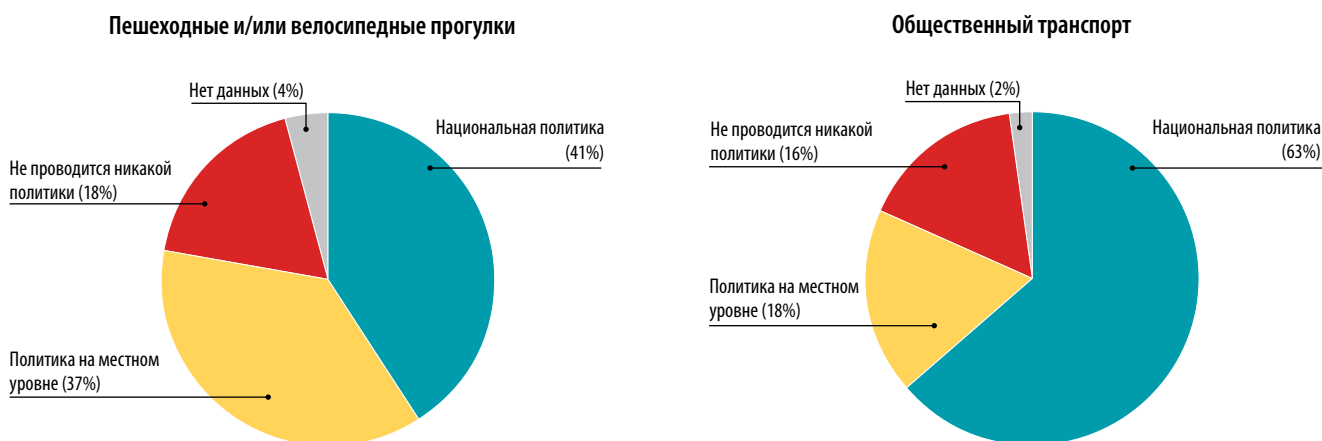


^а Уровни дохода определяются согласно классификации Всемирного банка. Ирландия, Испания, Латвия, Литва, Польша, Португалия, Соединенное Королевство и Чешская Республика сообщили данные за 2006 г. Грузия, Италия, Казахстан, Румыния, Турция, Туркменистан, Франция и Эстония сообщили данные за 2008 г. Остальные страны привели данные на 2007 г. Показатель для Европейского региона ВОЗ выведен как средняя величина.

Только 41% стран проводят в национальном масштабе политику поощрения пешеходных и/или велосипедных прогулок (Рис. 8). В ряде стран за это отвечают муниципалитеты. В некоторых странах, осуществляющих национальную политику в области развития пешеходных/велосипедных прогулок, наиболее широко применяющейся мерой является создание велосипедных дорожек и средств ограничения автомобильного движения (Рис. 9). Хорошим примером может служить Финляндия, где активные меры вмешательства со стороны правительства обеспечили более безопасные условия для пешеходов и велосипедистов (Вставка 10).

Почти $\frac{2}{3}$ стран проводят национальную политику, содействующую инвестициям в общественный транспорт. Значительная доля стран (94%) субсидирует его работу и вкладывает средства в повышение частоты движения и охвата населения транспортным сообщением (71%). Однако только 25% стран-респондентов проводят политику дестимулирования, направленную на уменьшение использования личных автомобилей. В качестве примера здесь можно привести Лондон с его платой за въезд в центр (Вставка 11); дорожное движение в городе в результате этого сократилось, при этом поощряется передвижение на велосипедах, общественном транспорте и пешком.

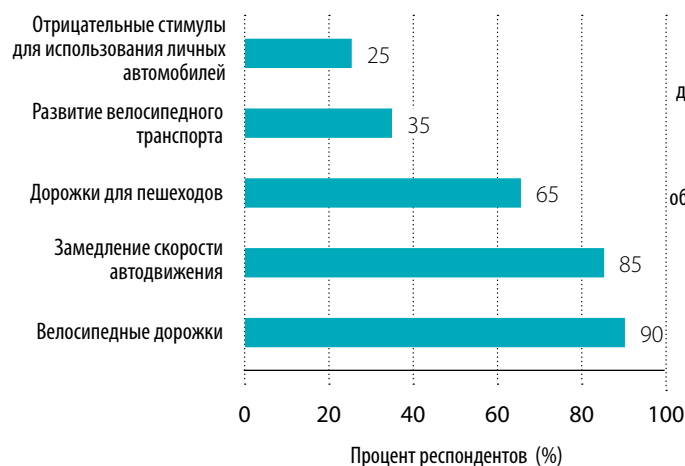
Рис. 8. Страны, проводящие политику содействия передвижению пешком и на велосипеде и развития общественного транспорта^а



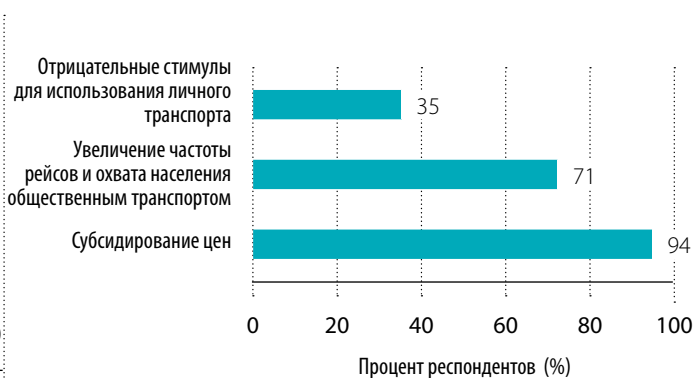
^а Расчеты основываются на данных по 49 странам.

Рис. 9. Политические меры по поощрению содействия передвижению пешком и на велосипеде и развитию общественного транспорта

Политические меры по поощрению пешеходных и велосипедных прогулок^а



Политические меры по развитию общественного транспорта в странах, имеющих стратегии в этой области^б



^а Расчеты долей основаны на совокупном показателе по 20 странам.

^б Расчеты долей основываются на данных по 31 стране.



Основные меры по совершенствованию транспортной политики:

- Необходимо добиться прогресса в улучшении систем общественного транспорта для уменьшения пользования личными автомобилями.
- Большое количество стран должны разработать интегрированные стратегии развития велосипедного и пешеходного движения.
- Для развития более здоровых видов транспорта можно использовать стратегии управления спросом, имеющие целью сократить использование автомобилей, в сочетании с другими мерами.

Фото © ИНО F Zambon

Вставка 10. Защита пешеходов и велосипедистов в Финляндии

Обеспечение более комфортных условий для пешеходов и велосипедистов – неотъемлемая часть финского плана управления безопасностью дорожного движения (33). Предлагаемые меры амбициозны, но реалистичны и уже привели к радикальным изменениям. Они включают: снижение скоростного режима в оживленных пешеходных зонах до 30 км/ч, разработку конфигураций дорог с целью уменьшения скорости движения, повышение понятности дорожных знаков и разметки для водителей, создание среды, дружелюбной для пешеходов, выделение и улучшение пешеходных, велосипедных и школьных маршрутов, применение интегрированного планирования землепользования с целью эффективного «примирения» перегруженных городских районов с напряженным движением транспорта, проведение просветительных кампаний для детей и развитие полезного взаимодействия между местными властями и Финской администрацией дорог с целью обеспечения выполнения этих мер. Промежуточные оценки программы показывают очень обнадеживающие результаты.

Вставка 11. Плата за участие в «пробках»: отрицательные стимулы для автомобилистов в Лондоне

Плата за въезд на перегруженную транспортом территорию была введена в Лондоне в 2003 г. Водители автомобилей должны оплачивать въезд в центральную часть города (34). Для улучшения работы общественного транспорта и дорожной инфраструктуры были выделены определенные средства, частично эти капиталовложения финансировались за счет взимаемой платы за въезд. Эти меры привели к уменьшению автомобильного движения внутри и около платных зон. Они также на 20% сократили продолжительность поездок, привели к уменьшению на 7% количества ДТП и послужили очищению воздуха. Кроме того, из-за увеличения поездок в общественном транспорте люди стали больше и чаще ходить пешком. Такая простая мера вмешательства со стороны властей оказала благотворное влияние на здоровье общества, так что общие выгоды перевесили издержки. Аналогичные шаги предпринимают в Регионе и другие города, такие как Манчестер, Милан и Стокгольм.

Двигаться вперед

3.8.2 Другие аспекты управления безопасностью дорожного движения

Как отмечается во *Всемирном докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма (4)*, проверки состояния безопасности дорожного движения являются ключевым элементом выявления и снижения вероятности ДТП. Аналогичным образом, важны проверки исправности транспортных средств. Большинство стран Региона проводят периодические инспекции с целью контроля соответствия моторизованных средств минимальным стандартам безопасности и для проверки использования ремней

безопасности (Табл. 5). В 9 из 25 стран с высоким доходом такие проверки двухколесных моторизованных транспортных средств отсутствуют. Менее $\frac{2}{3}$ стран проводят регулярные обследования новых и существующих дорожных объектов на предмет безопасности.

Другой аспект управления дорогами и автопарком связан с системой страхования автомобилей. В этой области достигнут значительный прогресс; только Армения, Грузия и Кыргызстан остаются в Регионе теми странами, которые не ввели обязательного автострахования.

Таблица 5. Управление безопасностью дорожного движения и стратегии в этой области относительно уровня дохода стран

	Высокий доход	Низкий и средний доход	Всего	
			n=49	%
Страны, проводящие официальную инспекцию новых и существующих дорог				
Да	9	22	31	63
Нет	16	2	18	37
Всего	25	24	49	100
Страны, имеющие систему обязательного автострахования				
Да	25	21	46	94
Нет	0	3	3	6
Всего	25	24	49	100
Страны, где есть производители автомобилей				
Да	16	10	26	53
Стандарты потребления топлива	7	6	13	50
Требование установки ремней безопасности (на всех сиденьях)	15	8	23	88
Нет	9	14	23	47
Всего	25	24	49	100
Страны, где проводятся регулярные техосмотры:				
Легковые автомобили	25	23	48	98
Моторизованные двухколесные транспортные средства	16	23	39	80
Микроавтобусы, пикапы, и автофургоны	25	23	48	98
Грузовики	25	24	49	100
Автобусы	25	24	49	100

Двигаться вперед

Основные меры по улучшению управления безопасностью дорожного движения:

- Более количество стран должны проводить проверки безопасности двухколесных моторизованных транспортных средств.
- Необходимо уделять большее внимание проверкам безопасности дорог.
- Необходимо ввести обязательное автострахование в тех странах, где оно отсутствует.

Фото © WHO N Di TamHem

4

Выводы

Данное исследование представляет собой первую всестороннюю оценку политики и практических шагов в области безопасности дорожного движения в Европейском регионе ВОЗ. В ходе опроса были сопоставлены ответы национальных координаторов данных для 49 из 53 стран, входящих в Регион. Полученные сведения свидетельствуют о значительных различиях в масштабах проблемы, а также о том, что правительства могли бы сделать больше для повышения безопасности на дорогах. Исследование способствовало развитию межсекторальной работы, поскольку респонденты из разных секторов собрались вместе и достигли общего мнения в отношении ответов на уровне стран. Для некоторых стран это был первый опыт такого рода. Регулярное проведение подобных оценок позволит правительствам и межведомственным структурам оценивать прогресс, достигнутый в плане улучшения безопасности дорожного движения в Регионе. Опрос, таким образом, дал важный массив данных, сравнение которых было проведено на основе стандартных методов, охватывающих разные секторы, и которые могут использоваться для других сопоставлений.

Необходимо учесть некоторые ограничения использованных методов, например различия в интерпретации терминов, применяемых в разных странах, что может снизить надежность проведенных между ними сравнений. Опрос по принципу самостоятельного заполнения анкеты может оказаться восприимчивым к субъективным мнениям и склонностям, хотя этот момент был минимизирован за счет проведения в каждой стране обсуждений для выработки консенсуса. Кроме того, требование использовать данные национального уровня может не отражать некоторых мероприятий, проводимых на местах, особенно тех, которые связаны с практикой регулирования и правоприменения. В дополнение к этому в ходе опроса не проводился сбор сведений о подверженности рискам. Однако, несмотря на эти небольшие ограничения, исследование позволило сделать

ряд серьезных выводов, полезных разработчикам политики и специалистам-практикам, занимающимся вопросами снижения бремени дорожно-транспортного травматизма. Эти положения излагаются ниже.

4.1 Основные выявленные факты

Опрос показал, что дорожно-транспортный травматизм в Регионе является причиной 120 тыс. случаев смерти и 2,4 млн травм в год (1). Многие из этих случаев смерти и травм можно было предотвратить. Несмотря на значительные достижения ряда стран Региона в этой области, в других государствах отмечаются поразительно высокие показатели смертности от дорожно-транспортных травм, а в некоторых из них эта тенденция усиливается. Системный подход, эффективная координация деятельности заинтересованных сторон, четко обозначенная ответственность, подотчетность и результативное правоприменение являются ключевыми факторами, действующими в странах, которые демонстрируют наилучшие результаты в управлении безопасностью на дорогах. Итоги опроса могут быть обобщены в виде нескольких основных положений и направлений действий.

1. Дорожно-транспортный травматизм остается серьезной проблемой, и необходимо ликвидировать огромный разрыв в этой области между странами

Дорожно-транспортные травмы – это угроза общественному здоровью во всем Регионе и главная причина смерти людей в возрасте 5–29 лет. Показатели смертности от дорожно-транспортного травматизма в разных странах существенно различаются, причем в странах Региона с низким и средним доходом они вдвое выше, чем в государствах с высоким доходом. Показатели смертности в ДТП в странах СНГ примерно в четыре раза выше, чем в странах

Северной Европы. Во многих странах с высоким доходом наблюдается понижающаяся тенденция, однако в странах с низким и средним доходом, многие из которых относятся к СНГ, такие тенденции не отмечаются.

2. Значительная доля травм, полученных в ДТП приходится на долю уязвимых участников дорожного движения

На долю пешеходов, велосипедистов и водителей двухколесных моторизированных транспортных средств приходится 39% всех случаев дорожно-транспортного травматизма в Европейском регионе ВОЗ. Для них также выше вероятность получить серьезные ранения. В странах СНГ отмечается самая высокая доля пешеходов, пострадавших в ДТП. Быстрое движение транспорта по дорогам и особенности городской планировки подвергают этих лиц повышенному риску.

3. Информационные системы в некоторых странах не справляются с оценкой масштабов и потерь от дорожно-транспортного травматизма

Четырнадцать процентов стран Европейского региона ВОЗ не располагают готовой базой статистики по дорожно-транспортному травматизму. Еще большее число стран не собирают данные, отвечающие стандартным определениям. Достоверные статистические сведения очень важны для оценки масштабов проблемы, выявления групп, подверженных риску, мониторинга хода выполнения национальных стратегий в области безопасности дорожного движения и достижения поставленных целей. Методы исчисления стоимостных параметров, если таковое производится, тоже существенно различаются.

4. Институциональные рамки в области безопасности дорожного движения во многих странах недостаточны

Во многих странах (10%) отсутствует межотраслевой орган, отвечающий за безопасность дорожного движения, или же такая структура имеется, но не получает достаточного финансирования для выполнения своих функций (15%). Около трети стран не имеют межотраслевой национальной стратегии в области безопасности дорожного движения. Не во всех странах выдвинуты измеримые цели, выполнение которых можно было бы контролировать.

5. Законодательные рамки и применение законов в отношении факторов риска неудовлетворительны

Многие страны имеют неудовлетворительное законодательство о скоростном режиме в городских районах, управлении транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения, использования защитных шлемов, ремней безопасности и детских удерживающих устройств. Но даже хорошо разработанное законодательство может оказаться недейственным, если его положения не выполняются должным образом. Как установлено, в большинстве стран Региона законы о скоростном режиме в городских районах, управлении транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения, использования защитных шлемов, ремней безопасности и детских удерживающих устройств выполняются недостаточно эффективно.

6. Многим странам могли бы принести пользу инвестиции в устойчивые и здоровые транспортные стратегии

Общественный транспорт субсидируется в большинстве стран, однако только 63% имеют национальную политику поощрения инвестиций в эту сферу и 41% – национальную политику развития велосипедных и/или пешеходных прогулок. Только четверть стран принимает меры по управлению спросом на использование личных автомобилей. Системы землепользования и стратегии в области транспорта, поощряющие развитие его общественных видов, а также велосипедные и пешеходные прогулки приносят многочисленные выгоды для здоровья людей, поскольку ведут к сокращению количества травм, выбросов парниковых газов, степени загрязненности воздуха и шума, а также, как подчеркивается в Амстердамской декларации (35), ослабляют негативные эффекты изменения климата. Повышение безопасности дорог для уязвимых участников дорожного движения путем привлечения всех заинтересованных сторон и неправительственных



организаций обеспечило бы лучшие условия для велосипедистов и пешеходов.

4.2 Основные направления действий

1. Необходимо уменьшить разрыв в показателях дорожно-транспортного травматизма со смертельным исходом

Следует уделять более пристальное внимание обеспечению безопасности дорожного движения в странах Региона. Некоторые страны с высоким доходом продемонстрировали устойчивую политическую волю и разработали новаторские стратегии и технологии снижения количества случаев смерти и тяжелых травм в результате дорожно-транспортных происшествий. Странам с более низким уровнем безопасности дорожного движения следует использовать этот опыт.

2. Следует повысить уровень защиты уязвимых участников дорожного движения

Правительства должны обеспечивать защиту всех участников дорожного движения и не игнорировать потребности пешеходов, велосипедистов, а также водителей и пассажиров двухколесных моторизованных транспортных средств. Заинтересованные стороны процесса обеспечения безопасности дорожного движения должны совместно проводить работу по применению научно обоснованных мер, которые бы гарантировали повышение уровня защиты, особенно в странах с низким и средним доходом.

3. В большем числе стран необходимо создать хорошо обеспеченный ресурсами межотраслевой орган по обеспечению безопасности дорожного движения для осуществления стратегии безопасности

Такой орган должен привлечь все заинтересованные стороны к разработке межотраслевой стратегии, которая бы четко распределяла обязанности и полномочия в отношении того, кто, что, где и когда должен делать.

4. Более активные принятие и применение законодательства о безопасности дорожного движения могли бы спасти жизнь многим людям

Правительствам необходимо обеспечить, чтобы всеобъемлющие законы охватывали основные факторы риска, связанные со скоростным режимом, управлением транспортным

средством в состоянии алкогольного опьянения, использованием защитных шлемов, ремней безопасности и детских удерживающих устройств. Следует улучшить применение такого законодательства. Это требует проведения широко освещаемых в СМИ кампаний по принудительному правоприменению, создания атмосферы уверенности в том, что ни одно нарушение не останется безнаказанным, а также применения к нарушителям жестких и быстрых мер наказания. Это эффективное сочетание мер следует внедрить во многих странах.

5. Устойчивая транспортная политика таит в себе неиспользованные возможности для достижения положительных результатов в отношении здоровья населения и состояния окружающей среды

Устойчивая транспортная политика представляет собой важную возможность содействия достижению целей в области общественного здравоохранения и охраны окружающей среды. Большому числу стран следует воспользоваться многочисленными преимуществами от инвестиций в политические меры, содействующие развитию общественного транспорта, пропаганде езды на велосипеде и пешей ходьбы. Политика в области землепользования и транспорта, содействующая развитию этих форм передвижения, принесет многочисленные выгоды для здоровья благодаря снижению числа травм, случаев респираторных заболеваний, предотвращению распространения неинфекционных болезней путем усиления физической активности и уменьшению отрицательного воздействия климатических изменений. Повышение безопасности уязвимых участников дорожного движения будет содействовать росту мобильности населения благодаря передвижениям пешком и на велосипеде. Один из путей достижения этого – осуществление транспортной политики, объединяющей цели обеспечения безопасности дорожного движения с задачами в области общественного здравоохранения и охраны окружающей среды.



5

Библиография

1. *The global burden of disease: 2004 update*. Geneva, World Health Organization, 2008 (http://www.who.int/healthinfo/global_burden_disease/GBD_report_2004update_AnnexA.pdf, accessed 23 July 2009).
2. Рачиоппи Ф. и др. *Предупреждение дорожно-транспортного травматизма: перспективы здравоохранения в Европе*. Всемирная организация здравоохранения, 2004, 98 с.
3. *Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма*. Под ред. Педен М., Скарфилд Р., Слит Д./Всемирная организация здравоохранения. Пер. с англ. М., 2004. Полный текст см. в Интернете: <http://www.who.int/publications/list/9241562609/ru/index.html>
4. *Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма*. Под ред. Педен М., Скарфилд Р., Слит Д./Всемирная организация здравоохранения. Пер. с англ. М., 2004. Полный текст см. в Интернете: <http://www.who.int/publications/list/9241562609/ru/index.html>
5. *Доклад о состоянии дорожного движения в мире*. Женева, Всемирная организация здравоохранения, 2009, 287 с.
6. *Faces behind the figures. Voices of road traffic crash victims and their families*. Geneva, World Health Organization, 2007 (http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/activities/faces/en, accessed 23 July 2009).
7. Sethi D. et al. *Доклад о профилактике детского травматизма в Европе*. Копенгаген, Европейское региональное бюро ВОЗ, 2008, 98 с. Полный текст см. в Интернете: <http://www.euro.who.int/Document/E92049R.pdf?language=Russian>
8. Jacobs G, Thomas AA, Astrop A. *Estimating global road fatalities*. Crowthorne, Transport Research Laboratory, 2000 (TRL report 445; http://www.transport-links.org/transport_links/filearea/publications/1_329_TRL445.pdf, accessed 23 July 2009).
9. Eksler V, Lassarre S, Thomas I. Regional analysis of road mortality in Europe. *Public Health*, 2008, 122:826–837.
10. European Health for All database [online database]. Copenhagen, WHO Regional Office for Europe, 2004 (<http://www.euro.who.int/hfadb>, accessed 23 July 2009).
11. Sethi D. et al. *Дорожная безопасность для детей и молодежи в Европе*. Копенгаген, Европейское региональное бюро ВОЗ, 2007, 35 с. Полный текст см. в Интернете: <http://www.euro.who.int/Document/E90142R.pdf?language=Russian>
12. Laflamme L et al. *Addressing the socioeconomic safety divide: a policy briefing*. Copenhagen, WHO Regional Office for Europe, 2009 (<http://www.euro.who.int/Document/E92197.pdf>, accessed 23 July 2009).
13. Edwards P et al. Deaths from injury in children and employment status in family: analysis of trends in class specific death rates. *British Medical Journal*, 2006, 333:119.
14. Sethi D et al. Reducing inequalities from injuries in Europe. *Lancet*, 2006, 368:2243–2250.
15. Towner E, Towner J. The hazards of daily life: an historical perspective on adult unintentional injuries. *Journal of Epidemiology and Community Health*, 2008, 62:952–956.
16. Kunzli N et al. Public-health impact of outdoor and traffic-related air pollution: a European assessment. *Lancet*, 2000, 356:795–801.
17. Roberts I, Hillman M. Climate change: the implications for policy on injury control and health promotion. *Injury Prevention*, 2005, 11:326–329.
18. WHO Regional Office for Europe and United Nations Economic Commission for Europe. *Ten years' work towards sustainable and healthy transport in Europe: key achievements and the way forward*. Copenhagen, WHO Regional Office for Europe and Geneva, United Nations Economic Commission for Europe, 2009 (http://www.euro.who.int/Document/mediacentre/FS_healthy_transport.pdf, accessed 23 July 2009).
19. *Climate for a transport change. TERM 2007: indicators tracking transport and environment in the European Union*. Copenhagen, European Environment Agency, 2008 (EEA Report, 1/2008).
20. *EMEP/CORINAIR emission inventory guidebook – 2006*. Copenhagen, European Environment Agency, 2006 (EEA Technical Report, No. 11/2006).

21. THE PEP – Transport, Health and Environment Pan-European Programme [web site]. Geneva, Transport, Health and Environment Pan-European Programme, 2009 (<http://www.unece.org/thepep/en/welcome.htm>, accessed 23 July 2009).
22. *Transport at a crossroads. TERM 2008: indicators tracking transport and environment in the European Union*. Copenhagen, European Environment Agency, 2009 (EEA Report No 3/2009; <http://www.eea.europa.eu/publications/transport-at-a-crossroads>, accessed 23 July 2009).
23. *Global road safety crisis*. New York, United Nations General Assembly, 2003 [Глобальный кризис в области безопасности дорожного движения. Нью-Йорк, Генеральная Ассамблея ООН, 2003] (http://www.who.int/violence_injury_prevention/media/en/un_general_assembly.pdf, accessed 23 July 2009). На русском языке см.: http://www.un.org/russian/esa/road_safety/index.html
24. *Глобальный кризис в области безопасности дорожного движения. Резолюция 57/309, принятая на 57-ой сессии Генеральной Ассамблеи ООН, 2003* (http://www.un.org/russian/esa/road_safety/index.html)
25. *European Road Safety Action Programme. Halving the number of road accident victims in the European Union by 2010: a shared responsibility*. Brussels, European Commission, 2003 (COM(2003)311 final).
26. Sethi D et al. *Progress in preventing injuries in the WHO European Region*. Copenhagen, WHO Regional Office for Europe, 2008 (http://www.euro.who.int/InformationSources/Publications/Catalogue/20080912_1, accessed 23 July 2009).
27. *Annual statistical report 2008*. Brussels, European Road Safety Observatory, 2008 (<http://www.erso.eu/safetynet/fixe/WP1/2008/SafetyNet%20Annual%20Statistical%20Report%202008.pdf>, accessed 23 July 2009).
28. *Vision, strategy and targets for road traffic safety in Norway 2006–2015*. Oslo, Norwegian Public Roads Administration, 2006.
29. *European Road Safety Action Programme – mid-term review*. Brussels, European Commission, 2006 (COM(2006)74 final).
30. *The national road safety plan. Major elements of the plan*. Tel Aviv, Committee for the Preparation of a National, Multi-year Road Safety Plan, 2005.
31. *Via sicura. Federal action programme for greater road safety*. Berne, Federal Roads Office, Switzerland, 2005.
32. *Добрая дорога детства* [веб-сайт]. Москва, Департамент обеспечения безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2009.
33. *Transport policy guidelines and transport network investment and financing programme until 2020. Government transport policy report to Parliament, 2008*. Helsinki, Ministry of Transport and Communication, Finland, 2008.
34. Evans R. *Central London Congestion Charging Scheme: ex-post evaluation of the quantified impacts of the original scheme. Prepared by Reg Evans, for Congestion Charging Modelling and Evaluation Team*. London, Transport for London, 2007.
35. Амстердамская декларация. Звенья одной цепи: Пути развития транспорта в интересах здоровья, окружающей среды и благосостояния. Женева, Европейская экономическая комиссия ООН; Копенгаген, Европейское региональное бюро ВОЗ, 2009 (<http://www.euro.who.int/Document/E92356R.pdf>).



Профили стран

Предварительная информация

Профили стран, представленные в этом разделе Доклада, содержат набор информации о состоянии безопасности дорожного движения по сообщениям каждой из 49 стран, принявших участие в исследовании. Дополнительные данные по странам приводятся в Приложениях 3–11. Инструменты, использовавшиеся при проведении страновых исследований, доступны в Интернете по адресу: www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/road_safety_status/2009.

Различия в методике

В исследовании, проводившемся в рамках подготовки Доклада о состоянии безопасности дорожного движения в Европе, приняли участие 49 стран (Приложение 13). Большинство стран следовали стандартной методике (Приложение 1), а в Казахстане, Узбекистане и Украине анкета заполнялась национальными координаторами данных и совещания по выработке единого мнения не проводились. В Германии анкета была заполнена Федеральным научно-исследовательским дорожным институтом (BASt). Данные о населении подготовлены Отделом народонаселения ООН и относятся к 2007 г. Данные о доходе, Индексе развития человеческого потенциала и выбросах CO₂ на душу населения в год подготовлены Всемирным банком и относятся к последнему году, за который имеется информация (2007 – для дохода, 2006 – для Индекса развития человеческого потенциала и 2004 – для выбросов CO₂ на душу населения в год). Показатели ожидаемой продолжительности жизни и медианного возраста взяты из Системы статистической информации ВОЗ (WHOSIS) и относятся к 2006 г. Количество автомобилей, находящихся в собственности, на 1 тыс. чел. населения определялось по формуле: количество автомобилей, сообщенное данной страной в ходе исследования, деленное на общую численность населения и умноженное на 1 000.

Использованная терминология

При рассмотрении профилей конкретных стран необходимо учитывать следующее:

- Анкета содержала вопросы о предоставлении информации по разным темам и предусматривала уточняющие вопросы, более подробно рассматривающие каждую тему. Во многих темах, в зависимости от ответов на вопросы основного уровня, респондентов просили пропустить уточняющие вопросы. Таким образом, в тех случаях, когда уточняющие вопросы следовало пропустить, информация об ответах на них не включена в профили стран.
- Классификации дорог (в частности, определение дороги в черте города, в сельской местности, а также автомагистрали) значительно различаются от страны к стране. Респондентов просили сообщать об ограничениях скорости на дорогах различных типов в соответствии с определениями, используемыми в конкретной стране.
- Респондентов как частных лиц просили дать балльную оценку эффективности правоприменения различных элементов национального законодательства о безопасности дорожного движения на основе их профессионального мнения или восприятия. Использовалась шкала от 0 до 10, где 0 баллов означало неэффективность, а 10 – высокую эффективность. Затем группа респондентов пыталась прийти к единому мнению по вопросу о балльной оценке правоприменения. Таким образом, эти оценки являются субъективными, и их следует рассматривать только как показатель того, как правоприменение воспринимается в данной стране. Многие респонденты заявили о затруднениях при оценке правоприменения на национальном уровне, так как зачастую оно различается от региона к региону страны, а также потому, что интенсивность правоприменения может быть неодинаковой в различные периоды времени.
- Под предельно допустимым уровнем содержания алкоголя в крови для водителей автотранспорта понимается уровень, при превышении которого водитель по закону может быть наказан.
- Если респонденты предоставляли пояснительную информацию о показателях ношения шлемов и/или пользования ремнями безопасности – например, описание территориального охвата, – такая информация приведена в сносках.
- Закон о шлемах для мотоциклистов оценивается как применяемый ко всем пользователям, если согласно закону для водителя и пассажиров (как взрослых, так и детей) обязательно ношение шлема. Предусматриваемые исключения по религиозным соображениям, состоянию здоровья или другим причинам отмечены сноской.
- Респондентов просили сообщить о стандартах транспортных средств, являющихся обязательными для предприятий, производящих автомобили или осуществляющих их сборку, в данной стране. Поэтому информация о стандартах транспортных средств не приводится для тех стран, где не осуществляются производство или сборка автомобилей. В некоторых странах действуют строгие стандарты, относящиеся к импортированным транспортным средствам, однако в рамках данного опроса сбор данных о таких стандартах не производился.

Форма представления данных

Профили стран содержат данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным и несмертельным исходом, полученные на основании ответов стран.

- Данные из разных стран не обязательно являются сопоставимыми, поскольку использовались разные определения и временные рамки.
- Учитывая ограниченность объема сносок, источники данных указывались обобщенно: соответственно, «Полиция», «Транспорт» или «Здравоохранение», если данные были получены из Министерства внутренних дел, Министерства транспорта и Министерства здравоохранения.

На диаграммах, где представлены данные о смертности по категориям участников дорожного движения, сумма долей может не быть равной 100%, ввиду округления. Некоторые страны классифицируют дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом по транспортным средствам или участникам дорожного движения, являющимся «виновниками» ДТП, а не по тому, к какой категории относился погибший, а также используют категории, отличающиеся от тех, которые были использованы в анкете. В этих странах особенно высока вероятность занижения данных о смертности среди уязвимых участников дорожного движения.

Стандартные коды цветов на секторных диаграммах для обозначения категорий участников дорожного движения, перечисленных в анкетах, представлены ниже. Дополнительные категории обозначаются нестандартными цветами.

- Водители четырехколесных транспортных средств;
- Пассажиры четырехколесных транспортных средств;
- Лица (водители и пассажиры), находящиеся внутри четырехколесных транспортных средств;
- Пользователи (водители и пассажиры) двух- и трехколесных моторизованных транспортных средств;
- Велосипедисты;
- Пешеходы;
- Другие;
- Не отнесены к конкретной категории.

Показатели смертности с учетом возраста рассчитывались сообразно возрастным категориям, представленным странами. Таким образом, во многих профилях стран представлены возрастные категории, которые не могут быть непосредственно сопоставлены между собой. По Таджикистану и Турции показатели смертности с учетом возраста не представлены в связи с занижением данных (см. пояснительные примечания к статистическим приложениям).

Графики тенденций показывают уровень смертности в результате ДТП на 100 тыс. чел. населения (на желтом фоне) или абсолютный показатель смертности в ДТП (на голубом фоне), в зависимости от того, какие цифры предоставила данная страна. Учитывая ограниченность объема публикации, для нескольких стран, предоставивших данные о тенденциях за несколько десятилетий, условной точкой отсчета стал 1970 г.

Если в секторных диаграммах и графиках тенденций не был приведен первичный источник информации, в качестве источника указывается «Страновая анкета».

Информация о количестве транспортных средств в стране охватывает только зарегистрированные транспортные средства и процентные доли различных типов таких средств. В связи с округлением сумма этих долей может не быть равной 100%. В некоторых странах респонденты отмечали, что значительная часть парка транспортных средств может не быть зарегистрирована.

Австрия

Население: 8,36 млн (2007 г.)

Средний возраст: 40 лет

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 80 лет

Доход:^a высокий

Валовой нац. доход на душу населения: 42 700 долл. США Рейтинг: 9 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,951 Рейтинг: 9 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 507,5

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a 8,5

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД

Головная организация: Австрийский совет по БДД

Статус организации	Правительственная
Финансируется из государственного бюджета	Да

Национальная стратегия БДД

Включает в себя цели в количественном выражении	Да
Внедрение финансируется	Нет
Ассигнованные ср-ва (в евро (2007 г.))	Н/п

Основные данные

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2007 г.) 691^a (77% мужчины, 23% женщины)

Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травмах (2007 г.) 53 211^b

Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя 8,1%^c

Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов 95%^d

Пользование автомобильными ремнями безопасности

Всего	88% ^d
На передних сиденьях	89% ^d
На задних сиденьях	49% ^d

Исследования стоимости травм доступны Да

Оценка стоимости в год (в евро (2006 г.)) 9,92 млрд

Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы	Смертельные и несмертельные травмы
---	------------------------------------

Применяемые методы Готовность платить

^a Управление статистики Австрии; лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

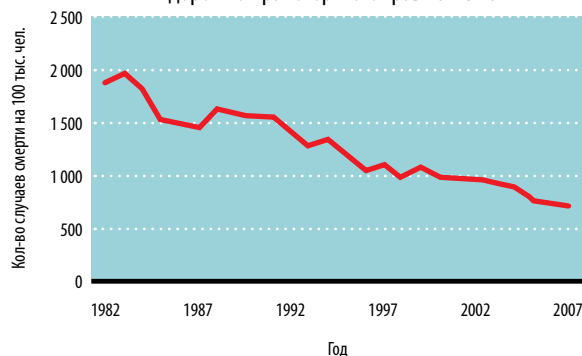
^b Управление статистики Австрии.

^c 2007 г., Управление статистики Австрии.

^d 2007 г., Исследование Австрийского совета по БДД.

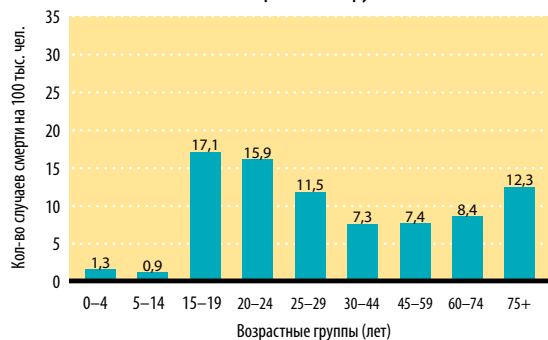
Н/п: не применяется

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



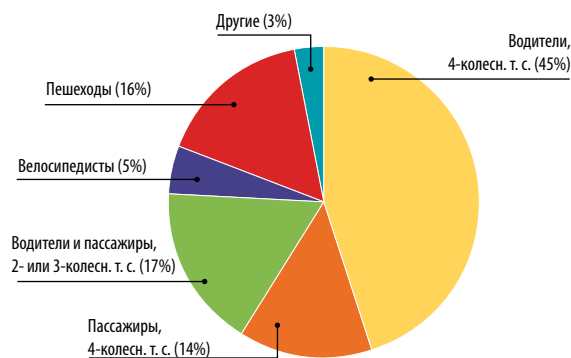
Источник: Министерство внутренних дел, Управление статистики Австрии

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2007 г., Road Accidents Statistics 2007, Австрийский совет по БДД

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2007 г., Министерство внутренних дел, Управление статистики Австрии

Национальное законодательство	
Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Да
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	50
В сельских районах	100
На автомагистралях	100
Осуществляется принудительное исполнение закона ^а	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	Да
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Нет
медич. освидетельствования	0,05 г/дл
УСАК для всего населения	0,01 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,01 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения:	Да
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^а	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Да ^б
Утверждены стандарты шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^а	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^а	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^а	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

^а Балльная оценка правоприменения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

^б Исключения: невозможность носить шлем ввиду особенностей телосложения; нахождение на территории автостоянки и т. п.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения	
Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Нет
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да

Стандарты транспортных средств	
Автопроизводители должны соблюдать стандарты в отношении:	
Потребления топлива	Нет
Установки ремней безопасности на всех сиденьях	Да

Развитие альтернативных видов транспорта	
Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Да
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Да
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Нет
Меры по ограничению дорожного движения	Да
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Нет
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Да
Субсидирование цен на общественный транспорт	Да
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Да
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет

Регулирование в отношении транспортных средств	
Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Да
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства	
Общее количество (2007 г.)	5 796 973
Легковые автомобили	73%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	11%
Грузовые автомобили	14%
Автобусы	<1%
Другие	2%

Источник: Управление статистики Австрии

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП	
Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (144)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Федеральное министерство здравоохранения, семьи и молодежи
 Национальный координатор данных: Rupert Kisser, Австрийский совет по БДД
 Респонденты: Guenter Breyer, Федеральное министерство дорожного движения, инноваций и технологии; Martin Germ, Федеральное министерство внутренних дел; Fritz Wagner, Федеральное министерство здравоохранения, семьи и молодежи; Martin Vergeiner, Австрийский совет по БДД; Thomas Fessler, Австрийский совет по БДД

Азербайджан

Население: 8,47 млн (2007 г.)

Средний возраст: 28 лет

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 64 года

Доход:^a средний

Валовой нац. доход на душу населения: 2550 долл. США Рейтинг: 42 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,758 Рейтинг: 43 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 71,7

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a 3,8

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД

Головная организация: Государственная дорожная полиция	
Статус организации	Правительственная
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия БДД	
Включает в себя цели в количественном выражении	Да
Внедрение финансируется	Да
Ассигнованные ср-ва (в евро (2007 г.))	3,16 млн

Основные данные

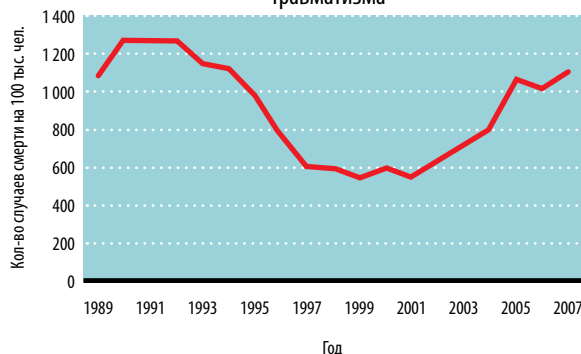
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных трамвах со смертельным исходом (2007 г.)	1107 ^a (78% мужчины, 22% женщины)
Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных трамвах (2007 г.)	3432 ^b
Дорожно-транспортные трамвы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя	2,7% ^c
Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов	Нет информации
Пользование автомобильными ремнями безопасности	
Всего	Нет информации
На передних сиденьях	Нет информации
На задних сиденьях	Нет информации
Исследования стоимости травм доступны	
Оценка стоимости в год (в евро (год))	Н/п
Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные трамвы	Н/п
Применяемые методы	Н/п

^a Данные полиции; лица, умершие в течение 7 дней со дня ДТП.

^b Данные полиции.

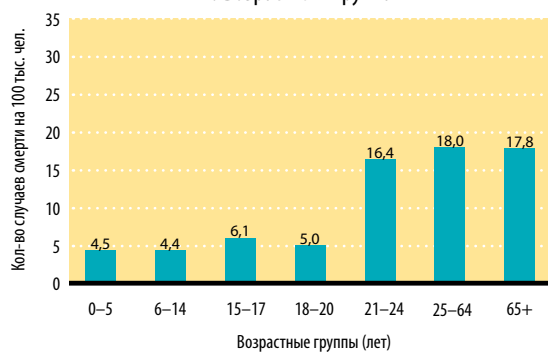
^c 2007 г., Государственная дорожная полиция.

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



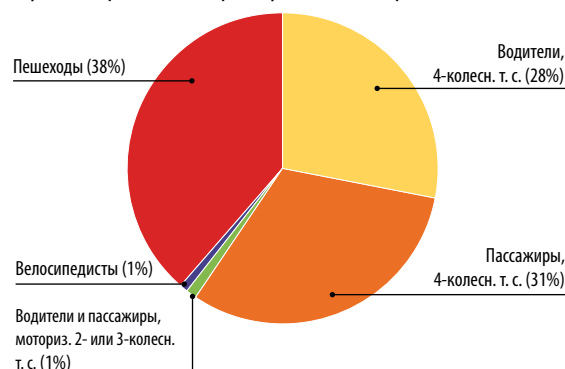
Источник: Главное управление государственной дорожной полиции

Смертность от дорожно-транспортных трамв по возрастным группам



Источник: 2007 г., Главное управление государственной дорожной полиции

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2007 г., Главное управление государственной дорожной полиции

Н/п: не применяется

Национальное законодательство

Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Да
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	60
В сельских районах	90
На автомагистралях	110
Осуществляется принудительное исполнение закона ^а	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Да
медиц. освидетельствования	Да
УСАК для всего населения	0,00 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,00 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,00 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Да
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^а	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Нет
Утверждены стандарты шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона ^а	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^а	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^а	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

^а Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения

Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да

Стандарты транспортных средств

Автопроизводители должны соблюдать стандарты в отношении:	
Потребления топлива	Нет
Установки ремней безопасности на всех сиденьях	Нет

Развитие альтернативных видов транспорта

Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Нет
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Н/п
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Н/п
Меры по ограничению дорожного движения	Н/п
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Да
Субсидирование цен на общественный транспорт	Да
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Да
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет

Регулирование в отношении транспортных средств

Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Да
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства

Общее количество (2007)	784 018
Легковые автомобили	77%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	<1%
Микроавтобусы, грузовики и др. (емкость <20 чел.)	2%
Грузовые автомобили	16%
Автобусы	4%
Немоторизованные т. с.	<1%
Другие	1%

Источник: Государственная дорожная полиция

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП

Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да ^а (103)

^а Имеется также региональный номер телефона.

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Министерство здравоохранения
 Национальный координатор данных: Rustam Talishinskiy, Институт травматологии и ортопедии
 Респонденты: Hikmet Ibishov, Министерство юстиции; Ali Aliyarov, Министерство транспорта; Anar Orujov, Государственный статистический комитет; Rustam Humbetov, Министерство внутренних дел; Mamed Jafarov, Министерство здравоохранения; Arif Mirzoev, Министерство здравоохранения

Албания

Население: 3,19 млн (2007 г.)

Средний возраст: 29 лет

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 71 год

Доход:^a средний

Валовой нац. доход на душу населения: 3290 долл. США Рейтинг: 40 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,807 Рейтинг: 35 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 74,5

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a 1,2

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД	
Головная организация: Межминистерский комитет по БДД	
Статус организации	Межминистерская
Финансируется из государственного бюджета	Нет
Национальная стратегия БДД	
Включает в себя цели в количественном выражении	Нет
Внедрение финансируется	Н/п
Ассигнованные ср-ва (в евро (2007 г.))	Н/п

Основные данные	
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травах со смертельным исходом (2007 г.)	384 ^a (77% мужчины, 23% женщины)
Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травах (2007 г.)	1344 ^b
Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя	5,2% ^c
Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов	Нет информации
Пользование автомобильными ремнями безопасности	
Всего	Нет информации
На передних сиденьях	30% ^d
На задних сиденьях	Нет информации
Исследования стоимости травм доступны	
Оценка стоимости в год (в евро (год))	Нет
Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы	Н/п
Применяемые методы	Н/п

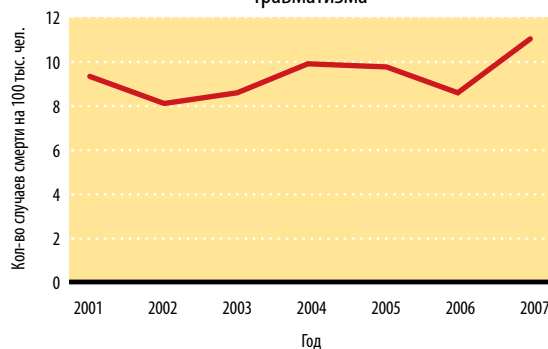
^a Данные полиции; лица, скончавшиеся на месте происшествия.

^b Данные полиции.

^c 2007 г., Direktorat транспортной полиции МВД.

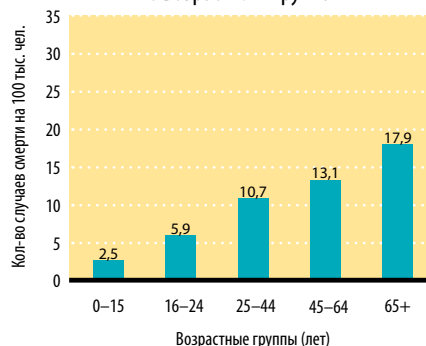
^d 1996 г., Общество граждан по вопросам БДД, данные по пилотным городам.

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



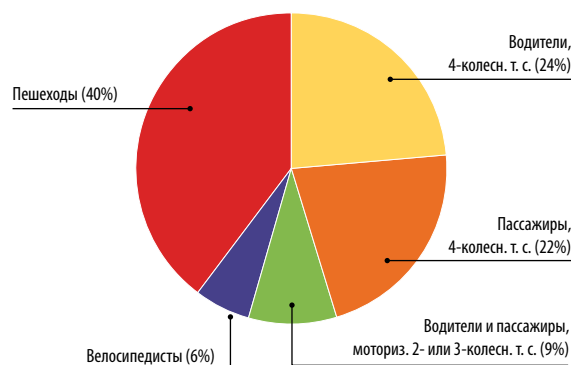
Источник: Direktorat транспортной полиции МВД

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2006 г., Министерство внутренних дел

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2006 г., Министерство общественных работ, транспорта и связи

Н/п: не применяется

Национальное законодательство

Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Да
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	40
В сельских районах	80
На автомагистралях	90–110
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Да
медич. освидетельствования	Нет
УСАК для всего населения	0,05 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,05 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,05 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Да
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Нет информации
Утверждены стандарты шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения

Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Нет

Стандарты транспортных средств

Нет автомобильной промышленности	
----------------------------------	--

Развитие альтернативных видов транспорта

Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Нет
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Н/п
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Н/п
Меры по ограничению дорожного движения	Н/п
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Да
Субсидирование цен на общественный транспорт	Да
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Нет
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет

Регулирование в отношении транспортных средств

Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Да
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства

Общее количество (2007 г.)	349 646
Легковые автомобили	68%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	7%
Микроавтобусы, грузовики и др. (емкость <20 чел.)	8%
Грузовые автомобили	12%
Автобусы	5%

Источник: Министерство общественных работ, транспорта и связи

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП

Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Субнациональный номер (2253364)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Министерство здравоохранения
 Национальный координатор данных: Maksim Bozo, Министерство здравоохранения
 Респонденты: Fatos Olldash, Университетский военный госпиталь, г. Тирана; Maksim Tasho, Министерство общественных работ, транспорта и телекоммуникаций; Demir Osmani, Общество граждан по вопросам БДД; Luri Balla, Генеральный директорат государственной полиции; Gentiana Qirjako, Медицинский факультет Тиранского университета

Армения

Население: 3,00 млн (2007 г.)

Средний возраст: 32 года

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 69 лет

Доход:^a средний

Валовой нац. доход на душу населения: 2640 долл. США Рейтинг: 41 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,777 Рейтинг: 41 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 95,9

Выбросы CO2 (т) на душу населения, в год:^a 1,2

^a Данные Всемирного банка.

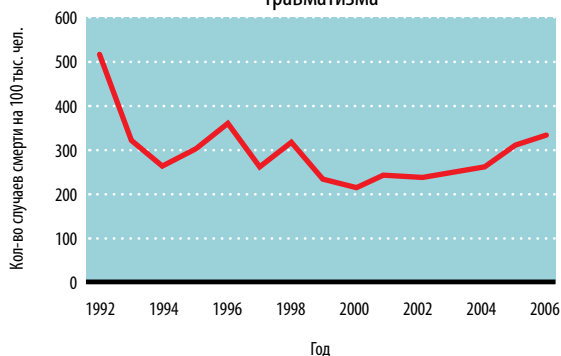
^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



Источник: Дорожная полиция Республики Армения

Институциональная структура БДД

Головная организация: Дорожная полиция Республики Армения

Статус организации

Непосредственно подчинена правительству

Финансируется из государственного бюджета

Да

Национальная стратегия БДД

Нет

Включает в себя цели в количественном выражении

Н/п

Внедрение финансируется

Н/п

Ассигнованные ср-ва (в евро (год))

Н/п

Основные данные

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травах со смертельным исходом (2007 г.)

371^a (75% мужчины, 25% женщины)

Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травах (2007 г.)

2720^b

Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя

6,1%^c

Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов

Нет информации

Пользование автомобильными ремнями безопасности

Всего

Нет информации

На передних сиденьях

Нет информации

На задних сиденьях

Нет информации

Исследования стоимости травм доступны

Нет

Оценка стоимости в год (в евро (год))

Н/п

Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы

Н/п

Применяемые методы

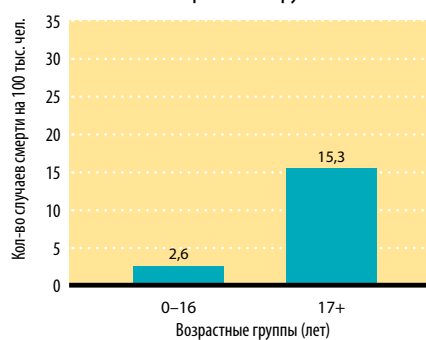
Н/п

^a Данные полиции, период не уточнен.

^b Данные полиции.

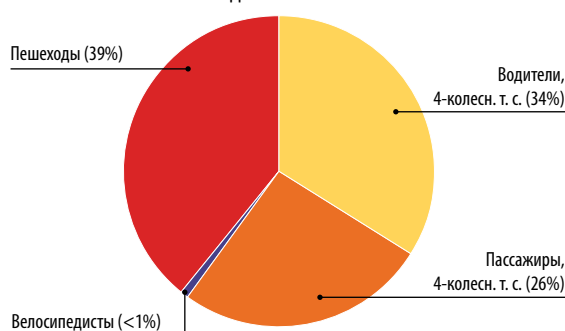
^c 2007 г., Дорожная полиция Республики Армения.

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2007 г., Управление статистики транспорта и связи Национальной статистической службы

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2007, Дорожная полиция Республики Армения

Н/п: не применяется

Национальное законодательство

Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Да
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	60
В сельских районах	60
На автомагистралях	90–110
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Да
медич. освидетельствования	Нет
УСАК для всего населения	0,08 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,08 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,08 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Нет
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Нет
Утверждены стандарты шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения

Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да

Стандарты транспортных средств

Нет автомобильной промышленности

Развитие альтернативных видов транспорта

Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Нет
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Н/п
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Н/п
Меры по ограничению дорожного движения	Н/п
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Нет
Субсидирование цен на общественный транспорт	Н/п
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п

Регулирование в отношении транспортных средств

Обязательное автострахование	Нет
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Да
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства

Общее количество (2007 г.)	366 836
Легковые автомобили	79%
Автобусы	7%
Другие	15%

Источник: Дорожная полиция Республики Армения

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП

Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (103)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Министерство здравоохранения

Национальный координатор данных: Lilit Avetisyan, Инспекция государственного гигиенического и противоэпидемического надзора Министерства здравоохранения

Респонденты: Ella Safaryan, Управление организации медицинской помощи Министерства здравоохранения; Grigory Torosyan, Национальная статистическая служба; Rubik Navoyan, Министерство транспорта и связи; Vardan Petrosyan, Министерство юстиции; Vahe Petrosyan, Полиция Республики Армения; Mariam Gukasyan, Инспекция государственного гигиенического и противоэпидемического надзора Министерства здравоохранения

Беларусь

Население: 9,69 млн (2007 г.)

Средний возраст: 38 лет

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 69 лет

Доход:^a средний

Валовой нац. доход на душу населения: 4220 долл. США Рейтинг: 37 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,817 Рейтинг: 33 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 241,7

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a 6,6

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД

Головная организация: Постоянная комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения при Совете Министров Республики Беларусь

Статус организации	Межминистерская
Финансируется из государственного бюджета	Нет

Национальная стратегия БДД

Включает в себя цели в количественном выражении	Да
Внедрение финансируется	Да
Ассигнованные ср-ва (в евро (год))	Нет информации

Основные данные

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травах со смертельным исходом (2007 г.) 1517^a (74% мужчины, 26% женщины)

Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травах (2007 г.) 7991^b

Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя 12,9%^c

Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов Нет информации

Пользование автомобильными ремнями безопасности

Всего	Нет информации
На передних сиденьях	Нет информации
На задних сиденьях	Нет информации

Исследования стоимости травм доступны Да

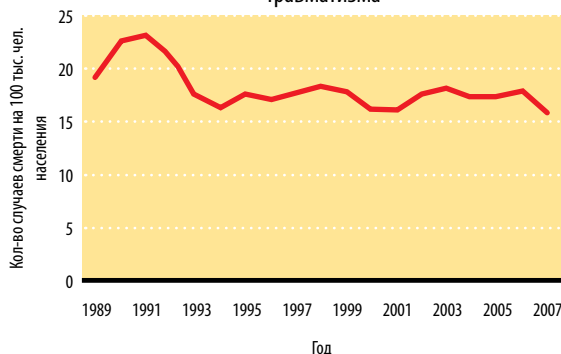
Оценка стоимости в год (в евро (2003 г.))	179,65 млн
Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы	Смертельные и несмертельные травмы
Применяемые методы	Метод брутто-результата

^a Министерство внутренних дел; лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^b Данные Министерства внутренних дел.

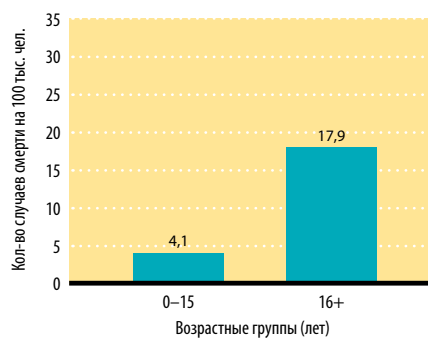
^c 2007 г., Министерство внутренних дел.

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



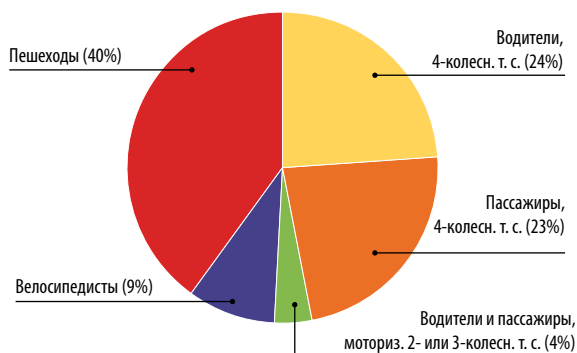
Источник: Министерство внутренних дел

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2007 г., Министерство внутренних дел

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2007 г., Министерство внутренних дел

И/л: не применяется

Национальное законодательство	
Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Нет
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	60
В сельских районах	Нет информации
На автомагистралях	90
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Да
медиц. освидетельствования	Да
УСАК для всего населения	0,05 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,05 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,05 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Да
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Нет
Исключения из применения законодательства	Нет
Утверждены стандарты шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	Нет информации
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения	
Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да

Стандарты транспортных средств	
Автопроизводители должны соблюдать стандарты в отношении:	
Потребления топлива	Да
Установки ремней безопасности на всех сиденьях	Да

Развитие альтернативных видов транспорта	
Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Да ^a
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Да
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Да
Меры по ограничению дорожного движения	Да
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Нет
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Да ^a
Субсидирование цен на общественный транспорт	Да
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Да
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет

^a Осуществляются и другие мероприятия, кроме перечисленных.

Регулирование в отношении транспортных средств	
Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Да
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства	
Общее количество (2007 г.)	3 147 625
Легковые автомобили	74%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	12%
Грузовые автомобили	12%
Автобусы	1%

Источник: Министерство внутренних дел

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП	
Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (103)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Министерство здравоохранения

Национальный координатор данных: Ivan Pikirenia, Министерство здравоохранения

Респонденты: Pavel Bozhanov, Министерство транспорта и услуг; Sergey Zarecky, Республиканский научно-практический центр травматологии и ортопедии; Andrej Gusakov, Государственная служба медицинских судебных экспертиз; Tatiana Goraianova, Министерство статистики и анализа; Anatoly Sushko, Министерство внутренних дел

Бельгия

Население: 10,46 млн (2007 г.)

Средний возраст: 41 год

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 79 лет

Доход:^a высокий

Валовой нац. доход на душу населения: 40 710 долл. США Рейтинг: 11 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,948 Рейтинг: 11 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 482,8

Выбросы CO2 (т) на душу населения, в год:^a 9,7

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД

Головная организация: Межминистерский комитет по БДД

Статус организации	Межминистерская
Финансируется из государственного бюджета	Да

Национальная стратегия БДД

Включает в себя цели в количественном выражении	Да
Внедрение финансируется	Да
Ассигнованные ср-ва (в евро (2008 г.))	94,00 млн ^a

^a Цифра показывает дополнительный объем средств, ассигнуемый для обеспечения правоприменения.

Основные данные

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2007 г.)	1067 ^a (80% мужчины, 20% женщины)
---	--

Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травмах (2007 г.)	65 850 ^b
--	---------------------

Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя	Нет информации
--	----------------

Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов	Нет информации
--	----------------

Пользование автомобильными ремнями безопасности	Нет информации
---	----------------

Всего	Нет информации
На передних сиденьях	79% ^c
На задних сиденьях	46% ^d

Исследования стоимости травм доступны	Нет
---------------------------------------	-----

Оценка стоимости в год (в евро (год))	Н/п
---------------------------------------	-----

Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы	Н/п
---	-----

Применяемые методы	Н/п
--------------------	-----

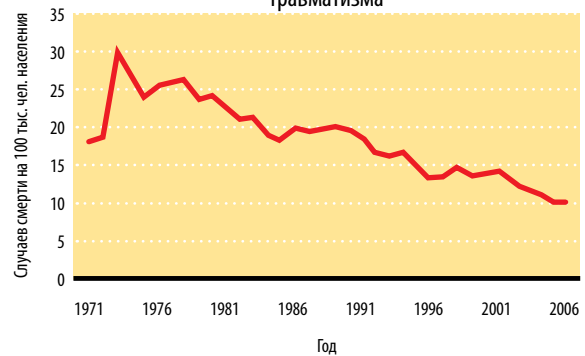
^a Управление статистики Бельгии; лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^b Оценки Управления статистики Бельгии.

^c 2007 г., наблюдательное исследование Бельгийского института дорожного движения.

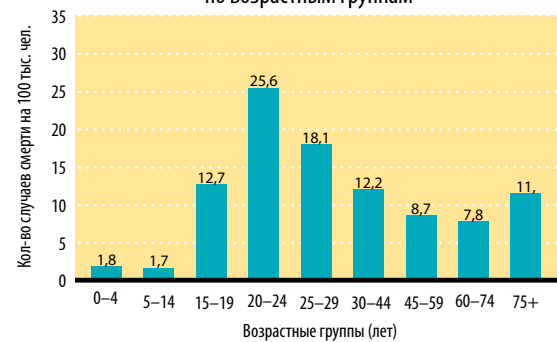
^d 2006 г., исследование Бельгийского института дорожного движения с использованием анкеты для самооценки.

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



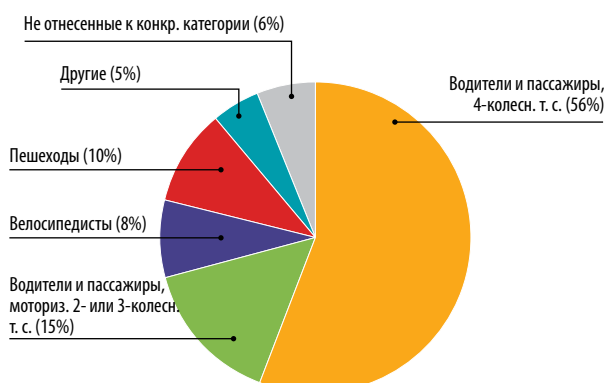
Источник: страновая анкета

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2007 г., Управление статистики Бельгии

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2007 г., Управление статистики Бельгии

Н/п: не применяется

Национальное законодательство

Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Да
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	50
В сельских районах	90
На автомагистралях	120
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	Да
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Нет
медич. освидетельствования	Нет
УСАК для всего населения	0,05 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,05 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,05 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Да
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Да ^b
Утверждены стандарты шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

^b Исключения: доставка почты на короткие расстояния.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения

Обязательная государственная экспертиза новых проектов в области дорожного строительства	Нет
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Нет

Стандарты транспортных средств

Автопроизводители должны соблюдать стандарты в отношении:	
Потребления топлива	Да
Установки ремней безопасности на всех сиденьях	Да

Развитие альтернативных видов транспорта

Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Да ^a
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Да
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Да
Меры по ограничению дорожного движения	Да
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Да
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Да ^a
Субсидирование цен на общественный транспорт	Да
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Да
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет

^a Осуществляются и другие мероприятия, кроме перечисленных.

Регулирование в отношении транспортных средств

Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Нет
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства

Общее количество (2007 г.)	6 362 161
Легковые автомобили	79%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	6%
Автобусы	<1%
Грузовые автомобили	10%
Другие	4%

Источник: Федеральная государственная служба в сфере мобильности и транспорта (Служба регистрации транспортных средств)

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП

Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (100)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Генеральный директорат по вопросам мобильности и безопасности дорожного движения
 Национальный координатор данных: Anne Meerkens, Федеральная государственная служба в сфере мобильности и транспорта
 Респонденты: Leen Meulenbergs, Федеральная служба здравоохранения, продовольственной безопасности и охраны окружающей среды; Rudi Wagelmans, Постоянная комиссия по услугам местной полиции; Miran Scheers, Бельгийский институт дорожного движения; Jan Robben, Федеральная государственная служба в сфере экономики, Управление статистики Бельгии; Denis Hendrichs, Федеральная государственная служба в сфере мобильности и транспорта; Anneliese Heeren, Федеральная государственная служба в сфере мобильности и транспорта; Paul Deblaere, Федеральная полиция

Болгария

Население: 7,64 млн (2007 г.)

Средний возраст: 41 год

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 73 года

Доход:^a средний

Валовой нац. доход на душу населения: 4590 долл. США Рейтинг: 36 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,834 Рейтинг: 29 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 258,2

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a 5,5

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД

Головная организация: Государственно-общественная консультативная комиссия по проблемам БДД

Статус организации: Межминистерская
 Финансируется из государственного бюджета: Да

Национальная стратегия БДД: Да
 Включает в себя цели в количественном выражении: Да
 Внедрение финансируется: Да
 Ассигнованные ср-ва (в евро (год)): Нет информации

Основные данные

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травах со смертельным исходом (2007 г.): 1006^a (73% мужчины, 27% женщины)

Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травах (2007 г.): 9827^b

Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя: 4,7%^c

Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов: Нет информации

Пользование автомобильными ремнями безопасности:
 Всего: Нет информации
 На передних сиденьях: Нет информации
 На задних сиденьях: Нет информации

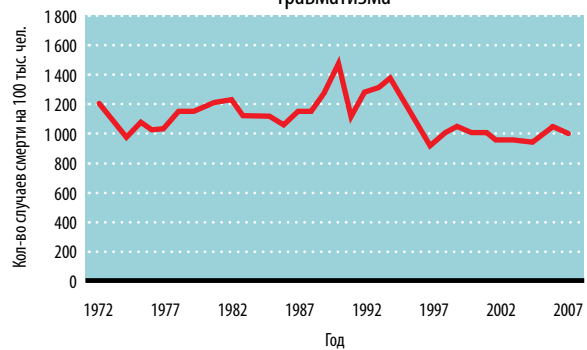
Исследования стоимости травм доступны: Нет
 Оценка стоимости в год (в евро(год)): Н/п
 Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы: Н/п
 Применяемые методы: Н/п

^a Данные полиции; лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^b Данные полиции.

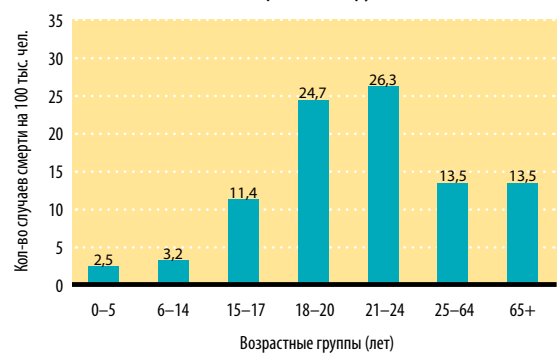
^c 2007 г., Департамент транспортной полиции МВД.

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



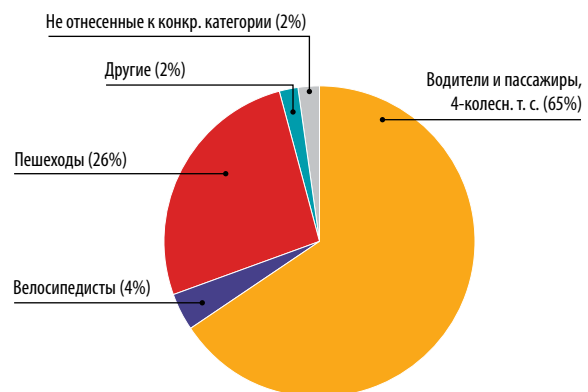
Источник: страновая анкета

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2007 г., Департамент транспортной полиции МВД

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2007 г., Департамент транспортной полиции МВД

Н/п: не применяется

Национальное законодательство

Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Да
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	50
В сельских районах	90
На автомагистралях	90–130
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Да
медиц. освидетельствования	Да
УСАК для всего населения	0,05 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,05 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,05 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Да
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Нет
Утверждены стандарты шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения

Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да

Стандарты транспортных средств

Нет автомобильной промышленности

Развитие альтернативных видов транспорта

Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Нет (субнациональная)
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Н/п
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Н/п
Меры по ограничению дорожного движения	Н/п
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Да ^a
Субсидирование цен на общественный транспорт	Нет
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Нет
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет

^a Осуществляются также и другие мероприятия, кроме перечисленных.

Регулирование в отношении транспортных средств

Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Да
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства

Общее количество (2007 г.)	2 628 680
Легковые автомобили	75%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	3%
Грузовые автомобили	10%
Автобусы	1%
Другие	10%

Источник: Департамент транспортной полиции МВД

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП

Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (150)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Министерство здравоохранения

Национальный координатор данных: Irina Kovacheva, Министерство здравоохранения

Респонденты: Valentin Panchev, Министерство транспорта; Evelin Jordanova, Национальный институт статистики; Anton Antonov, Дорожная полиция МВД; George Petrishki, Дорожная полиция МВД; Diana Dimitrova, Министерство здравоохранения

Босния и Герцеговина

Население: 3,93 млн (2007 г.)

Средний возраст: 38 лет

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 75 лет

Доход:^a средний

Валовой нац. доход на душу населения: 3790 долл. США Рейтинг: 38 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,802 Рейтинг: 38 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 145,8

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a 4,0

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД

Головная организация: Министерство связи и транспорта Боснии и Герцеговины

Статус организации	Правительственная
Финансируется из государственного бюджета	Да

Национальная стратегия БДД

Включает в себя цели в количественном выражении	Да ^a
Внедрение финансируется	Да
Ассигнованные ср-ва (в евро (2008 г.))	0,026 млн ^b

^a Данные официально подтверждены только Федерацией Боснии и Герцеговины (но не Республикой Спрска).

^b Финансовые стимулы только для разработки стратегии в Федерации Боснии и Герцеговины, но не для ее внедрения.

Основные данные

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2007 г.)	428 ^a
---	------------------

Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травмах (2007 г.)	11 647 ^b
--	---------------------

Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя	6,7% ^c
--	-------------------

Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов	Нет информации
--	----------------

Пользование автомобильными ремнями безопасности	
Всего	Нет информации
На передних сиденьях	Нет информации
На задних сиденьях	Нет информации

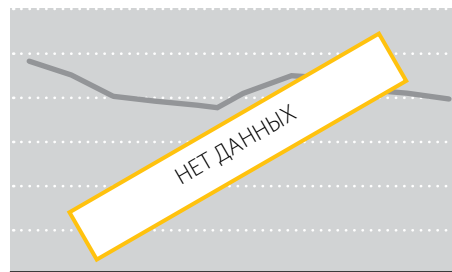
Исследования стоимости травм доступны	Нет
Оценка стоимости в год (в евро (год))	Н/п
Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы	Н/п
Применяемые методы	Н/п

^a Институт статистики Федерации Боснии и Герцеговины (лица, умершие на месте ДТП) и Министерство внутренних дел Республики Спрска (лица, умершие в течение 30 дней после ДТП).

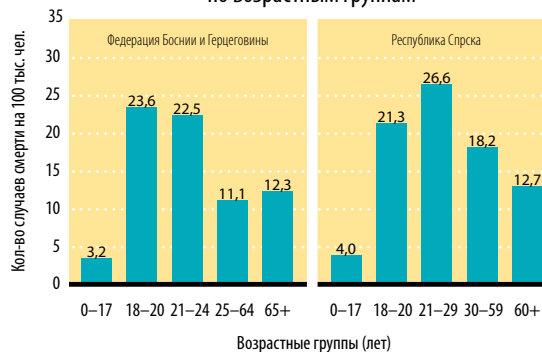
^b Данные из нескольких источников.

^c 2007 г., Министерство внутренних дел Республики Спрска. Данные только по Республике Спрска.

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма

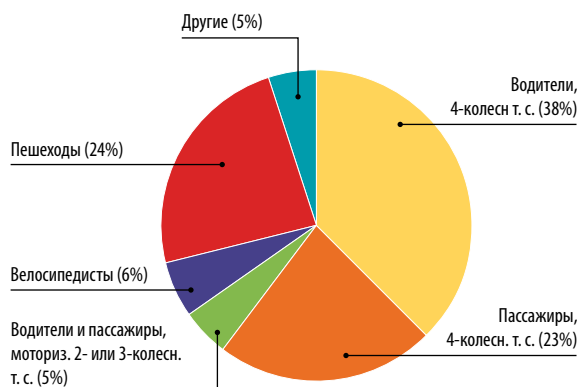


Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2007 г., страновая анкета

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2007 г., Министерство внутренних дел Республики Спрска; данные только по Республике Спрска

Н/п: не применяется

Национальное законодательство	
Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Да
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	60
В сельских районах	Нет информации
На автомагистралях	130
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Да
медиц. освидетельствования	Да
УСАК для всего населения	0,03 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,00 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,00 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Да
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Нет
Утверждены стандарты шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения	
Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да

Стандарты транспортных средств	
Автопроизводители должны соблюдать стандарты в отношении:	
Потребления топлива	Да
Установки ремней безопасности на всех сиденьях	Да

^a Данные только по Федерации Боснии и Герцеговины.

Развитие альтернативных видов транспорта	
Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Нет
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Н/п
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Н/п
Меры по ограничению дорожного движения	Н/п
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Нет
Субсидирование цен на общественный транспорт	Н/п
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п

Регулирование в отношении транспортных средств	
Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Да
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства	
Общее количество (2007 г.)	675 063
Легковые автомобили	85%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	1%
Грузовые автомобили	9%
Автобусы	1%
Другие	5%

Источник: Министерство внутренних дел Республики Спрска, Институт статистики Федерации Боснии и Герцеговины

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП	
Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да ^a (124)

^a Доступен также региональный телефонный номер.

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Министерство по гражданским делам

Национальный координатор данных: Jasminka Kovacevic, Служба скорой медицинской помощи г. Сараево; Alen Seranic, Министерство здравоохранения и социального обеспечения Республики Спрска
 Респонденты: Munira Zahiragic, Институт статистики Федерации Боснии и Герцеговины; Muhamed Ahmic, Министерство внутренних дел Федерации Боснии и Герцеговины; Ravo Boban, Министерство дорожного движения и связи Федерации Боснии и Герцеговины; Irena Jokic, Институт здравоохранения Федерации Боснии и Герцеговины; Natasa Kostic, Министерство транспорта и связи Республики Спрска; Mira Bera, Министерство образования и культуры Республики Спрска; Zelimir Skrbic, Министерство внутренних дел Республики Спрска; Jelena Glamocika, Институт статистики Республики Спрска

Венгрия

Население: 10,03 млн (2007 г.)

Средний возраст: 39 лет

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 73 года

Доход:^a высокий

Валовой нац. доход на душу населения: 11 570 долл. США Рейтинг: 25 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,877 Рейтинг: 22 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 300,4

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a 5,7

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД

Головная организация: Межминистерский комитет по БДД

Статус организации	Межминистерская
Финансируется из государственного бюджета	Да

Национальная стратегия БДД

Включает в себя цели в количественном выражении	Да
Внедрение финансируется	Да
Ассигнованные ср-ва (в евро (2008 г.))	13,03 млн

Основные данные

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травах со смертельным исходом (2007 г.) 1232^a (74% мужчины, 25% женщины)^b

Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травах (2007 г.) 27 452^c

Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя 12,0%^d

Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов 95%^e

Пользование автомобильными ремнями безопасности

Всего	69% ^f
На передних сиденьях	71% ^f
На задних сиденьях	40% ^f

Исследования стоимости травм доступны Да

Оценка стоимости в год (в евро (2002 г.)) 0,77 млн^g

Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы	Только травмы со смертельным исходом
Применяемые методы	Готовность платить

^a Данные полиции, лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^b Пол жертв неизвестен: <1%.

^c Данные полиции.

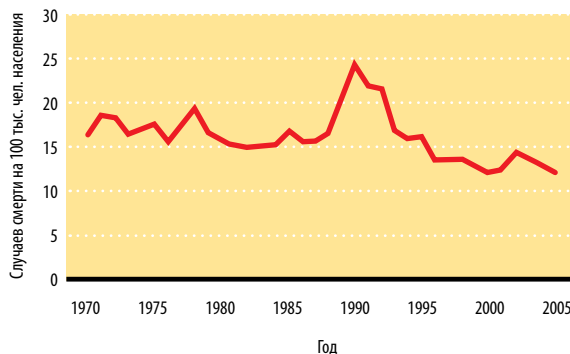
^d 2006 г., Центральное бюро статистики Венгрии (KSH).

^e Оценка, данная группой по выработке единого мнения.

^f 2007 г., наблюдательное исследование.

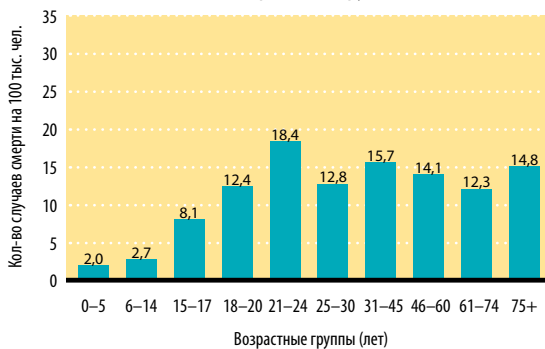
^g Потери в пересчете на один случай смерти в ДТП.

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



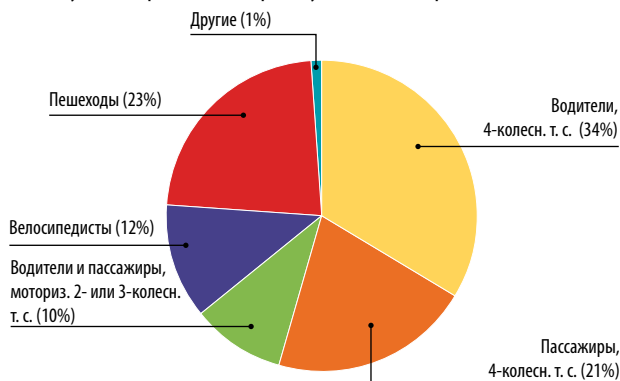
Источник: страновая анкета

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2007 г., полиция

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2006 г., Ежегодник по дорожно-транспортному травматизму 2006, Центральное бюро статистики Венгрии (KSH)

Н/п: Не применяется

Национальное законодательство

Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Да
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	50
В сельских районах	90
На автомагистралях	130
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Да
медиц. освидетельствования	Нет
УСАК для всего населения	0,00 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,00 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,00 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Да
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Нет
Утверждены стандарты шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения

Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Нет
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да

Стандарты транспортных средств

Автопроизводители должны соблюдать стандарты в отношении:	
Потребления топлива	Нет
Установки ремней безопасности на всех сиденьях	Да

Развитие альтернативных видов транспорта

Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Да
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Да
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Нет
Меры по ограничению дорожного движения	Да
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Нет
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Нет (субнациональная)
Субсидирование цен на общественный транспорт	Н/п
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п

Регулирование в отношении транспортных средств

Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- и 3-колесных т. с.	Да
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства

Общее количество (2007 г.)	3 625 386
Легковые автомобили	83%
Моторизованные 2- и 3-колесные т. с.	4%
Грузовые автомобили	12%
Автобусы	<1%
Другие	1%

Источник: Центральное бюро статистики Венгрии (KSH)

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП

Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (112)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Министерство здравоохранения
 Национальный координатор данных: Mária Bényű, Национальный центр по контролю и инспекции в области медицинской помощи
 Респонденты: Péter Holló, Некоммерческая ООО Институт транспортных наук (КТИ); Ákos Probáld, Центральное статистическое бюро Венгрии (KSH); Csaba Kiss, Национальная комиссия по предотвращению ДТП; Krisztina Talás, Министерство здравоохранения; Zsófia Szász, Национальное управление полиции

Германия^а

Население: 82,60 млн (2007 г.)

Средний возраст: 42 года

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 80 лет

Доход:^б Высокий

Валовой нац. доход на душу населения: 38 860 долл. США Рейтинг: 12 из 49^с

Индекс развития человеческого потенциала:^д 0,940 Рейтинг: 15 из 49^с

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^е 564,5

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^б 9,8

^а Анкета заполнена Федеральным научно-исследовательским дорожным институтом BASt; совещание по выработке единого мнения не проводилось.

^б Данные Всемирного банка.

^с Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^д Данные Программы развития ООН.

^е Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД

Головная организация: Федеральное министерство дорожного движения, строительства и жилищного строительства

Статус организации	Нет информации
Финансируется из государственного бюджета	Да

Национальная стратегия БДД

Включает в себя цели в количественном выражении	Нет
Внедрение финансируется	Да
Ассигнованные ср-ва (в евро (год))	Нет информации

Основные данные

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травах со смертельным исходом (2007 г.) 4949^а (73% мужчины, 27% женщины)

Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травах (2007 г.) 431 419^б

Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя 12,0%^с

Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов 97% Водители; 96% Пассажиры^д

Пользование автомобильными ремнями безопасности

Всего	95% ^д
На передних сиденьях	95% Водители; 96% Пассажиры ^д
На задних сиденьях	88% ^д

Исследования стоимости травм доступны Да

Оценка стоимости в год (в евро (2004 г.)) 30,90 млрд

Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы Смертельные и несмертельные травмы

Применяемые методы Метод брутто-результата

^а Данные Федерального бюро статистики; лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

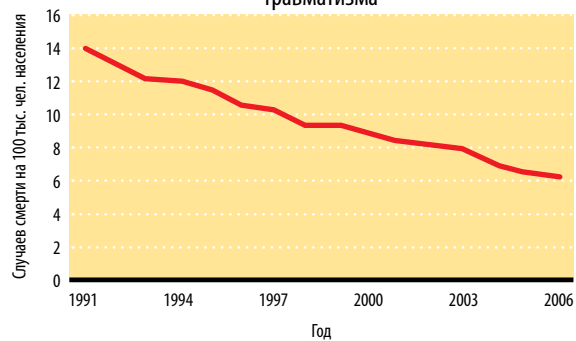
^б Данные Федерального бюро статистики.

^с 2006 г., Федеральное бюро статистики.

^д 2007 г., Федеральный научно-исследовательский дорожный институт BASt.

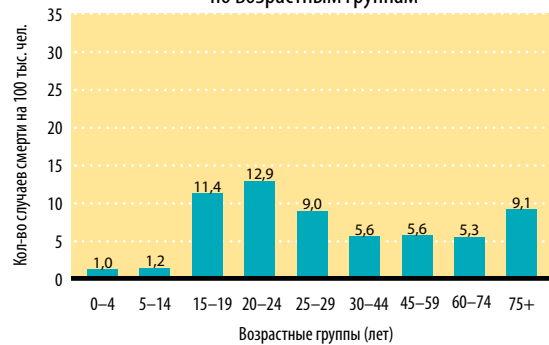
И/п: не применяется

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



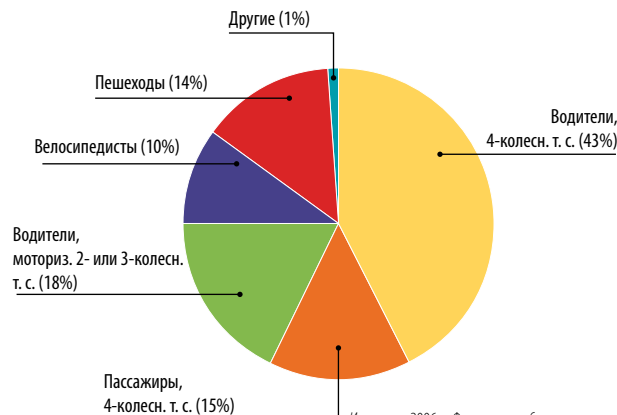
Источник: Федеральное бюро статистики

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2006 г., Федеральное бюро статистики

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2006 г., Федеральное бюро статистики

Национальное законодательство

Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Нет
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	50
В сельских районах	100
На автомагистралях	130 ^a
Осуществляется принудительное исполнение закона ^b	Н/п
Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Да
медиц. освидетельствования	Нет
УСАК для всего населения	0,05 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,00 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,05 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Нет
Посты дорожно-патрульной службы	Да
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^b	Н/п
Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Нет
Утверждены стандарты шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^b	Н/п
Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^b	Н/п
Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^b	Н/п

^a Рекомендуемое ограничение скорости.

^b Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения

Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Нет
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да

Стандарты транспортных средств

Автопроизводители должны соблюдать стандарты в отношении:	
Потребления топлива	Нет
Установки ремней безопасности на всех сиденьях	Да

Развитие альтернативных видов транспорта

Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Да
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Да
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Нет
Меры по ограничению дорожного движения	Да
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Нет
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Да
Субсидирование цен на общественный транспорт	Нет
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Нет
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет

Регулирование в отношении транспортных средств

Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Да
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства

Общее количество (2007 г.)	55 511 374
Легковые автомобили	84%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	7%
Грузовые автомобили	8%
Автобусы	<1%
Другие	1%

Источник: Федеральное управление автомобильного транспорта

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП

Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да ^a (112)

^a Доступен также региональный телефонный номер.

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации:
 Федеральный научно-исследовательский дорожный институт BAST
 Национальный координатор данных: н/п
 Респонденты: Rosemarie Schleh, Федеральный научно-исследовательский дорожный институт BAST

Греция

Население: 11,15 млн (2007 г.)

Средний возраст: 40 лет

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 80 лет

Доход:^a высокий

Валовой нац. доход на душу населения: 29 630 долл. США Рейтинг: 15 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,947 Рейтинг: 12 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 455,0

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a 8,7

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД

Головная организация	Нет
Статус организации	Н/п
Финансируется из государственного бюджета	Н/п
Национальная стратегия БДД	Да
Включает в себя цели в количественном выражении	Да
Внедрение финансируется	Нет
Ассигнованные ср-ва (в евро (год))	Н/п

Основные данные

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных трамвах со смертельным исходом (2006 г.)	1657 ^a (82% мужчины, 18% женщины) ^b
Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных трамвах (2006 г.)	20 675 ^c
Дорожно-транспортные трамвы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя	7.2% ^d
Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов	58% Водители; 32% Пассажиры ^e
Пользование автомобильными ремнями безопасности	Нет информации
Всего	
На передних сиденьях	75% ^e
На задних сиденьях	42% ^e
Исследования стоимости травм доступны	Нет
Оценка стоимости в год (в евро (год))	Н/п
Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы	Н/п
Применяемые методы	Н/п

^a Данные Национальной статистической службы; лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

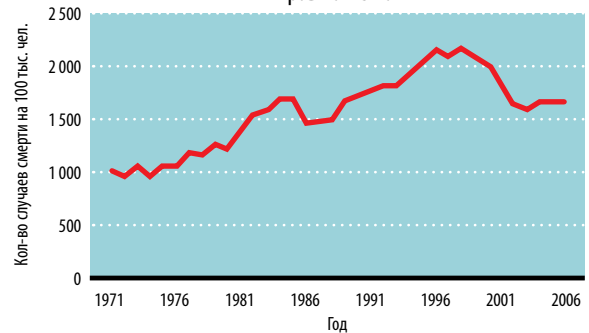
^b Пол жертв неизвестен <1%.

^c Данные полиции.

^d 2006 г., Дорожная полиция, Портовая полиция; только водители – участники ДТП со смертельным исходом.

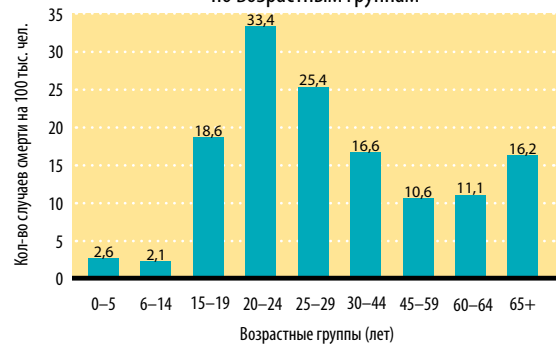
^e 2006 г., Дорожная полиция, Портовая полиция; только участники ДТП со смертельным исходом.

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



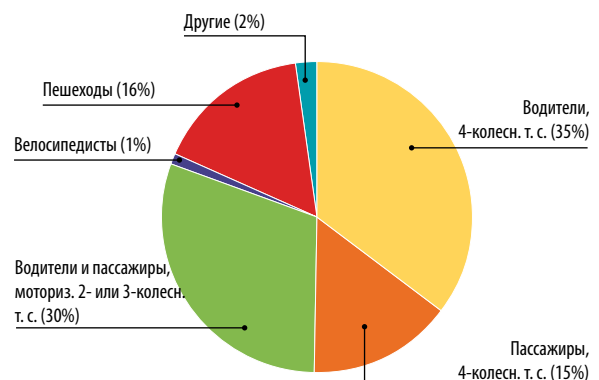
Источник: Национальная статистическая служба

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2006 г., Национальная статистическая служба

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2006 г., Национальная статистическая служба

Н/п: не применяется

Национальное законодательство

Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Да
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	50
В сельских районах	90
На автомагистралях	130
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Да
медич. освидетельствования	Нет
УСАК для всего населения	0,05 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,02 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,02 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Да
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Да ^b
Утверждены стандарты шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

^b Исключения: медицинские причины.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения

Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Нет информации

Стандарты транспортных средств

Нет автомобильной промышленности

Развитие альтернативных видов транспорта

Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Да
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Нет
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Нет
Меры по ограничению дорожного движения	Да
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Нет
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет

Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Да
Субсидирование цен на общественный транспорт	Да
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Да
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет

Регулирование в отношении транспортных средств

Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Да
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства

Общее количество (2006 г.)	7 212 236
Легковые автомобили	65%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	17%
Грузовые автомобили	17%
Автобусы	<1%
Другие	1%

Источник: Министерство транспорта и связи

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП

Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (166)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Министерство здравоохранения и социальной солидарности

Национальный координатор данных: Dimitrios Efthymiadis, Министерство здравоохранения и социальной солидарности

Респонденты: Spyros Panagoroulos, Министерство внутренних дел, Главное управление греческой полиции, Дорожная полиция; Vilemini Paraschou, Министерство экономики и финансов, Национальная статистическая служба; Vasiliki Mylona-Danelli, Институт безопасности дорожного движения им. Паноса Милонаса; Georgios Kanellaidis, Афинский национальный технический университет «Мецовио», Институт гражданского строительства, Факультет транспорта и транспортной инфраструктуры; Maria Vaniotou, Министерство окружающей среды, землеустройства и общественных работ, Управление дорожного строительства; Konstantina Kosmidou, Министерство транспорта и связи, Управление безопасности дорожного движения и окружающей среды, Отдел безопасности дорожного движения

Грузия

Население: 4,40 млн (2007 г.)

Средний возраст: 36 лет

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 70 лет

Доход:^a средний

Валовой нац. доход на душу населения: 2120 долл. США Рейтинг: 44 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,763 Рейтинг: 42 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 107,6

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a 0,9

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД

Головная организация: Единая транспортная администрация	
Статус организации	Специальный орган, координируемый премьер-министром
Финансируется из государственного бюджета	Н/п
Национальная стратегия БДД	
Включает в себя цели в количественном выражении	Да
Внедрение финансируется	Да
Ассигнованные ср-ва (в евро (год))	Нет информации

Основные данные

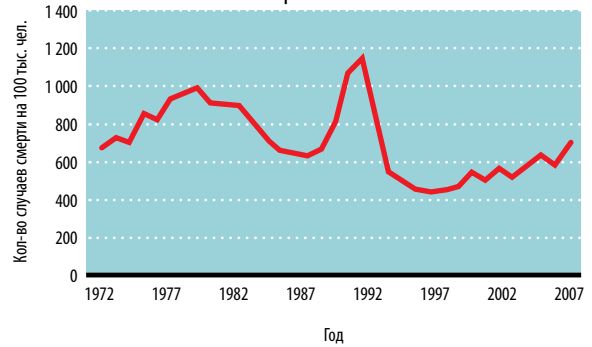
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2007 г.)	737 ^a (78% мужчины, 22% женщины)
Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травмах (2007 г.)	7349 ^b
Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя	37,0% ^c
Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов	Нет информации
Пользование автомобильными ремнями безопасности	
Всего	Нет информации
На передних сиденьях	Нет информации
На задних сиденьях	Нет информации
Исследования стоимости травм доступны	
Оценка стоимости в год (в евро (год))	Н/п
Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы	Н/п
Применяемые методы	Н/п

^a Данные Министерства внутренних дел Грузии; лица, умершие в течение 20 дней после ДТП.

^b Данные Министерства внутренних дел.

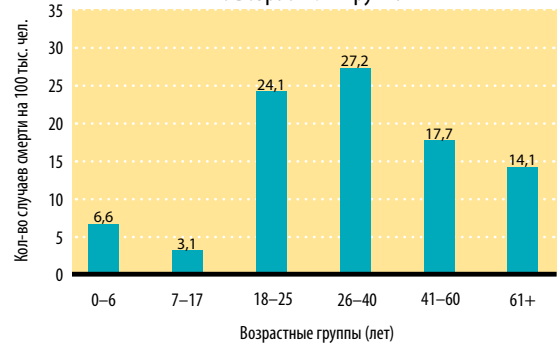
^c 2007 г., Министерство внутренних дел Грузии.

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



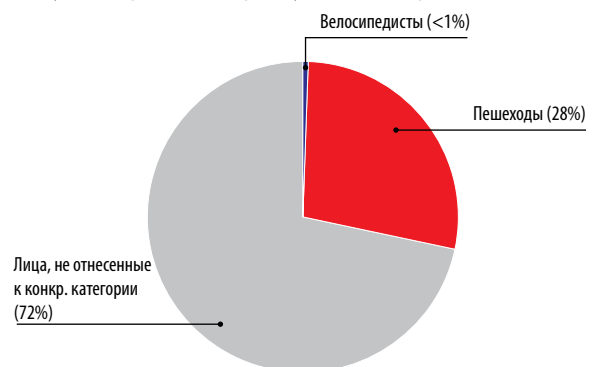
Источник: Министерство внутренних дел Грузии

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2007 г., Министерство внутренних дел Грузии

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2007 г., Министерство внутренних дел Грузии

Н/п: не применяется

Национальное законодательство

Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Да
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	60
В сельских районах	60
На автомагистралях	90–110
Осуществляется принудительное исполнение закона ^а	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Да
медич. освидетельствования	Да
УСАК для всего населения	0,02 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,02 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,02 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Нет
Посты дорожно-патрульной службы	Нет
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^а	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Нет
Утверждены стандарты шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона ^а	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Нет
	только лиц, занимающих передние сиденья
Принудительное правоприменение касается:	
Осуществляется принудительное исполнение закона ^а	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^а	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

^а Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения

Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да

Стандарты транспортных средств

Нет автомобильной промышленности

Развитие альтернативных видов транспорта

Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Нет
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Н/п
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Н/п
Меры по ограничению дорожного движения	Н/п
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Нет (субнациональная)
Субсидирование цен на общественный транспорт	Н/п
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п

Регулирование в отношении транспортных средств

Обязательное автострахование	Нет
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Нет
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Нет
микроавтобусов и автофургонов	Нет
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства

Общее количество (2008 г.)	567 900
Легковые автомобили	83%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	<1%
Грузовые автомобили	10%
Автобусы	7%

Источник: Министерство внутренних дел Грузии

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП

Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (03)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Министерство труда, здравоохранения и социальной защиты
 Национальный координатор данных: Kakha Kheladze, Министерство труда, здравоохранения и социальной защиты
 Респонденты: Mamuka Vatsadze, Министерство экономического развития; Zaza Devdariani, Министерство внутренних дел Грузии; Kakhaber Chikhradze, Тбилисская служба скорой помощи 033 и Национальный медицинский центр; Eka Laliashvili, Партнерство «За безопасность дорожного движения»; Aleqsandre Tudziladze, Центр внедрения социальных проектов и проектов в области здравоохранения Грузии

Израиль

Население: 6,93 млн (2007 г.)

Средний возраст: 29 лет

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 81 год

Доход:^a высокий

Валовой нац. доход на душу населения: 21 900 долл. США Рейтинг: 18 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,930 Рейтинг: 16 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 257,1

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a 10,5

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД

Головная организация: Национальное управление БДД	
Статус организации	Государственное агентство, по постановлению Кнессета (Парламента)
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия БДД	
Включает в себя цели в количественном выражении	Да
Внедрение финансируется	Да
Ассигнованные ср-ва (в евро (2008 г.))	101,78 млн

Основные данные

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травах со смертельным исходом (2007 г.)	398 ^a (75% мужчины, 25% женщины)
Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травах (2007 г.)	2079 ^b
Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя	7,5% ^c
Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов	95% ^d
Пользование автомобильными ремнями безопасности	
Всего	Нет информации
На передних сиденьях	94% Водители; 88% Пассажиры ^e
На задних сиденьях	45% ^e
Исследования стоимости травм доступны	
Оценка стоимости в год (в евро (2005 г.))	1,33 млрд
Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы	Смертельные и несмертельные травмы
Применяемые методы	Метод брутто-результата

^a Данные полиции; лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

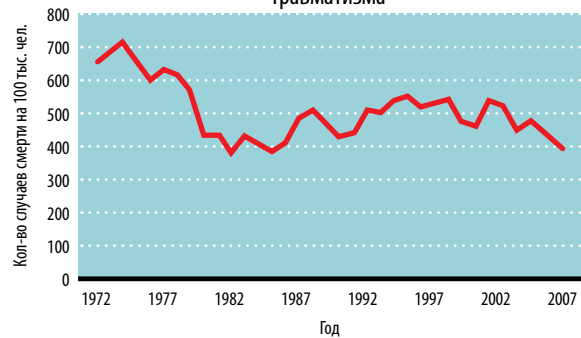
^b Данные полиции.

^c 2007 г., Полиция Израиля.

^d 2006 г., Национальное управление по БДД, наблюдательное исследование.

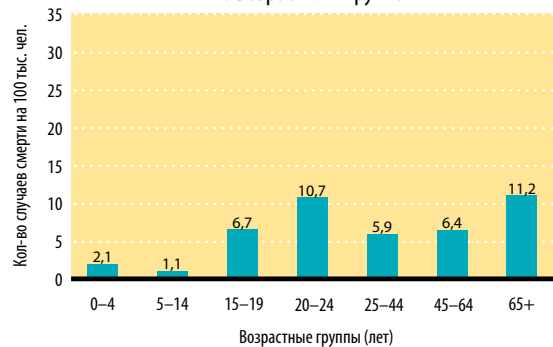
^e 2006 г., Национальное управление по БДД, наблюдательное исследование.

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



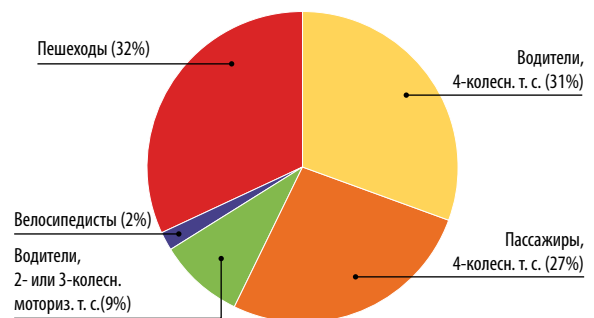
Источник: Центральное бюро статистики, Полиция Израиля

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2007 г., Центральное бюро статистики, Полиция Израиля

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2007 г., Центральное бюро статистики, Полиция Израиля

Национальное законодательство

Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Да
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	50
В сельских районах	80–90
На автомагистралях	90–110
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Нет
медич. освидетельствования	Нет
УСАК для всего населения	0,05 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,05 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,05 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Да
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Нет
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Нет
Утверждены стандарты шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения

Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да

Стандарты транспортных средств

Нет автомобильной промышленности

Развитие альтернативных видов транспорта

Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Нет (субнациональная)
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Н/п
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Н/п
Меры по ограничению дорожного движения	Н/п
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Да ^a
Субсидирование цен на общественный транспорт	Да
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Да
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет

^a Осуществляются и другие мероприятия, кроме перечисленных.

Регулирование в отношении транспортных средств

Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Да
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства

Общее количество (2007 г.)	2 283 634
Легковые автомобили	78%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	4%
Микроавтобусы, грузовики и др. (емкость <20 чел.)	14%
Грузовые автомобили	2%
Автобусы	1%
Другие	1%

Источник: Центральное бюро статистики (на основе данных Министерства транспорта).

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП

Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (101)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Министерство здравоохранения

Национальный координатор данных: Kobi Peleg, Национальный центр исследований в области травматологии и медицины скорой помощи; Sarit Levi, Национальное управление БДД (RSA)

Респонденты: Rinat Zaig, Национальное управление БДД (RSA); Orit Yalon-Shuqrun, Центральное бюро статистики (CBS); Tsippy Lotan, организация «Or Yarok» («Зеленый свет»); Maya Siman-Tov, Национальный центр исследований в области травматологии и медицины скорой помощи; Vered Yeshouia, Отдел дорожного движения, Полиция Израиля; Zeev Shadmi, Министерство транспорта

Ирландия

Население: 4,30 млн (2007 г.)

Средний возраст: 34 года

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 80 лет

Доход:^a высокий

Валовой нац. доход на душу населения: 48 140 долл. США Рейтинг: 4 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,960 Рейтинг: 3 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 440,6

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a 10,4

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД

Головная организация: Управление БДД при Министерстве транспорта	
Статус организации	Орган, непосредственно подчиненный Министерству транспорта
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия БДД	
Включает в себя цели в количественном выражении	Да
Внедрение финансируется	Нет информации
Ассигнованные ср-ва (в евро (год))	Н/п

Основные данные

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2006 г.)	365 ^a (72% мужчины, 27% женщины) ^b
Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травмах (2006 г.)	8575 ^c
Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя	37,0% ^d
Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов	Нет информации
Пользование автомобильными ремнями безопасности	
Всего	Нет информации
На передних сиденьях	86% ^e
На задних сиденьях	63% ^e
Исследования стоимости травм доступны	
Оценка стоимости в год (в евро (2006 г.))	1,33 млрд
Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы	Смертельные и несмертельные травмы
Применяемые методы	Нет информации

^a Данные Управления БДД; лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^b Пол жертв неизвестен – 2%.

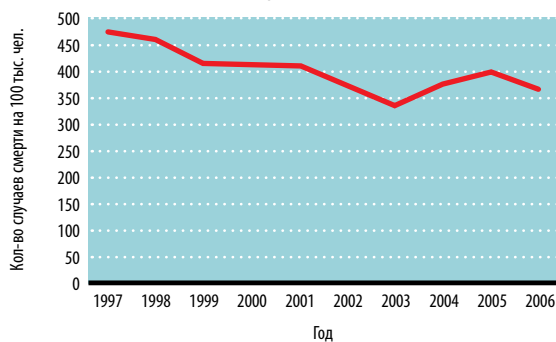
^c Данные Управления БДД.

^d 2006 г., Bedford D, McKeown N, Vellinga A, Howell F. *Alcohol in fatal road crashes in Ireland in 2003*, Управление по вопросам здоровья и народонаселения, Администрация здравоохранения.

^e 2006 г., проведенное Управлением БДД исследование, посвященное использованию ремней безопасности.

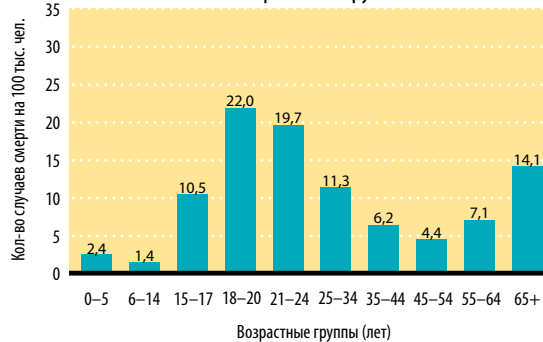
Н/п: не применяется

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



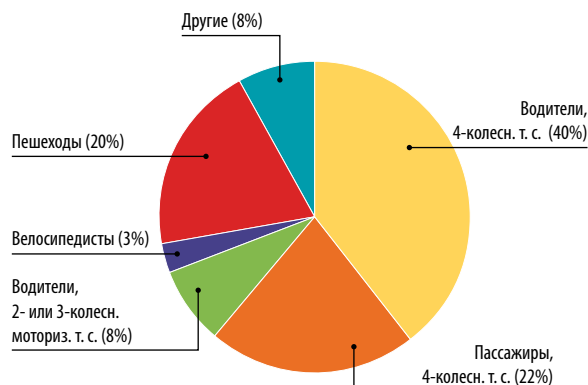
Источник: Road Collision Facts Ireland 2006, Управление БДД

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2006 г., Road Collision Facts Ireland 2006, Управление БДД

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2006, Road Collision Facts Ireland 2006, Управление БДД

Национальное законодательство

Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Да
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	50
В сельских районах	80
На автомагистралях	100
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	Нет единого мнения

Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Нет
медич. освидетельствования	Нет
УСАК для всего населения	0,08 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,08 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,08 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Нет
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Нет
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	Нет единого мнения

Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Нет
Утверждены стандарты шлемов	Нет информации
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	Нет единого мнения

Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	Нет единого мнения

Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	Нет единого мнения

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения

Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да

Стандарты транспортных средств

Нет автомобильной промышленности

Развитие альтернативных видов транспорта

Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Нет
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Н/п
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Н/п
Меры по ограничению дорожного движения	Н/п
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п

Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Да ^a
Субсидирование цен на общественный транспорт	Да
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Нет
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет

^a Осуществляются и другие мероприятия, кроме перечисленных.

Регулирование в отношении транспортных средств

Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
двух- и трехколесных моториз. т. с.	Нет
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства

Общее количество (2006 г.)	2 444 159
Легковые автомобили	76%
Моторизованные 2- и 3-колесные т. с.	2%
Микроавтобусы, грузовики и др. (вместимость <20 чел.)	16%
Грузовых автомобилей	2%
Автобусов	<1%
Другие	4%

Источник: Министерство транспорта, Национальный реестр транспортных средств и водителей (НРТСВ), г. Шеннон

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП

Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (999; 112)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Министерство транспорта. Национальный координатор данных: Declan Hayes, Отдел транспорта и безопасности дорожного движения
Респонденты: Robbie Breen, Министерство здравоохранения и детей; Gerry O'Malley, Министерство транспорта, Национальный реестр транспортных средств и водителей (НРТСВ), г. Шеннон; Ann Cody, Министерство транспорта; Harry Cullen, Национальное дорожное управление; Michael Brosnan, Управление БДД; Con O'Donohue, Главное управление ирландской полиции

Исландия

Население: 0,30 млн (2007 г.)

Средний возраст: 35 лет

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 81 год

Доход:^a высокий

Валовой нац. доход на душу населения: 54 100 долл. США Рейтинг: 3 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,968 Рейтинг: 1 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 688,9

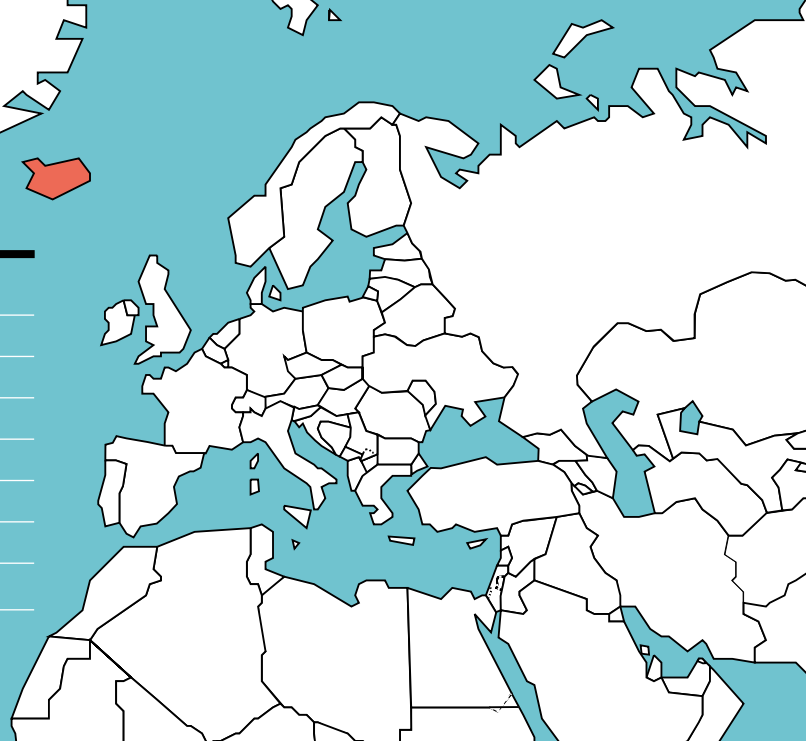
Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a Нет информации

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД

Головная организация: Директорат по вопросам БДД

Статус организации	Правительственная
Финансируется из государственного бюджета	Да

Национальная стратегия БДД

Включает в себя цели в количественном выражении	Да
Внедрение финансируется	Да
Ассигнованные ср-ва (в евро (2007 г.))	3,49 млн

Основные данные

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травах со смертельным исходом (2006 г.) 30^a (67% мужчины, 33% женщины)

Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травах (2006 г.) 2092^b

Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя 20,0%^c

Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклов 95%^d

Пользование автомобильными ремнями безопасности

Всего	80% ^e
На передних сиденьях	88% ^e
На задних сиденьях	68% ^e

Исследования стоимости травм доступны Да

Оценка стоимости в год (в евро (2005 г.)) 369,43 млн

Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы Смертельные и несмертельные травмы

Применяемые методы Метод брутто-результата

^a Данные Регистра кодирования смертности Статистического управления Исландии; лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

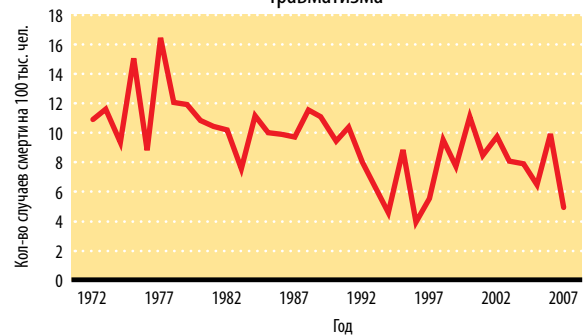
^b Данные Регистра ДТП Исландии.

^c 2007 г., Директорат по вопросам БДД.

^d Оценка, сделанная группой по выработке единого мнения.

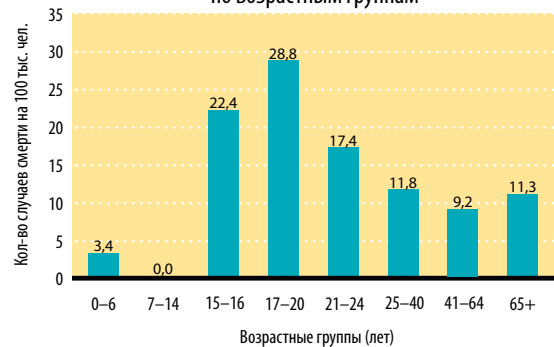
^e 2007 г., Национальный телефонный опрос, проведенный в 2007 г. организацией «Saracent Gallup».

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



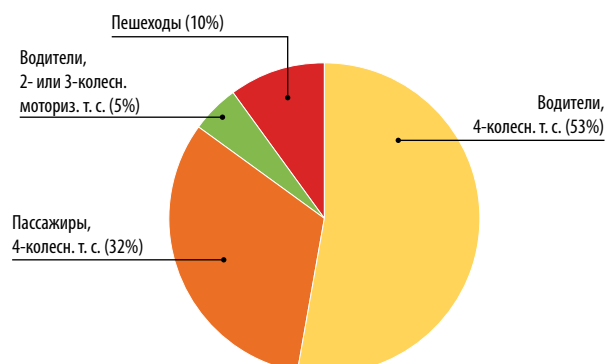
Источник: Директорат по вопросам БДД

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2007 г., Ежегодный доклад Директората по вопросам БДД

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 1998-2007 гг., ежегодные доклады Директората по вопросам БДД

Н/л: не применяется

Национальное законодательство

Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Да
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	50
В сельских районах	80–90
На автомагистралях	Н/п
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Да
медиц. освидетельствования	Нет
УСАК для всего населения	0,05 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,05 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,05 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Да
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Нет
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Нет
Утверждены стандарты шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения

Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Нет

Стандарты транспортных средств

Нет автомобильной промышленности	
----------------------------------	--

Развитие альтернативных видов транспорта

Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Нет (субнациональная)
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Н/п
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Н/п
Меры по ограничению дорожного движения	Н/п
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Нет (субнациональная)
Субсидирование цен на общественный транспорт	Н/п
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п

Регулирование в отношении транспортных средств

Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Да
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства

Общее количество (2007 г.)	293 299
Легковые автомобили	71%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	5%
Микроавтобусы, грузовики и др. (вместимость <20 чел.)	7%
Грузовые автомобили	3%
Автобусы	<1%
Другие	14%

Источник: Министерство транспорта

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП

Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (112)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Министерство здравоохранения
 Национальный координатор данных: Rósa Thorsteinsdóttir, Институт здравоохранения
 Респонденты: Svanhildur Thorsteinsdóttir, Директорат здравоохранения (представляющий Министерство здравоохранения); Birna Hreiðarsdóttir, Министерство транспорта; Kristján Ó Guðnason, Столичное полицейское управление; Sigurður Helgason, Директорат БДД; Brynjólfur Mogensen, Университетская больница Landspítali

Испания

Население: 44,28 млн (2007 г.)

Средний возраст: 39 лет

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 81 год

Доход:^a высокий

Валовой нац. доход на душу населения: 29 450 долл. США Рейтинг: 16 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,949 Рейтинг: 10 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 480,0

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a 7,7

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД

Головная организация: Генеральный директорат дорожного движения	
Статус организации	Правительственная
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия БДД	
Включает в себя цели в количественном выражении	Да
Внедрение финансируется	Да
Ассигнованные ср-ва (в евро (2008 г.))	881,03 млн

Основные данные

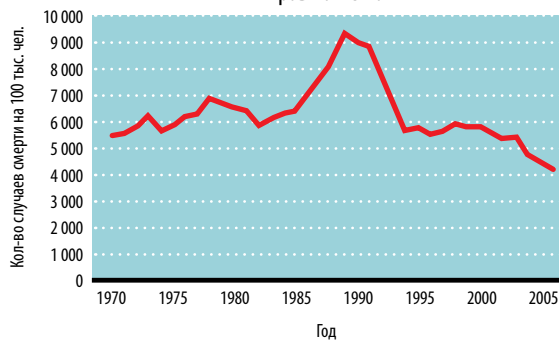
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2006 г.)	4104 ^a (78% мужчины, 22% женщины)
Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травмах (2006 г.)	143 450 ^b
Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя	Нет информации
Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов	98% Водители; 92% Пассажиры ^c
Пользование автомобильными ремнями безопасности	
Всего	84% ^c
На передних сиденьях	89% ^c
На задних сиденьях	69% ^c
Исследования стоимости травм доступны	
Оценка стоимости в год (в евро (2007 г.))	Да 6,28 млрд
Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы	Смертельные и несмертельные травмы
Применяемые методы	Метод брутто-результата; готовность платить

^a Данные Генерального директората дорожного движения; лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^b Данные Генерального директората дорожного движения.

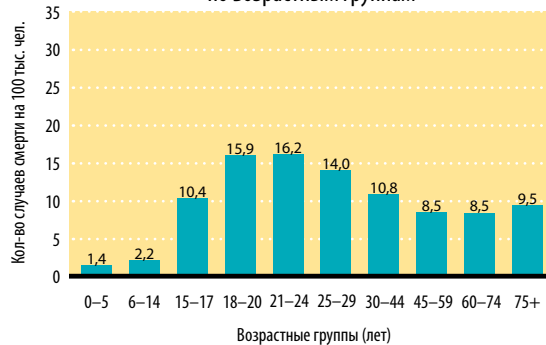
^c 2007 г., Генеральный директорат дорожного движения, наблюдательное исследование.

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



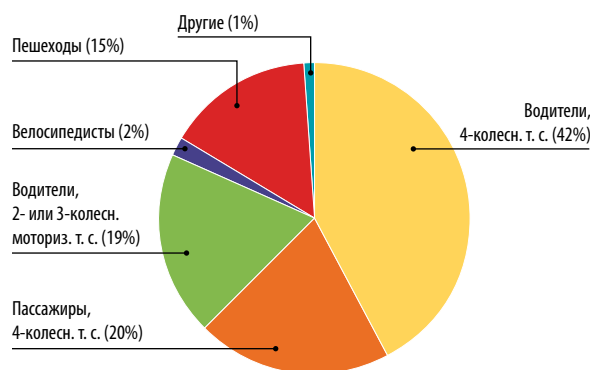
Источник: база данных Генерального директората дорожного движения

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2006 г., база данных Генерального директората дорожного движения

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2006 г., база данных Генерального директората дорожного движения

Национальное законодательство	
Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Да
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	50
В сельских районах	90
На автомагистралях	100
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	Да
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Да
медич. освидетельствования	Нет
УСАК для всего населения	0,05 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,03 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,03 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Нет
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Да ^b
Утверждены стандарты шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ремнях безопасности	
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

^b Исключения: серьезные медицинские состояния.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения	
Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да

Стандарты транспортных средств	
Автопроизводители должны соблюдать стандарты в отношении:	
Потребления топлива	Да
Установки ремней безопасности на всех сиденьях	Да

Развитие альтернативных видов транспорта	
Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Нет (субнациональная)
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Н/п
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Н/п
Меры по ограничению дорожного движения	Н/п
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	
Субсидирование цен на общественный транспорт	Да
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Да
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет

^a Применяются и другие мероприятия, в дополнение к перечисленным.

Регулирование в отношении транспортных средств	
Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Да
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства	
Общее количество (2006 г.)	31 441 152
Легковые автомобили	67%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	14%
Микроавтобусы, грузовики и др. (вместимость <20 чел.)	8%
Грузовые автомобили	9%
Автобусы	<1%
Другие	3%

Источник: база данных Генерального директората дорожного движения

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП	
Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да(112)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Министерство здравоохранения и по делам потребителей

Национальный координатор данных: Vicenta Lizarbe

Респонденты: Pilar Zori Bertolin, Главное управление дорожного движения; Catherine Pérez, Агентство общественного здравоохранения Барселоны; María Seguí-Gómez, Факультет Медицины, Университет Наварры; Teodoro Casillas Martin, Agrupación de Trafico, Guardia Civil; María Librada Escribano, Директорат общественного здравоохранения, Министерство здравоохранения и по делам потребителей; María Antonia Astorga, Директорат общественного здравоохранения, Министерство здравоохранения и по делам потребителей

Италия

Население: 58,88 млн (2007 г.)

Средний возраст: 42 года

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 81 год

Доход:^a высокий

Валовой нац. доход на душу населения: 33 540 долл. США Рейтинг: 14 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,945 Рейтинг: 13 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 610,1

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год: 7,7

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД

Головная организация: Генеральный директорат БДД	
Статус организации	Правительственная
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия БДД	
Включает в себя цели в количественном выражении	Да
Внедрение финансируется	Да
Ассигнованные ср-ва (в евро (2008 г.))	53,00 млн

Основные данные

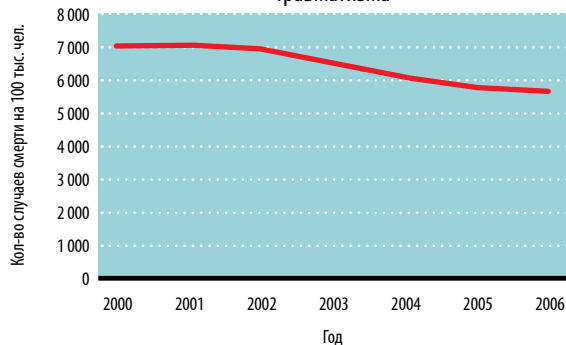
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2006 г.)	5669 ^a (77% мужчины, 23% женщины)
Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травмах (2006 г.)	332 995 ^b
Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя	Нет единого мнения
Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов	60% ^c
Пользование автомобильными ремнями безопасности	
Всего	Нет информации
На передних сиденьях	65% ^c
На задних сиденьях	10% ^c
Исследования стоимости травм доступны	
Оценка стоимости в год (в евро (2006 г.))	Да 32,24 млрд
Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы	Смертельные и несмертельные травмы
Применяемые методы	Метод брутто-результата

^a Данные Национального бюро статистики (ISTAT) и Automobile Club d'Italia (ACI); лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^b Данные Национального бюро статистики (ISTAT) и Automobile Club d'Italia (ACI).

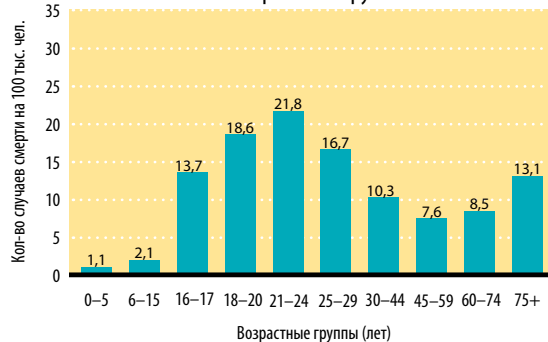
^c 2007 г., Sistema ULISSE – Monitoraggio Nazionale sull'uso dei dispositivi di sicurezza.

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



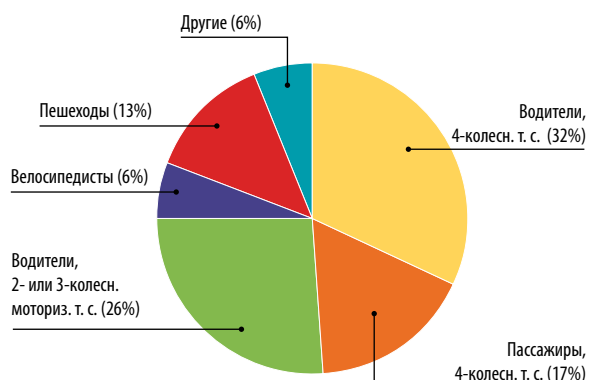
Источник: Национальное бюро статистики (ISTAT), Automobile Club d'Italia (ACI)

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2006 г., Национальное бюро статистики (ISTAT), Automobile Club d'Italia (ACI)

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2006 г., Национальное бюро статистики (ISTAT), Automobile Club d'Italia (ACI)

Н/п: не применяется

Национальное законодательство

Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Да
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	50
В сельских районах	90
На автомагистралях	110–130
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Да
медиц. освидетельствования	Нет
УСАК для всего населения	0,05 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,05 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,05 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Да
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Да ^b
Утверждены стандарты шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

^b Исключения: 3- и 4-колесные транспортные средства, оборудованные кабиной; 2- и 3-колесные транспортные средства, оборудованные защитной рамой или другими удерживающими устройствами на случай столкновения.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения

Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да

Стандарты транспортных средств

Автопроизводители должны соблюдать стандарты в отношении:	
Потребления топлива	Да
Установки ремней безопасности на всех сиденьях	Да

Развитие альтернативных видов транспорта

Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Да
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Да
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Нет
Меры по ограничению дорожного движения	Нет
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Да
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Да
Субсидирование цен на общественный транспорт	Да
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Да
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Да

Регулирование в отношении транспортных средств

Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Да
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства

Общее количество (2008 г.)	43 262 992
Легковые автомобили	83%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	13%
Грузовые автомобили	3%
Автобусы	<1%

Источник: Министерство транспорта

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП

Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (118)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Министерство здравоохранения
 Национальный координатор данных: Maria Giuseppina Lesce, Министерство здравоохранения
 Респонденты: Vito Disanto, Министерство транспорта; Giandomenico Protospataro, Государственная полиция; Raffaella Amato, Национальный институт статистики (ISTAT); Alba Rosa Bianchi, Итальянский национальный институт безопасности и охраны труда (ISPESL); Alberto Valentini, Муниципальная полиция, г. Рим

Казахстан^а

Население: 15,42 млн (2007 г.)

Средний возраст: 29 лет

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 64 года

Доход:^б средний

Валовой нац. доход на душу населения: 5060 долл. США Рейтинг: 34 из 49^с

Индекс развития человеческого потенциала:^д 0,807 Рейтинг: 35 из 49^с

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^е 157,2

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^б 13,3

^а Анкета заполнена Национальным координатором данных (совещание по выработке единого мнения не проводилось).

^б Данные Всемирного банка.

^с Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^д Данные Программы развития ООН.

^е Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД

Головная организация: Комитет дорожной полиции	
Статус организации	Правительственная
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия БДД	
Включает в себя цели в количественном выражении	Да
Внедрение финансируется	Да
Ассигнованные ср-ва (в евро (год))	Нет информации

Основные данные

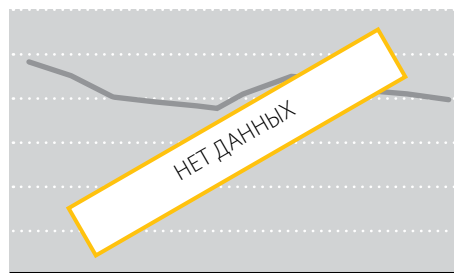
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных трамвах со смертельным исходом (2007 г.)	4365 ^а (78% мужчины, 22% женщины)
Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных трамвах (2007 г.)	32 988 ^б
Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя	3,2% ^с
Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов	Нет информации
Пользование автомобильными ремнями безопасности	
Всего	Нет информации
На передних сиденьях	Нет информации
На задних сиденьях	Нет информации
Исследования стоимости травм доступны	
Оценка стоимости в год (в евро (год))	Н/п
Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы	Н/п
Применяемые методы	Н/п

^а Министерство внутренних дел, Министерство здравоохранения и Агентство статистики; лица, умершие в течение 7 дней после ДТП.

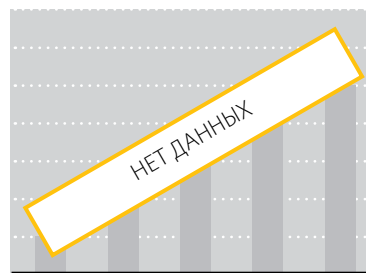
^б Данные здравоохранения.

^с 2007 г., Министерство внутренних дел.

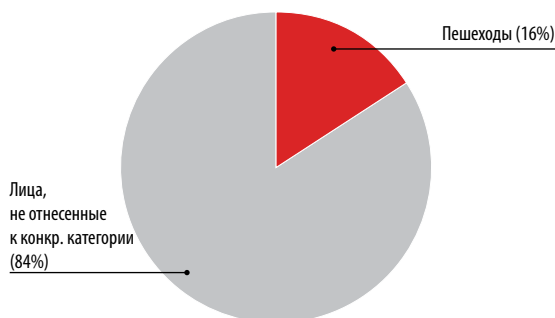
Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2007 г., Министерство внутренних дел

Н/п: не применяется

Национальное законодательство

Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Нет
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Нет
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	60
В сельских районах	60
На автомагистралях	120
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Нет
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Нет
медич. освидетельствования	Да
УСАК для всего населения	Отсутствует ^b
УСАК для молодых или начинающих водителей	Отсутствует ^b
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	Отсутствует ^b
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Нет
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Нет
Исключения из применения законодательства	Нет информации
Утверждены стандарты шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	только водителей
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает профессиональное мнение НКД по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.
^b При определении факта управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения не используется УСАК.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения

Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да

Стандарты транспортных средств

Нет автомобильной промышленности	
----------------------------------	--

Развитие альтернативных видов транспорта

Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Да ^a
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Нет
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Нет
Меры по ограничению дорожного движения	Нет
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Нет
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет

Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Да
Субсидирование цен на общественный транспорт	Нет
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Да
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Да

^a Осуществляются также и другие мероприятия, кроме перечисленных.

Регулирование в отношении транспортных средств

Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Да
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства

Общее количество (2008 г.)	3 105 954
Легковые автомобили	79%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	2%
Грузовые автомобили	13%
Автобусы	3%
Немоторизованные т. с.	4%

Источник: Министерство внутренних дел

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП

Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (03)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Министерство здравоохранения, Научно-исследовательский институт травматологии и ортопедии

Национальный координатор данных: Nurlan Batpenov, Научно-исследовательский институт травматологии и ортопедии

Респонденты: Galina Jaxubekova, Научно-исследовательский институт травматологии и ортопедии

Кипр

Население: 0,86 млн (2007 г.)

Средний возраст: 35 лет

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 80 лет

Доход:^a высокий

Валовой нац. доход на душу населения: 24 940 долл. США Рейтинг: 17 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,912 Рейтинг: 18 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 480,4

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a нет информации

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД

Головная организация: Совет по БДД

Статус организации: Межминистерская
 Финансируется из государственного бюджета: Да

Национальная стратегия БДД

Включает в себя цели в количественном выражении: Да
 Внедрение финансируется: Да
 Ассигнованные ср-ва (в евро (2008 г.)): 7,00 млн

Основные данные

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травах со смертельным исходом (2007 г.): 89^a (84% мужчины, 16% женщины)

Зарегистрированные данные о не смертельных дорожно-транспортных травах (2007 г.): 2119^b

Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя: 18,0%^c

Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов: 68% Водители; 56% Пассажиры^d

Пользование автомобильными ремнями безопасности
 Всего: Нет информации
 На передних сиденьях: 81%^e
 На задних сиденьях: 9%^e

Исследования стоимости травм доступны: Да
 Оценка стоимости в год (в евро (2001 г.)): 38,15 млн
 Исследование, охватывающее смертельные и/или не смертельные травмы: Только травмы со смертельным исходом
 Применяемые методы: Метод брутто-результата

^a Данные полиции, лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

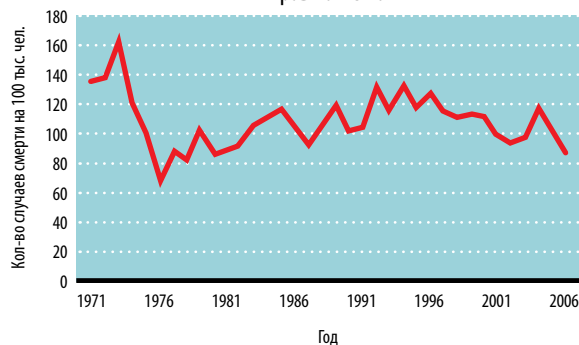
^b Данные полиции.

^c 2007 г., архив полиции.

^d 2007 г., Полиция совместно с Государственной службой статистики.

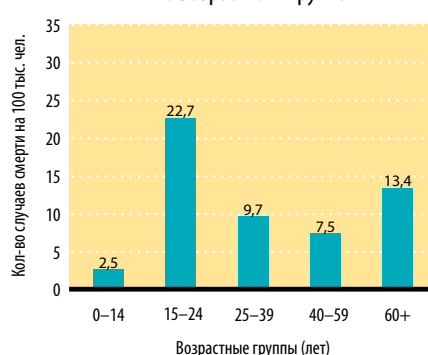
^e 2007 г., архив полиции, национальное обсервационное исследование.

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



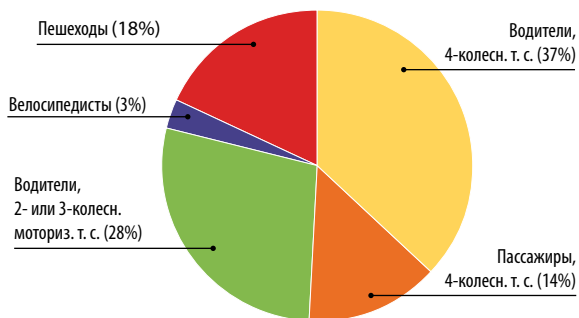
Источник: страновая анкета

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2007 г., архив полиции

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2007 г., архив полиции

И/л: не применяется

Национальное законодательство

Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Да
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Нет
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	50
В сельских районах	80
На автомагистралях	100
Осуществляется принудительное исполнение закона ^а	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Да
медиц. освидетельствования	Нет
УСАК для всего населения	0,05 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,05 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,05 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Нет
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^а	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Да ^б
Утверждены стандарты шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^а	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^а	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^а	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

^а Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

^б Исключения: не разрешается перевозка детей на двухколесных транспортных средствах в качестве пассажиров.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения

Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Нет
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да

Стандарты транспортных средств

Нет автомобильной промышленности

Развитие альтернативных видов транспорта

Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Да
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Да
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Да
Меры по ограничению дорожного движения	Да
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Нет
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Да
Субсидирование цен на общественный транспорт	Да
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Нет
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет

Регулирование в отношении транспортных средств

Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Нет
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства

Общее количество (2007 г.)	592 480
Легковые автомобили	69%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	7%
Микроавтобусы, грузовики и др. (вместимость <20 чел.)	18%
Грузовые автомобили	2%
Автобусы	1%
Другие	4%

Источник: Департамент дорожного транспорта

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП

Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да ^а (199, 112)

^а Доступен также региональный телефонный номер.

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Министерство здравоохранения

Национальный координатор данных: Costas Antoniades, Отделение травматологии и скорой помощи Центральной больницы г. Никосии, Министерство здравоохранения; Olga Kalakouta, Министерство здравоохранения, Отдел медицинских услуг и услуг общественного здравоохранения

Респонденты: Soteris Koletias, Департамент дорожного транспорта; Stavros Cleanthous, Министерство связи и общественных работ, Департамент общественных работ; Andreas Kouppis, Служба скорой помощи Центральной больницы г. Никосии; George Morfakis, Министерство связи и общественных работ, отдел безопасности дорожного движения; Charilaos Evripidou, Полиция Кипра

Кыргызстан

Население: 5,32 млн (2007 г.)

Средний возраст: 24 года

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 66 лет

Доход:^a низкий

Валовой нац. доход на душу населения: 590 долл. США

Рейтинг: 48 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,694

Рейтинг: 47 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d
Нет информации

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a 1,1

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД

Головная организация: Комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения при Правительстве Кыргызской Республики

Статус организации	Межминистерская
Финансируется из государственного бюджета	Нет

Национальная стратегия БДД Несколько стратегий

Включает в себя цели в количественном выражении	Н/п
Внедрение финансируется	Н/п
Ассигнованные ср-ва (в евро (год))	Н/п

Основные данные

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2007 г.)

1252^a

Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травмах (2007 г.)

6223^b

Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя

Нет информации

Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов

Нет информации

Пользование автомобильными ремнями безопасности

Всего	Нет информации
На передних сиденьях	Нет информации
На задних сиденьях	Нет информации

Исследования стоимости травм доступны

Нет

Оценка стоимости в год (в евро (год))

Н/п

Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы

Н/п

Применяемые методы

Н/п

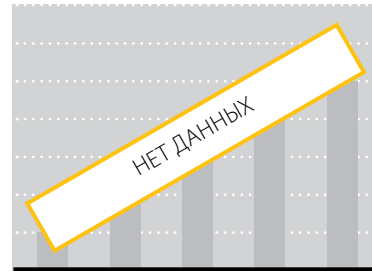
^a Данные здравоохранения и Министерства внутренних дел; лица, умершие в течение года после ДТП.

^b Данные здравоохранения и Министерства внутренних дел.

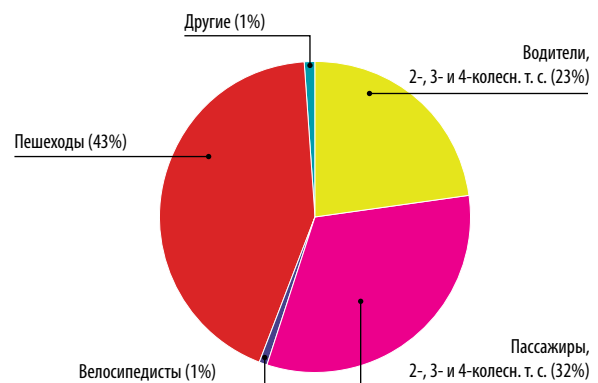
Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма со смертельным исходом

ГОД	КОЛ-ВО СЛУЧАЕВ СМЕРТИ
2006	1 051
2007	1 252

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2007 г., Главное управление БДД при Министерстве внутренних дел Кыргызской Республики и Республиканский медико-информационный центр при Министерстве здравоохранения Кыргызской Республики

Национальное законодательство	
Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Да
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Нет информации
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	60
В сельских районах	60
На автомагистралях	100
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Нет
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Да
медич. освидетельствования	Да
УСАК для всего населения	Отсутствует ^b
УСАК для молодых или начинающих водителей	Отсутствует ^b
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	Отсутствует ^b
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Нет
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Нет
Утверждены стандарты шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Нет
Принудительное правоприменение касается:	только лиц, занимающих передние сиденья
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	Н/п

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

^b При определении факта управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения не используется УСАК.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения	
Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да

Стандарты транспортных средств	
Нет автомобильной промышленности	

Развитие альтернативных видов транспорта	
Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Нет
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Н/п
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Н/п
Меры по ограничению дорожного движения	Н/п
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Да
Субсидирование цен на общественный транспорт	Да
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Нет
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет

Регулирование в отношении транспортных средств	
Обязательное автострахование	Нет
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Да
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства	
Общее количество (2007 г.)	318 581
Зарегистрированные транспортные средства:	нет данных

Источник: Главное управление БДД при Министерстве внутренних дел Кыргызской Республики

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП	
Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (103)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Министерство здравоохранения и Исполнительный директор Секретариата по дорожной безопасности при Правительстве Кыргызской Республики
Национальный координатор данных: Samatbek Toimatov, Министерство здравоохранения Кыргызской Республики
Респонденты: Viktor Kustov, Правительство Кыргызской Республики; Elvira Torobekova, Министерство здравоохранения Кыргызской Республики; Zoya Tulegenova, Правительство Кыргызской Республики; Ludmila Turgasheva, Правительство Кыргызской Республики; Imanali Sarkulov, Министерство внутренних дел Кыргызской Республики; Soolot Begaliev, Министерство внутренних дел Кыргызской Республики; Emil Omuraliev, Бюро Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) по координации и связям с Кыргызстаном

Латвия

Население: 2,28 млн (2007 г.)

Средний возраст: 40 лет

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 71 год

Доход:^a средний

Валовой нац. доход на душу населения: 9930 долл. США Рейтинг: 27 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,863 Рейтинг: 27 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 358,9

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a 3,1

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД	
Головная организация: Совет по БДД	
Статус организации	Межминистерская
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия БДД	
Включает в себя цели в количественном выражении	Да
Внедрение финансируется	Да
Ассигнованные ср-ва (в евро (2006 г.))	7,33 млн

Основные данные	
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2006 г.)	407 ^a (76% мужчины, 24% женщины)
Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травмах (2006 г.)	5404 ^b
Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя	20,6% ^c
Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов	93% водители ^d
Пользование автомобильными ремнями безопасности	
Всего	Нет информации
На передних сиденьях	77% ^e
На задних сиденьях	32% ^e
Исследования стоимости травм доступны	
Оценка стоимости в год (в евро (2006 г.))	Да 191,78 млн
Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы	Смертельные и несмертельные травмы
Применяемые методы	Метод брутто-результата

^a Данные Дирекции БДД, лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

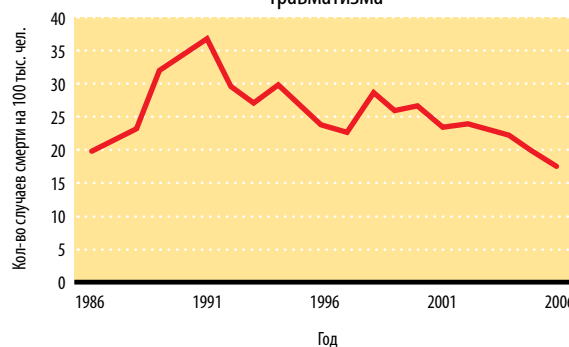
^b Данные Дирекции БДД

^c 2006 г., *Statistics of road accidents in Latvia*, Дирекция БДД.

^d 2006 г., исследование, проведенное организацией Road Traffic Research, LTD. Данные относятся только к г. Рига и Рижскому региону.

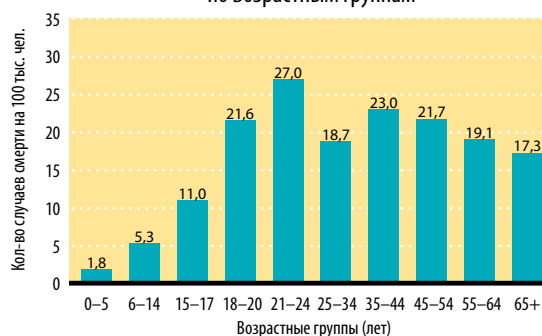
^e 2006 г., наблюдательные исследования, проведенные организациями Road Traffic Research, LTD и Data Serviss, LTD.

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



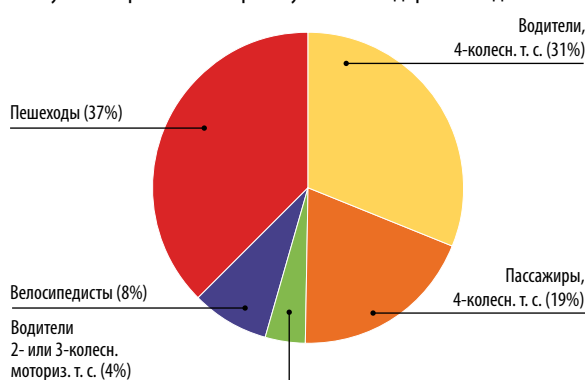
Источник: Дирекция БДД

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2006 г., *Statistics of Road Traffic Accidents in Latvia 2007*, Дирекция БДД

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2006 г., *Statistics of Road Traffic Accidents in Latvia 2007*, Дирекция БДД

Н/п: не применяется

Национальное законодательство	
Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Да
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	50
В сельских районах	90
На автомагистралях	110
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Нет
медиц. освидетельствования	Нет
УСАК для всего населения	0,05 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,02 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,05 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Нет
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Нет
Утверждены стандарты шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения	
Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да

Стандарты транспортных средств	
Нет автомобильной промышленности	

Развитие альтернативных видов транспорта	
Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Нет (субнациональная)
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Н/п
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Н/п
Меры по ограничению дорожного движения	Н/п
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Нет (субнациональная)
Субсидирование цен на общественный транспорт	Н/п
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п

Регулирование в отношении транспортных средств	
Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Да
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства	
Общее количество (2006 г.)	1 062 935
Легковые автомобили	77%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	4%
Грузовые автомобили	11%
Автобусы	1%
Другие	7%

Источник: Дирекция БДД

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП	
Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (112)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Министерство здравоохранения

Национальный координатор данных: Jana Feldmane, Министерство здравоохранения, Руководитель Управления гигиены окружающей среды

Респонденты: Aldis Lama, Дирекция безопасности дорожного движения; Georgijs Sovetovs, Городской совет г. Риги, Департамент транспорта; Jolanta Skrule, Агентство здравоохранения; Maija Gaide, Государственное агентство статистики здоровья и медицинских технологий; Vida Lukasevica, Центральное статистическое бюро; Arnis Vilums, Государственная полиция; Anita Villerusa, Университет Страдина, г. Рига

Литва

Население: 3,39 млн (2007 г.)

Средний возраст: 38 лет

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 71 год

Доход:^a средний

Валовой нац. доход на душу населения: 9920 долл. США Рейтинг: 28 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,869 Рейтинг: 26 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 467,4

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a 3,9

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД	
Головная организация: Государственная комиссия по безопасности движения	
Статус организации	Межминистерская
Финансируется из государственного бюджета	Нет
Национальная стратегия БДД	
Включает в себя цели в количественном выражении	Да
Внедрение финансируется	Да
Ассигнованные ср-ва (в евро (2007 г.))	5,69 млн

Основные данные	
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травах со смертельным исходом (2006 г.)	759 ^a (72% мужчины, 26% женщины) ^b
Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травах (2006 г.)	8254 ^c
Дорожно-транспортные травы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя	11,7% ^d
Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов	Нет информации
Пользование автомобильными ремнями безопасности	
Всего	Нет информации
На передних сиденьях	Нет информации
На задних сиденьях	Нет информации
Исследования стоимости травм доступны	
Оценка стоимости в год (в евро (2006 г.))	Да 434,86 млн
Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы	Смертельные и несмертельные травмы
Применяемые методы	Нет информации

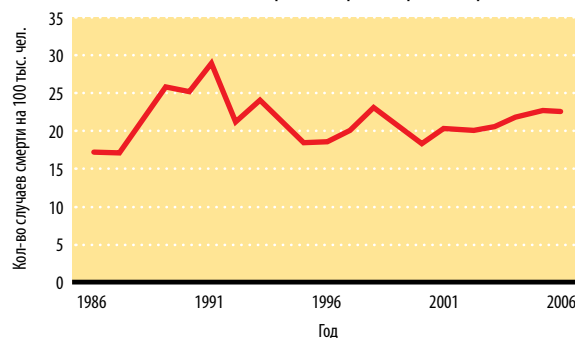
^a Данные полиции; лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^b Пол жертв неизвестен 2%.

^c Данные полиции.

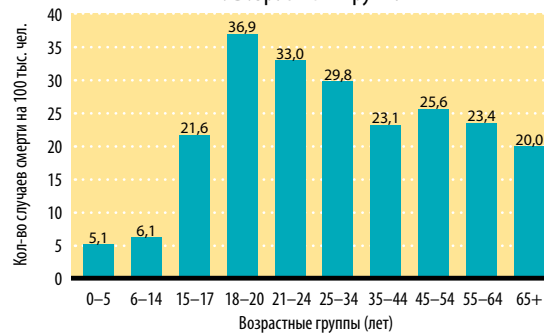
^d 2006 г., Департамент полиции (Министерство внутренних дел).

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



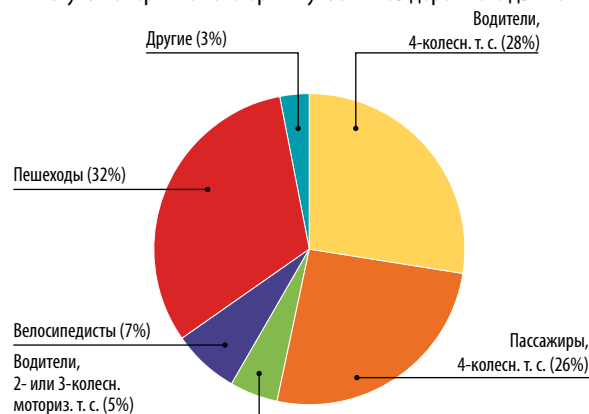
Источник: Департамент полиции (Министерство внутренних дел)

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2006 г., Департамент полиции (Министерство внутренних дел)

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2006 г., Департамент полиции (Министерство внутренних дел)

Н/п: не применяется

Национальное законодательство

Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Да
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	50
В сельских районах	90
На автомагистралях	130
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Нет
медиц. освидетельствования	Нет
УСАК для всего населения	0,04 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,02 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,02 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Да
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Нет
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Нет
Утверждены стандарты шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения

Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да

Стандарты транспортных средств

Нет автомобильной промышленности	
----------------------------------	--

Развитие альтернативных видов транспорта

Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Да
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Да
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Да
Меры по ограничению дорожного движения	Нет
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Нет
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Нет (субнациональная)
Субсидирование цен на общественный транспорт	Н/п
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п

Регулирование в отношении транспортных средств

Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованные 2- или 3-колесных т. с.	Да
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства

Общее количество (2006 г.)	1 781 686
Легковые автомобили	89%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	1%
Грузовые автомобили	8%
Автобусы	1%
Другие	1%

Источник: Государственное предприятие REGITRA

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП

Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (112)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Министерство здравоохранения
 Национальный координатор данных: Ramunė Mežiienė, Министерство здравоохранения
 Респонденты: Gintaras Aliksandravičius, Служба управления дорожным движением Департамента полиции; Marius Vitėnas, Министерство транспорта и коммуникаций Литовской Республики; Jelena Selivonoc, Департамент по статистике при Правительстве Литовской Республики; Aušra Želviienė, Национальный информационный центр по статистике здоровья; Aida Laukaitienė, Государственный центр здоровья окружающей среды

Македония, бывшая Югославская Республика

Население: 2,0 млн (2007 г.)

Средний возраст: 35 лет

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 73 года

Доход:^a средний

Валовой нац. доход на душу населения: 3460 долл. США Рейтинг: 39 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,808 Рейтинг: 34 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 109,9

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a 5,1

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД	
Головная организация: Республиканский совет по БДД	
Статус организации	Непосредственно подчинен Парламенту
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия БДД	
Включает в себя цели в количественном выражении	Нет
Внедрение финансируется	Н/п
Ассигнованные ср-ва (в евро (год))	Н/п

Основные данные	
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2006 г.)	140 ^a (83% мужчины, 17% женщины)
Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травмах (2007 г.)	6133 ^b
Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя	4,6% ^c
Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов	1% ^d
Пользование автомобильными ремнями безопасности	
Всего	16% ^e
На передних сиденьях	Нет информации
На задних сиденьях	Нет информации
Исследования стоимости травм доступны	
Оценка стоимости в год (в евро (2002 г.))	Да 28,25 млн
Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы	Смертельные и несмертельные травмы
Применяемые методы	Метод брутто-результата

^a Данные Государственного бюро статистики; лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^b Данные полиции.

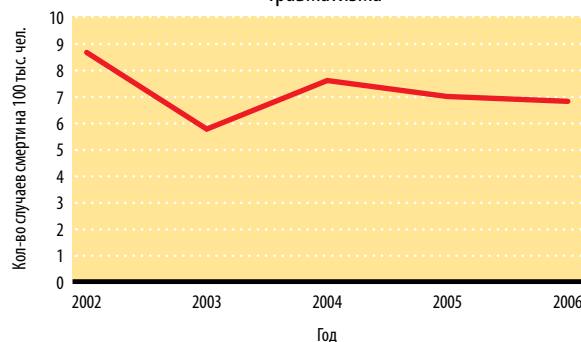
^c 2007 г., Министерство внутренних дел, Сектор анализа, исследований и документации.

^d 2007 г., Министерство внутренних дел, Сектор информационной технологии, данные о водителях и пассажирах мотоциклов – участниках ДТП.

^e 2002 г., диссертация F.G. Tozija *Socio-medical aspects of traffic-related traumatism in children and youth in the Republic of Macedonia*, Medical Faculty, Skopje (исследование получивших травмы водителей и пассажиров, прошедших лечение в больнице).

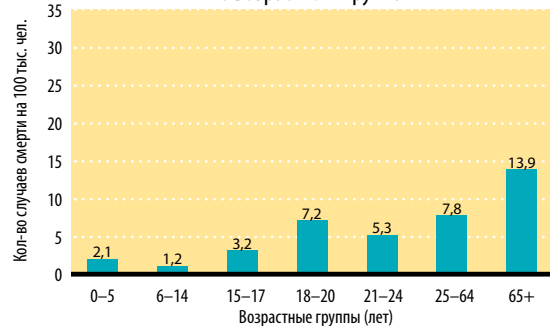
Н/п: не применяется

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



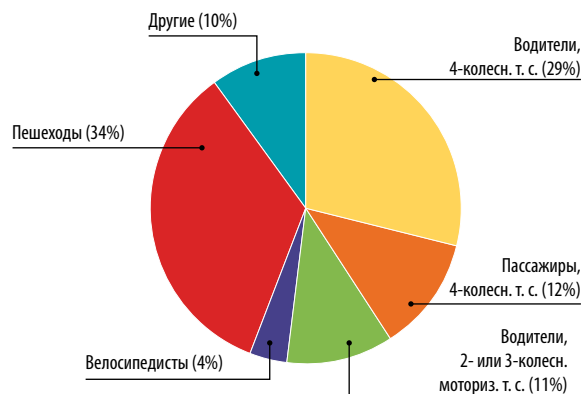
Источник: Государственное бюро статистики

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2006 г., Государственное бюро статистики

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2006 г., Государственное бюро статистики

Национальное законодательство

Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Нет
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	60
В сельских районах	80
На автомагистралях	120
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Нет
медиц. освидетельствования	Нет
УСАК для всего населения	0,05 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,00 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,00 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Нет
Посты дорожно-патрульной службы	Да
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Нет
Утверждены стандарты шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Нет
Принудительное правоприменение касается:	только лиц, занимающих передние сиденья
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	Н/п

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения

Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да

Стандарты транспортных средств

Нет автомобильной промышленности	
----------------------------------	--

Развитие альтернативных видов транспорта

Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Нет
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Н/п
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Н/п
Меры по ограничению дорожного движения	Н/п
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Нет
Субсидирование цен на общественный транспорт	Н/п
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п

Регулирование в отношении транспортных средств

Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованные 2- и 3-колесные т. с.	Да
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства

Общее количество (2007 г.)	259 421
Легковые автомобили	86%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	2%
Грузовые автомобили	8%
Автобусы	1%
Другие	3%

Источник: Министерство внутренних дел, Сектор информационной технологии

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП

Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (194)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Министерство здравоохранения
 Национальный координатор данных: Fimka Tozija, Республиканский институт охраны здоровья
 Респонденты: Spase Jovkovski, представитель Автомобильного союза Республики Македония (AMSM); Boris Murgoski, Полицейская академия; Cane Kostvski, Министерство внутренних дел; Marjan Kopevski, Министерство транспорта и коммуникаций; Elena Eftimovska, Македонский Красный Крест; Ljubica Damceska, Государственное бюро статистики

Мальта

Население: 0,41 млн (2007 г.)

Средний возраст: 38 лет

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 79 лет

Доход:^a высокий

Валовой нац. доход на душу населения: 14 575 долл. США Рейтинг: 21 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,894 Рейтинг: 21 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 647,0

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a нет информации

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД

Головная организация: Управление транспорта Мальты

Статус организации	Правительственная
Финансируется из государственного бюджета	Да

Национальная стратегия БДД: Несколько стратегий

Включает в себя цели в количественном выражении	Н/п
Внедрение финансируется	Н/п
Ассигнованные ср-ва (в евро (год))	Н/п

Основные данные

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травах со смертельным исходом (2007 г.)	14 ^a (79% мужчины, 21% женщины)
--	--

Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травах (2007 г.)	1195 ^b
---	-------------------

Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя	Нет информации
--	----------------

Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов	Нет информации
--	----------------

Пользование автомобильными ремнями безопасности	Нет информации
Всего	Нет информации
На передних сиденьях	96% ^c
На задних сиденьях	21% ^c

Исследования стоимости травм доступны	Нет
---------------------------------------	-----

Оценка стоимости в год (в евро (год))	Н/п
---------------------------------------	-----

Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы	Н/п
---	-----

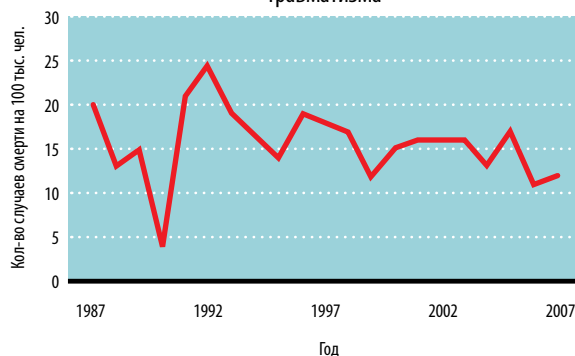
Применяемые методы	Н/п
--------------------	-----

^a Данные полиции (лица, умершие в течение 30 дней после ДТП) и здравоохранения (на основе кодов МКБ-10).

^b Данные полиции.

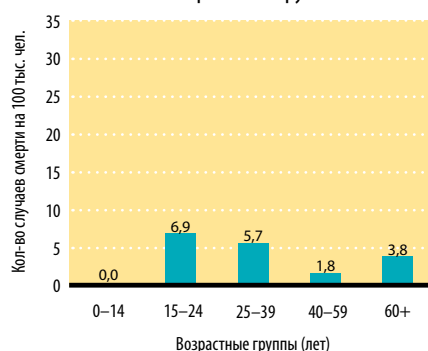
^c 2006 г., исследование, проведенное Управлением транспорта Мальты.

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



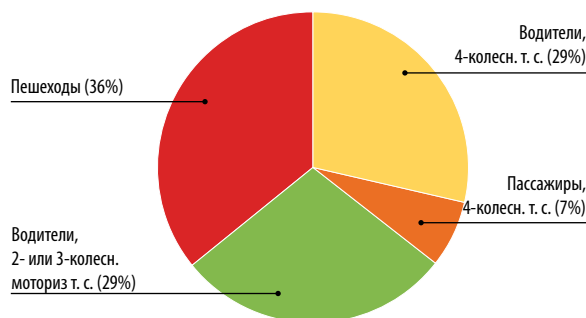
Источник: страновая анкета

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2007 г., библиотека и отдел информации Национального бюро статистики

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2007 г., данные Полиции Мальты, опубликованные Национальным бюро статистики

Н/п: не применяется

Национальное законодательство

Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Нет
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	50
В сельских районах	80
На автомагистралях	Н/п
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Да
медиц. освидетельствования	Нет
УСАК для всего населения	0,08 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,08 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,08 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Нет
Посты дорожно-патрульной службы	Нет
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Нет
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Нет
Утверждены стандарты шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения

Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Нет
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Нет

Стандарты транспортных средств

Нет автомобильной промышленности	
----------------------------------	--

Развитие альтернативных видов транспорта

Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Нет
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Н/п
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Н/п
Меры по ограничению дорожного движения	Н/п
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Да
Субсидирование цен на общественный транспорт	Да
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Да
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Да

Регулирование в отношении транспортных средств

Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Нет
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства

Общее количество (2007 г.)	346 118
Легковые автомобили	76%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	6%
Микроавтобусы, грузовики и др. (вместимость <20 чел.)	<1%
Грузовые автомобили	17%
Автобусы	<1%
Другие	1%

Источник: Управление транспорта Мальты

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП

Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (112)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Парламентский секретарь по вопросам здравоохранения

Национальный координатор данных: Neville Calleja, Департамент информации и исследований в области здоровья; Audrey Galea, Департамент информации и исследований в области здоровья

Респонденты: Joseph Galea, Национальное бюро статистики; Therese Ciantar, Управление транспорта Мальты; Josie Brincat, Полиция Мальты; Maryanne Massa, Департамент содействия здоровью и профилактики заболеваний; Kathleen England, Департамент информации и исследований в области здоровья

Молдова, Республика

Население: 3,79 млн (2007 г.)

Средний возраст: 33 года

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 68 лет

Доход:^a средний

Валовой нац. доход на душу населения: 1260 долл. США Рейтинг: 45 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,719 Рейтинг: 45 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 87,3

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a 2,0

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД	
Головная организация: Национальный совет по БДД	
Статус организации	Межминистерская
Финансируется из государственного бюджета	Нет
Национальная стратегия БДД	
Включает в себя цели в количественном выражении	Да
Внедрение финансируется	Да
Ассигнованные ср-ва (в евро (год))	Нет информации

Основные данные	
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2007 г.)	589 ^a (74% мужчины, 26% женщины)
Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травмах (2007 г.)	2985 ^b
Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя	17,0% ^c
Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов	Нет информации
Пользование автомобильными ремнями безопасности	
Всего	Нет информации
На передних сиденьях	Нет информации
На задних сиденьях	Нет информации
Исследования стоимости травм доступны	
Оценка стоимости в год (в евро (год))	Н/п
Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы	Н/п
Применяемые методы	Н/п

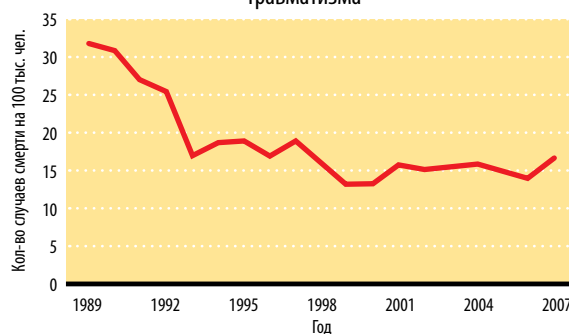
^a Национальное бюро статистики (с использованием данных полиции и здравоохранения); лица, умершие в течение 1 года после ДТП.

^b Данные Национального бюро статистики.

^c 2007 г., База данных дорожной полиции (число смертельных дорожно-транспортных травм, связанных с употреблением алкоголя / общее число смертельных дорожно-транспортных травм за год).

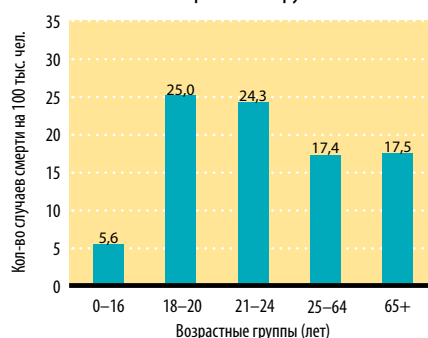
Н/п: не применяется

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



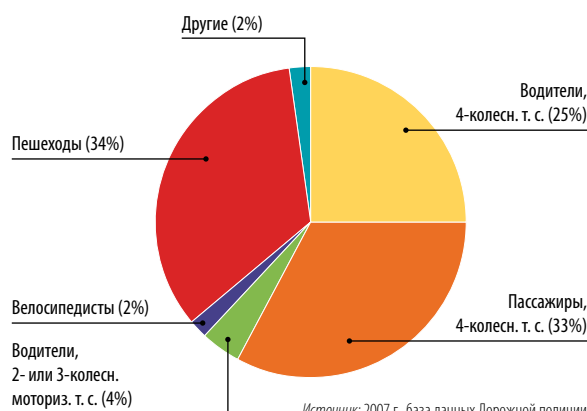
Источник: страновая анкета

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2007 г., Национальное бюро статистики

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2007 г., база данных Дорожной полиции

Национальное законодательство	
Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Нет
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	60
В сельских районах	60
На автомагистралях	90
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	Нет единого мнения
Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Да
медиц. освидетельствования	Да
УСАК для всего населения	0,05 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,05 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,05 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Да
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Нет
Исключения из применения законодательства	Нет
Утверждены стандарты шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	Нет единого мнения
Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	Н/п

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения	
Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да

Стандарты транспортных средств	
Нет автомобильной промышленности	

Развитие альтернативных видов транспорта		
Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде		Нет
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек		Н/п
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек		Н/п
Меры по ограничению дорожного движения		Н/п
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта		Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта		Н/п
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом		Нет
Субсидирование цен на общественный транспорт		Н/п
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом		Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта		Н/п

Регулирование в отношении транспортных средств	
Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Да
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства	
Общее количество (2007 г.)	448 202
Легковые автомобили	74%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	6%
Микроавтобусы, грузовики и др. (вместимость <20 чел.)	3%
Грузовые автомобили	16%
Автобусы	1%

Источник: база данных Дорожной полиции

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП	
Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (903)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Министерство здравоохранения

Национальный координатор данных: Filip Gornea, Государственный медико-фармацевтический университет им. Н. Тестемичану

Респонденты: Iurie Untilov, Министерство внутренних дел; Petru Grudu, Национальный центр менеджмента в здравоохранении; Nicolae Mihul, Республиканский клинический госпиталь ортопедии и травматологии; Gheorghe Ceban, Национальный центр неотложной медицины

Нидерланды

Население: 16,42 млн (2007 г.)

Средний возраст: 39 лет

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 80 лет

Доход:^a высокий

Валовой нац. доход на душу населения: 45 820 долл. США Рейтинг: 6 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,958 Рейтинг: 4 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 440,5

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a 8,7

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД

Головная организация: Министерство транспорта, общественных работ и управления водными ресурсами, Генеральный директорат пассажирского транспорта, Отделение БДД

Статус организации: **Правительственная**
 Финансируется из государственного бюджета: **Да**

Национальная стратегия БДД: **Да**
 Включает в себя цели в количественном выражении: **Да**
 Внедрение финансируется: **Да**
 Ассигнованные ср-ва (в евро (2008 г.)): **80,00 млн**

Основные данные

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травах со смертельным исходом (2007 г.): **791^a (73% мужчины, 27% женщины)**

Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травах (2007 г.): **16 750^b**

Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя: **25,0%^c**

Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов: **92% Водители; 72% Пассажиры^d**

Пользование автомобильными ремнями безопасности: **Да**
 Всего: **92%^e**
 На передних сиденьях: **94%^e**
 На задних сиденьях: **73%^e**

Исследования стоимости травм доступны: **Да**
 Оценка стоимости в год (в евро (2003 г.)): **12,30 млрд**
 Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы: **Смертельные и несмертельные травмы**
 Применяемые методы: **Метод брутто-результата; готовность платить**

^a Безопасность дорожного движения в Нидерландах. Основные цифры. 2008, Министерство транспорта, общественных работ и водоснабжения, умершие в течение 30 дней после ДТП.

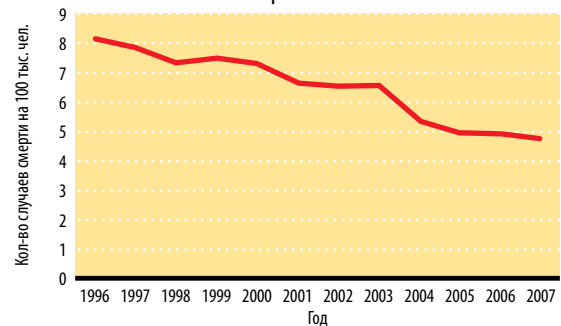
^b Данные транспорта. Пострадавшие, которые были госпитализированы.

^c 2005 г., Исследование по методу «случай–контроль», проведенное в полицейском округе Тибург, данные по водителям.

^d Monitoring Bromfiets helmen 2007, данные Grontmij Transport and Infrastructure, данные относятся только к мопедам.

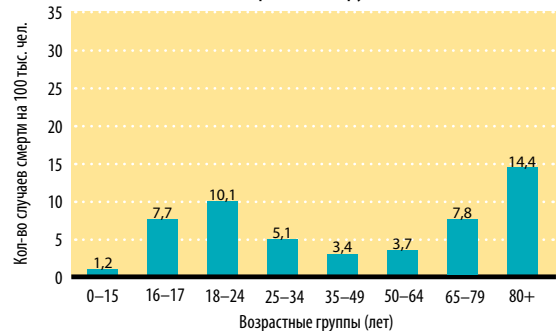
^e Безопасность дорожного движения в Нидерландах. Основные цифры. 2008, Министерство транспорта, общественных работ и водоснабжения.

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



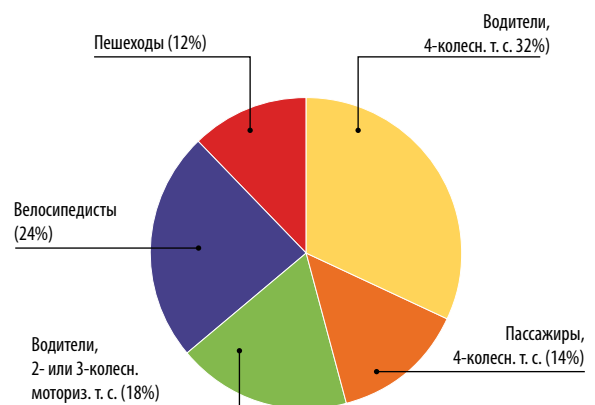
Источник: Бюро статистики Нидерландов, Министерство транспорта

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2007 г., Центр движения и навигации (DVS), Бюро статистики Нидерландов (CBS)

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2007 г., Институт исследований и статистики в области безопасности дорожного движения (SWOV), Бюро статистики Нидерландов (CBS)

Н/п: не применяется

Национальное законодательство

Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Да
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	50
В сельских районах	80
На автомагистралях	120
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	Нет единого мнения
Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Да
медиц. освидетельствования	Нет
УСАК для всего населения	0,05 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,02 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,05 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Нет
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Нет
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	Нет единого мнения
Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Нет
Исключения из применения законодательства	Да ^b
Утверждены стандарты шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	Нет единого мнения
Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	Нет единого мнения
Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	Нет единого мнения

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

^b Исключение: легкие мопеды.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения

Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Нет
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Нет

Стандарты транспортных средств

Нет автомобильной промышленности

Развитие альтернативных видов транспорта

Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Да ^a
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Да
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Нет
Меры по ограничению дорожного движения	Да
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Да
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Да
Субсидирование цен на общественный транспорт	Да
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Нет
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Да

^a В дополнение к перечисленным осуществляются также и другие мероприятия.

Регулирование в отношении транспортных средств

Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Нет
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства

Общее количество (2007 г.)	8 862 935
Легковые автомобили	82%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	6%
Грузовые автомобили	2%
Автобусы	<1%
Другие	10%

Источник: Институт исследований и статистики в области безопасности дорожного движения (SWOV), Бюро статистики Нидерландов (CBS)

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП

Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (112)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Институт исследований и статистики в области безопасности дорожного движения (SWOV), Министерство здравоохранения, социального обеспечения и спорта, Бюро правоприменения дорожного законодательства, Министерство транспорта, общественных работ и управления водными ресурсами
Национальный координатор данных: Martijn Vis, Институт исследований и статистики в области безопасности дорожного движения (SWOV)
Респонденты: Niels Bos, Институт исследований и статистики в области безопасности дорожного движения (SWOV); Peter van Vilet, Министерство транспорта, общественных работ и управления водными ресурсами; Центр дорожного движения и навигаций (DVS); Harry Derricks, Институт анализа транспортной политики Нидерландов (KiM); Loek Hesemans, Министерство здравоохранения, социального обеспечения и спорта, Департамент профилактики и охраны здоровья; B. Van Bruggen, Прокуратура

Норвегия

Население: 4,70 млн (2007 г.)

Средний возраст: 38 лет

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 80 лет

Доход:^a высокий

Валовой нац. доход на душу населения: 76 450 долл. США Рейтинг: 1 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,968 Рейтинг: 2 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 442,7

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a 19,1

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД

Головная организация: Министерство транспорта и связи

Статус организации: Правительственная
 Финансируется из государственного бюджета: Да

Национальная стратегия БДД: Да
 Включает в себя цели в количественном выражении: Да
 Внедрение финансируется: Да
 Ассигнованные ср-ва (в евро (2007 г.)): 103,42 млн

Основные данные

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2007 г.): 233^a (70% мужчины, 30% женщины)

Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травмах (2007 г.): 11 755^b

Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя: 20,0–30,0%^c

Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов: 100%^c

Пользование автомобильными ремнями безопасности:
 Всего: 88%^c
 На передних сиденьях: 93%^c
 На задних сиденьях: 85%^c

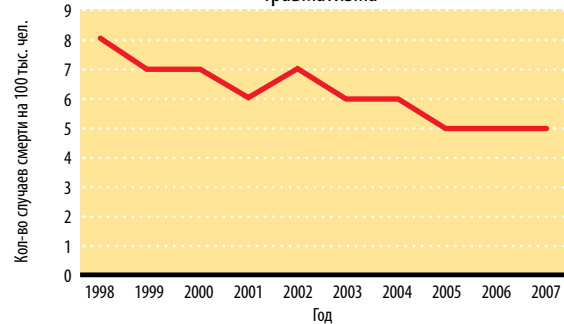
Исследования стоимости травм доступны: Да
 Оценка стоимости в год (в евро (2008 г.)): 3,75 млрд
 Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы: Смертельные и несмертельные травмы
 Применяемые методы: Метод брутто-результата

^a Данные Норвежского бюро статистики; лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^b Данные Норвежского бюро статистики.

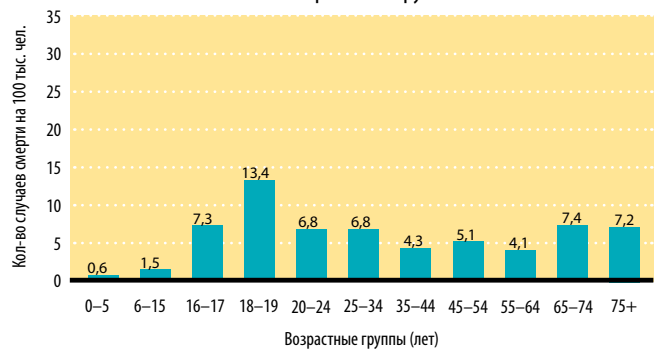
^c 2007 г., Норвежская администрация государственных дорог.

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



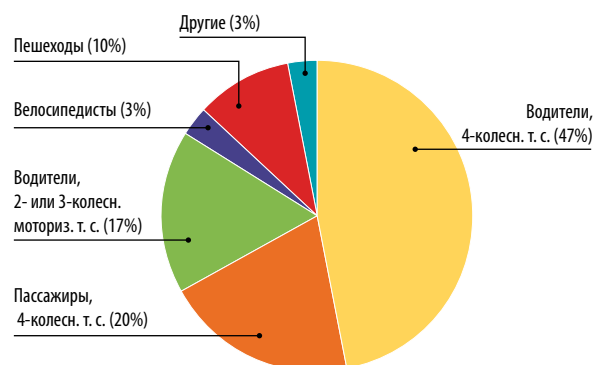
Источник: Норвежское бюро статистики

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2007 г., Норвежское бюро статистики

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2007 г., Норвежское бюро статистики

Н/п: не применяется

Национальное законодательство

Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Да
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	50
В сельских районах	80
На автомагистралях	80
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Да
медиц. освидетельствования	Нет
УСАК для всего населения	0,02 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,02 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,02 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Да
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Нет
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Нет
Утверждены стандарты шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения

Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да

Стандарты транспортных средств

Автопроизводители должны соблюдать стандарты в отношении:	
Потребления топлива	Нет
Установки ремней безопасности на всех сиденьях	Да

Развитие альтернативных видов транспорта

Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Да
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Да
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Да
Меры по ограничению дорожного движения	Да
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Нет
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Да
Субсидирование цен на общественный транспорт	Да
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Да
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет

Регулирование в отношении транспортных средств

Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Нет
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства

Общее количество (2007 г.)	2 599 712
Легковые автомобили	80%
Микроавтобусы, грузовики и др. (вместимость <20 чел.)	16%
Грузовые автомобили	3%
Автобусы	1%

Источник: Норвежская администрация государственных дорог

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП

Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (113)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Министерство здравоохранения и социальной помощи

Национальный координатор данных: Jacob Linhhave, Директорат здравоохранения Норвегии; Signe Vind, Директорат здравоохранения Норвегии

Респонденты: Marthe Lillehagen, Министерство транспорта и связи; Finn Harald Amundsen, Норвежская администрация государственных дорог; Jan Guttormsen, Директорат национальной полиции; Kristin Øyuen, организация Trygg Trafikk

Польша

Население: 38,08 млн (2007 г.)

Средний возраст: 37 лет

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 75 лет

Доход:^a средний

Валовой нац. доход на душу населения: 9840 долл. США Рейтинг: 29 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,875 Рейтинг: 23 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 354,6

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a 8,0

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД

Головная организация: Национальный совет по БДД

Статус организации: Правительственная
 Финансируется из государственного бюджета: Да

Национальная стратегия БДД

Включает в себя цели в количественном выражении: Да
 Внедрение финансируется: Да
 Ассигнованные ср-ва (в евро (2005–2007 гг.)): 1,87 млрд

Основные данные

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2007 г.): 5583^a (76% мужчины, 24% женщины)

Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травмах (2007 г.): 63 244^b

Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя: 14,0%^c

Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов: Нет информации

Пользование автомобильными ремнями безопасности: Да
 Всего: 65%^d
 На передних сиденьях: 74%^d
 На задних сиденьях: 45%^d

Исследования стоимости травм доступны: Да
 Оценка стоимости в год (в евро (2006 г.)): 4,32 млрд
 Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы: Смертельные и несмертельные травмы

Применяемые методы: Метод брутто-результата

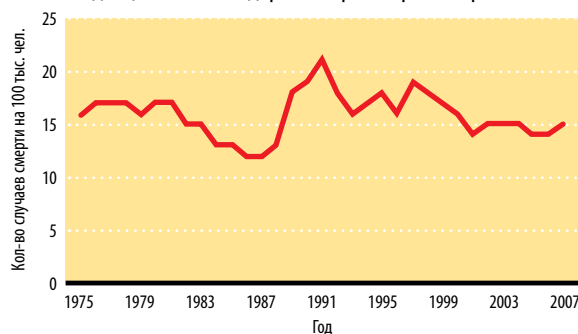
^a Данные полиции, лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^b Данные полиции.

^c 2007 г., Полиция.

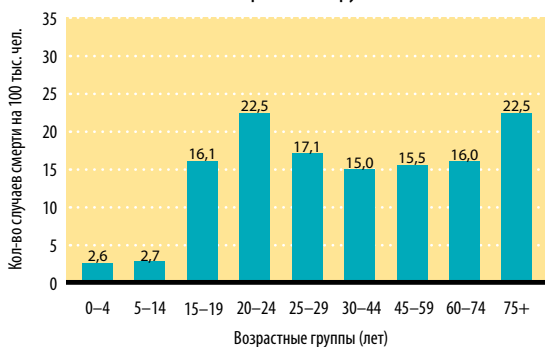
^d 2006 г., Национальный совет по БДД, наблюдательное исследование.

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



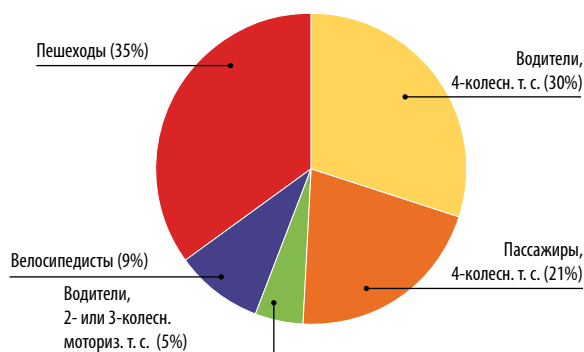
Источник: страновая анкета

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2007 г., Полиция, Институт автомобильного транспорта

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2007 г., Полиция, Институт автомобильного транспорта

Н/п: не применяется

Национальное законодательство

Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Да
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	50
В сельских районах	90
На автомагистралях	130
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Да
медиц. освидетельствования	Нет
УСАК для всего населения	0,02 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,02 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,02 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Да
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Да ^b
Утверждены стандарты шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

^b Исключения: мопеды, оборудованные ремнями безопасности (мотоциклы с кабиной).

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения

Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да

Стандарты транспортных средств

Автопроизводители должны соблюдать стандарты в отношении:	
Потребления топлива	Нет
Установки ремней безопасности на всех сиденьях	Да

Развитие альтернативных видов транспорта

Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Да
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Да
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Да
Меры по ограничению дорожного движения	Да
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Нет
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Нет (субнациональная)
Субсидирование цен на общественный транспорт	Н/п
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п

Регулирование в отношении транспортных средств

Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Да
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства

Общее количество (2006 г.)	18 035 047
Легковые автомобили	75%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	4%
Грузовые автомобили	13%
Автобусы	1%
Другие	7%

Источник: Центральное бюро статистики

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП

Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (112)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Министерство инфраструктуры
 Национальный координатор данных: Barbara Król, Национальный совет по БДД, Министерство инфраструктуры
 Респонденты: Jacek Zalewski, Штаб-квартира национальной полиции; Robert Trajan vel Trojanowski, Главный директорат национальных дорог и магистралей; Andrej Grzegorzczuk, Национальный совет по БДД, Министерство инфраструктуры; Ryszard Krystek, Гданьский технический университет; Maria Dabrowska-Loranc, Институт автомобильного транспорта; Anna Zielinska, Институт автомобильного транспорта

Португалия

Население: 10,62 млн (2007 г.)

Средний возраст: 39 лет

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 79 лет

Доход:^a высокий

Валовой нац. доход на душу населения: 18 950 долл. США Рейтинг: 20 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,900 Рейтинг: 19 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 496,5

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a 5,6

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД

Головная организация: Национальное управление по БДД

Статус организации	Правительственная
Финансируется из государственного бюджета	Да

Национальная стратегия БДД

Включает в себя цели в количественном выражении	Да
Внедрение финансируется	Да
Ассигнованные ср-ва (в евро (год))	Нет информации

Основные данные

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2007 г.)	854 ^a (81% мужчины, 19% женщины)
Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травмах (2007 г.)	46 318 ^b
Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя	31,4% ^c
Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов	Нет информации
Пользование автомобильными ремнями безопасности	Нет информации
Всего	Нет информации
На передних сиденьях	86% ^d
На задних сиденьях	28% ^e
Исследования стоимости травм доступны	Нет
Оценка стоимости в год (в евро (год))	Н/п
Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы	Н/п
Применяемые методы	Н/п

^a Данные Национального управления по БДД, умершие на месте происшествия или по дороге в больницу.

^b Данные Национального управления по БДД.

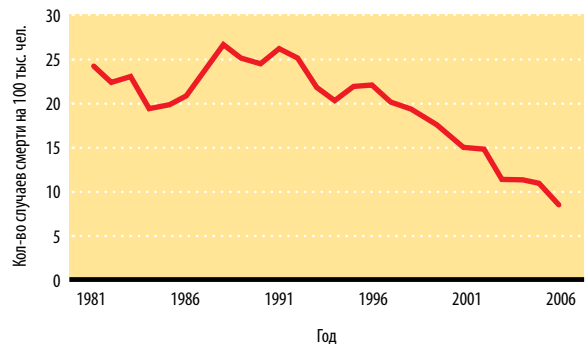
^c 2007 г., Национальный институт судебной медицины.

^d 2004 г., Португальская ассоциация профилактики безопасности дорожного движения (PRP), данные относятся только к городским дорогам (93% на автомагистралях (2005 г.)).

^e 2004 г., Португальская ассоциация профилактики безопасности дорожного движения (PRP), данные относятся только к городским дорогам (64% на автомагистралях (2005 г.)).

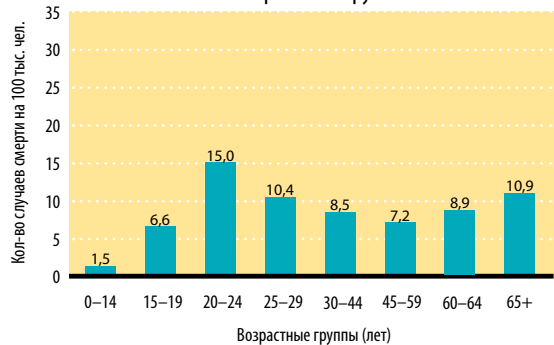
Н/п: не применяется

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



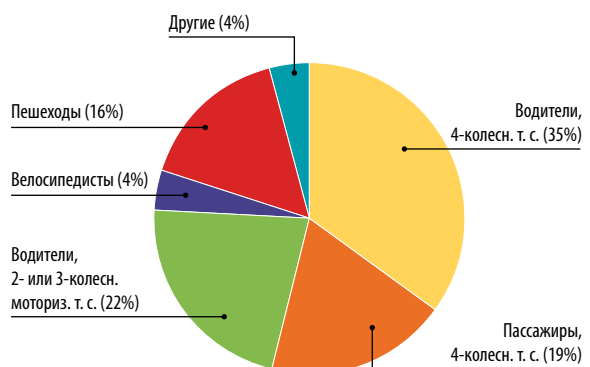
Источник: Национальный институт статистики (INE)

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2007 г., Годовой доклад, Национальное управление по БДД

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2007 г., Национальное управление по БДД

Национальное законодательство

Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Да
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	50
В сельских районах	90
На автомагистралях	90–100
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Нет
медиц. освидетельствования	Нет
УСАК для всего населения	0,05 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,05 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,05 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Да
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Нет
Утверждены стандарты шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения

Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Нет
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Нет

Стандарты транспортных средств

Автопроизводители должны соблюдать стандарты в отношении:	
Потребления топлива	Нет
Установки ремней безопасности на всех сиденьях	Да

Развитие альтернативных видов транспорта

Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Нет (субнациональная)
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Н/п
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Н/п
Меры по ограничению дорожного движения	Н/п
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Да ^a
Субсидирование цен на общественный транспорт	Да
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Да
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Да

^a Другие меры политики применяются в дополнение к указанным.

Регулирование в отношении транспортных средств

Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Нет
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства

Общее количество (2006 г.)	5 948 269
Легковые автомобили	88%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	9%
Грузовые автомобили	2%
Автобусы	<1%

Источник: Автомобильная ассоциация Португалии

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП

Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (112)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Министерство здравоохранения

Национальный координатор данных: Gregória Paixão von Amann, Главный директорат здравоохранения

Респонденты: Ana Coroado, Национальное управление по ПДД; Victor Lourenço, Полиция общественной безопасности;

Luís Filipe Branco, Республиканская национальная гвардия, Angelina Afonso, Национальный институт статистики; José Lisboa Santos, Институт дорожной инфраструктуры; Mariada Conceição Jorge Proença, Общественный институт дорожного движения и наземного транспорта; Samuel Bonito Martins, Госпиталь Св. Марии; Rodolfo Manuel Martins Soares, Португальская лига против травматизма

Российская Федерация

Население: 142,50 млн (2007 г.)

Средний возраст: 37 лет

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 66 лет

Доход:^a средний

Валовой нац. доход на душу населения: 7560 долл. США Рейтинг: 31 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,806 Рейтинг: 37 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 195,5

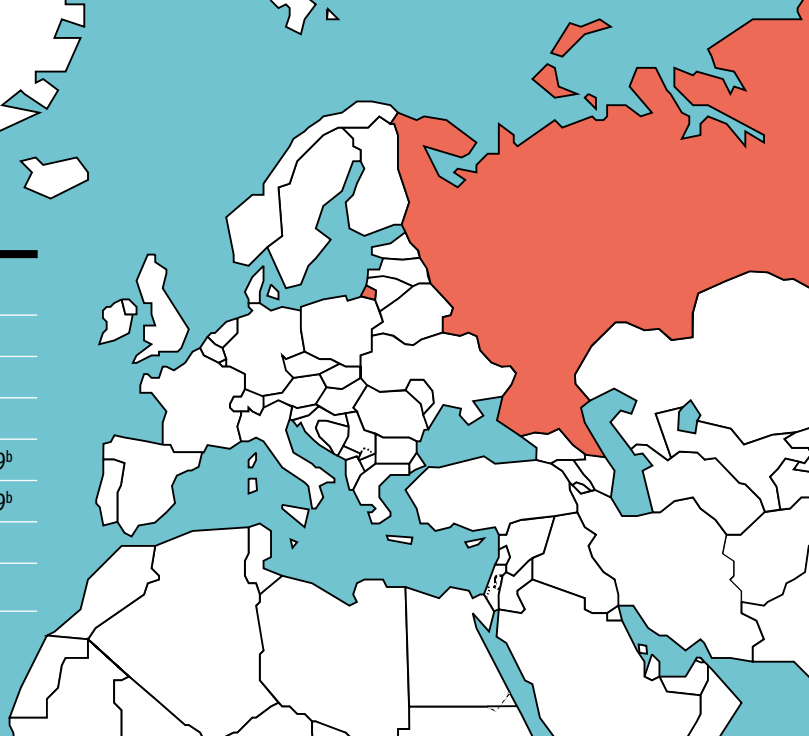
Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a 10,6

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД

Головная организация: Правительственная комиссия Российской Федерации по обеспечению безопасности дорожного движения

Статус организации	Межминистерская
Финансируется из государственного бюджета	Нет

Национальная стратегия БДД	Да
Включает в себя цели в количественном выражении	Да
Внедрение финансируется	Да
Ассигнованные ср-ва (в евро (2007 г.))	245,73 млн

Основные данные

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2007 г.) 33 308^a (74% мужчины, 26% женщины)

Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травмах (2007 г.) 292 206^b

Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя 9,7%^c

Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов Нет информации

Пользование автомобильными ремнями безопасности

Всего	Нет информации
На передних сиденьях	33% ^c
На задних сиденьях	Нет информации

Исследования стоимости травм доступны Да

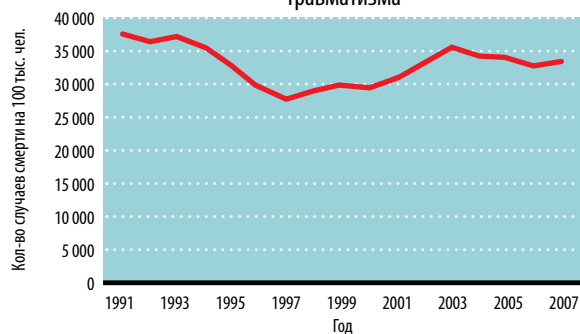
Оценка стоимости в год (в евро (2007 г.))	8,03 млрд
Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы	Смертельные и несмертельные травмы
Применяемые методы	Расчет прямых затрат

^a Данные Министерства внутренних дел; лица, умершие в течение 7 дней после ДТП.

^b Данные Министерства внутренних дел.

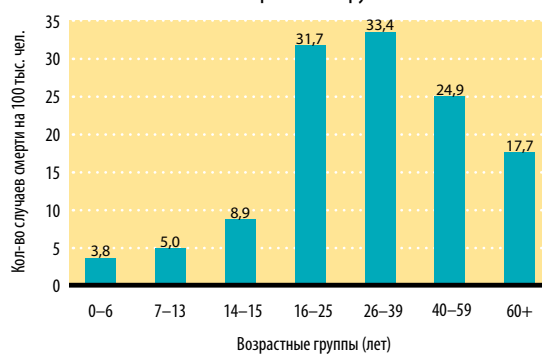
^c 2007 г., Департамент обеспечения БДД Министерства внутренних дел.

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



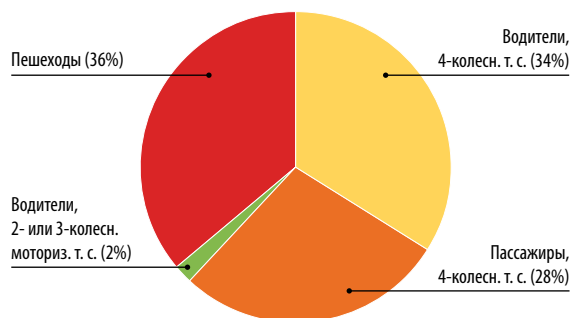
Источник: Департамент обеспечения БДД Министерства внутренних дел

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2007 г., Департамент обеспечения БДД Министерства внутренних дел

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2007 г., Департамент обеспечения БДД Министерства внутренних дел

Н/п: не применяется

Национальное законодательство

Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Да
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	60
В сельских районах	90 ^a
На автомагистралях	110 ^b
Осуществляется принудительное исполнение закона ^c	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Да
медиц. освидетельствования	Нет
УСАК для всего населения	0,03 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,03 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,03 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Нет
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^c	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Нет
Утверждены стандарты шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^c	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^c	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^c	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

^a Для дорог вне населенных районов и пунктов.
^b Для дорог, отмеченных специальными знаками.
^c Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения

Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да

Стандарты транспортных средств

Автопроизводители должны соблюдать стандарты в отношении:	
Потребления топлива	Да
Установки ремней безопасности на всех сиденьях	Да

Развитие альтернативных видов транспорта

Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Нет
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Н/п
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Н/п
Меры по ограничению дорожного движения	Н/п
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Нет
Субсидирование цен на общественный транспорт	Н/п
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п

Регулирование в отношении транспортных средств

Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Да
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства

Общее количество (2007 г.)	38 695 996
Легковые автомобили	72%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	8%
Грузовые автомобили	13%
Автобусы	2%
Другие	5%

Источник: Министерство внутренних дел

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП

Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (03)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Министерство внутренних дел
 Национальный координатор данных: Gennady Kirov, Всероссийская служба медицины катастроф
 Респонденты: Boris Grebenuk, Штаб Всероссийской службы медицины катастроф Aleksey Koldin, Всероссийская служба медицины катастроф (представитель Министерства здравоохранения и социального развития); Leonid Borisenko, Агентство социального развития Российской Федерации; Alexei Voitenkov, Министерство внутренних дел Российской Федерации; Andrei Fonski, Министерство транспорта Российской Федерации; Alexandr Gordienko, Министерство транспорта Российской Федерации

Румыния

Население: 21,44 млн (2007 г.)

Средний возраст: 37 лет

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 73 года

Доход:^a средний

Валовой нац. доход на душу населения: 6150 долл. США Рейтинг: 32 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,825 Рейтинг: 30 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 170,1

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a 4,2

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД

Головная организация: Межминистерский совет по БДД

Статус организации	Межминистерский
Финансируется из государственного бюджета	Да

Национальная стратегия БДД

Включает в себя цели в количественном выражении	Да ^a
Внедрение финансируется	Н/п
Ассигнованные ср-ва (в евро (год))	Н/п

^a Официально не утверждена правительством.

Основные данные

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травах со смертельным исходом (2007 г.) 2712^a (86% мужчины, 14% женщины)

Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травах (2007 г.) 29 832^b

Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя 1,5%^c

Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов 90% водители; 65% пассажиры^d

Пользование автомобильными ремнями безопасности

Всего	50% ^c
На передних сиденьях	80% ^c
На задних сиденьях	20% ^c

Исследования стоимости травм доступны Да

Оценка стоимости в год (в евро (2007 г.)) 1,20 млрд

Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы и несмертельные травмы Смлетельные и несмертельные травмы

Применяемые методы Нет информации

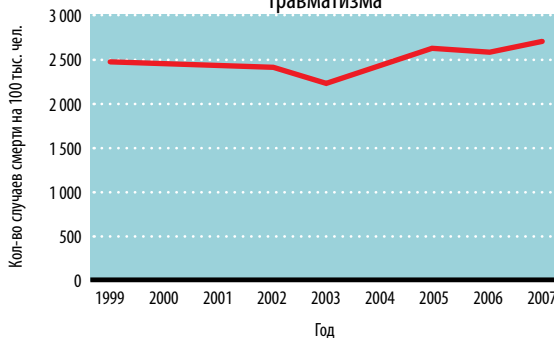
^a Данные полиции; лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^b Данные полиции.

^c 2007 г., Национальный директорат дорожной полиции.

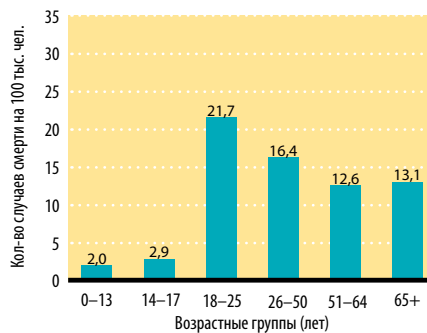
^d 2007–2008 гг., неофициальная оценка, произведенная Дорожной полицией; данные относятся к водителям и пассажирам мотоциклов.

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



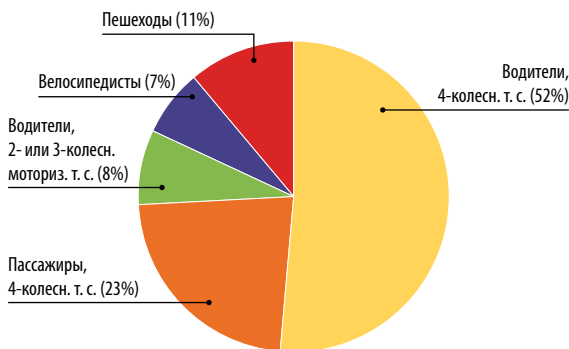
Источник: Директорат национальной дорожной полиции

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2007 г., Министерство внутренних дел и административных реформ, дорожная полиция

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2007 г., Директорат национальной дорожной полиции

Н/п: не применяется

Национальное законодательство

Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Да
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	50
В сельских районах	50
На автомагистралях	90
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Да
медиц. освидетельствования	Да
УСАК для всего населения	0,00 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,00 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,00 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Да
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Нет
Утверждены стандарты шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения

Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да

Стандарты транспортных средств

Автопроизводители должны соблюдать стандарты в отношении:	
Потребления топлива	Да
Установки ремней безопасности на всех сиденьях	Да

Развитие альтернативных видов транспорта

Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Да
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Да
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Да
Меры по ограничению дорожного движения	Да
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Нет
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Да
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Да
Субсидирование цен на общественный транспорт	Да
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Нет
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Да

Регулирование в отношении транспортных средств

Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Да
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства

Общее количество (2008 г.)	4 611 362
Легковые автомобили	79%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	1%
Микроавтобусы, грузовики и др. (емкость <20 чел.)	11%
Грузовые автомобили	3%
Автобусы	<1%
Немоторизованные т. с.	4%
Другие	2%

Источник: Direktorat по выдаче прав на управление транспортным средством и регистрации транспортных средств

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП

Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (112)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Министерство здравоохранения

Национальный координатор данных: Raed Arafat, Министерство здравоохранения

Респонденты: Gino Theodor Bosman, Direktorat национальной дорожной полиции, Министерство внутренних дел; Cristian Constantinescu, Министерство транспорта

Сан-Марино

Население: 0,03 млн (2007 г.)

Средний возраст: нет информации

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 82 года

Доход:^a высокий

Валовой нац. доход на душу населения: 41 044 долл. США Рейтинг: 10 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c Рейтинг: Н/п
Нет информации

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d
Нет информации

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a Нет информации

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



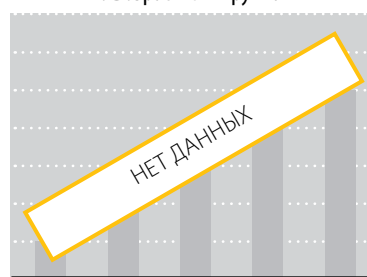
Институциональная структура БДД	
Головная организация:	Есть
Статус организации	Межминистерская
Финансируется из государственного бюджета	Нет
Национальная стратегия БДД	Несколько стратегий
Включает в себя цели в количественном выражении	Н/п
Внедрение финансируется	Н/п
Ассигнованные ср-ва (в евро (год))	Н/п

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма

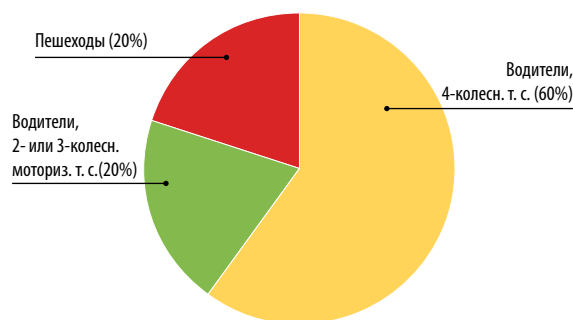


Основные данные	
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2007 г.)	1 ^a (80% мужчины, 20% женщины) ^b
Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травмах (2007 г.)	431 ^c
Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя	Нет информации
Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов	Нет информации
Пользование автомобильными ремнями безопасности	Нет информации
Всего	Нет информации
На передних сиденьях	Нет информации
На задних сиденьях	Нет информации
Исследования стоимости травм доступны	Нет
Оценка стоимости в год (в евро (год))	Н/п
Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы	Н/п
Применяемые методы	Н/п

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2004–2007 гг. (5 случаев смерти), Службы неотложной помощи

Национальное законодательство

Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Нет
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	50
В сельских районах	70
На автомагистралях	70
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Нет
медиц. освидетельствования	Нет
УСАК для всего населения	0,05 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,05 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,05 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Нет
Посты дорожно-патрульной службы	Да
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Нет
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Нет
Утверждены стандарты шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения

Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Нет
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да

Стандарты транспортных средств

Нет автомобильной промышленности

Развитие альтернативных видов транспорта

Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Нет
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Н/п
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Н/п
Меры по ограничению дорожного движения	Н/п
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Да
Субсидирование цен на общественный транспорт	Да
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Нет
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет

Регулирование в отношении транспортных средств

Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Да
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства

Общее количество (2007 г.)	51 590
Легковые автомобили	66%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	22%
Грузовые автомобили	7%
Автобусы	<1%
Другие	5%

Источник: Бюро экономического программирования

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП

Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (118)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Государственный Секретариат здравоохранения и социального обеспечения
 Национальный координатор данных: Andrea Gualtieri, Управление здравоохранения
 Респонденты: Eleonora Liberotti, Департамент иностранных дел; Vladimir Selva, Управление здравоохранения; Eva Guidi, Департамент местной окружающей среды; Dennis Guerra, Департамент иностранных дел; Federica Renzi, Департамент финансов и экономики; Marco Podeschi, Департамент труда и сотрудничества

Сербия

Население: 9,86 млн (2007 г.)

Средний возраст: 37 лет

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 73 года

Доход:^a средний

Валовой нац. доход на душу населения: 4730 долл. США Рейтинг: 35 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,821 Рейтинг: 32 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 154,0

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a 6,6

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД	
Головная организация:	Нет
Статус организации	Н/п
Финансируется из государственного бюджета	Н/п
Национальная стратегия БДД	Несколько стратегий
Включает в себя цели в количественном выражении	Н/п
Внедрение финансируется	Н/п
Ассигнованные ср-ва (в евро (год))	Н/п

Основные данные	
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных трамвах со смертельным исходом (2007 г.)	962 ^a (78% мужчины, 22% женщины)
Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных трамвах (2007 г.)	22 201 ^b
Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя	6,0% ^c
Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов	Нет информации
Пользование автомобильными ремнями безопасности	
Всего	40–50% ^d
На передних сиденьях	50–60% ^d
На задних сиденьях	4–5% ^d
Исследования стоимости травм доступны	Нет
Оценка стоимости в год (в евро (год))	Н/п
Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы	Н/п
Применяемые методы	Н/п

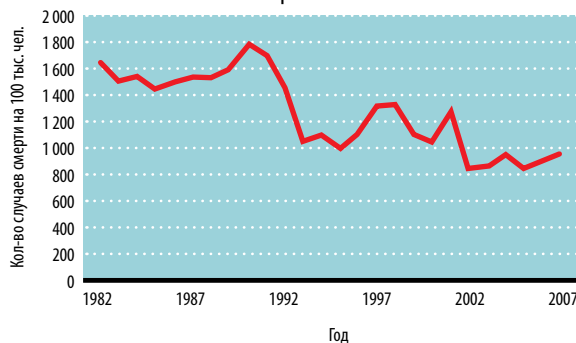
^a Данные полиции; лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^b Данные полиции.

^c 2007 г., статистика Сербского министерства внутренних дел.

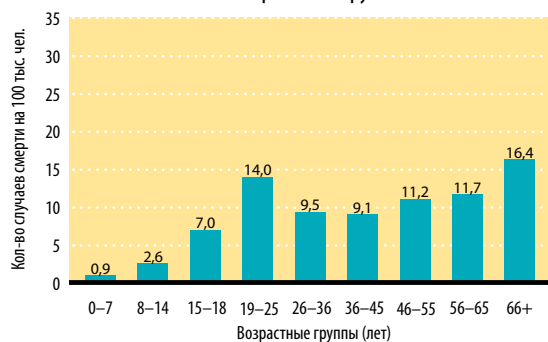
^d 2006 г., пилотная разработка Академии предотвращения преступлений и по делам полиции, наблюдательное исследование.

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



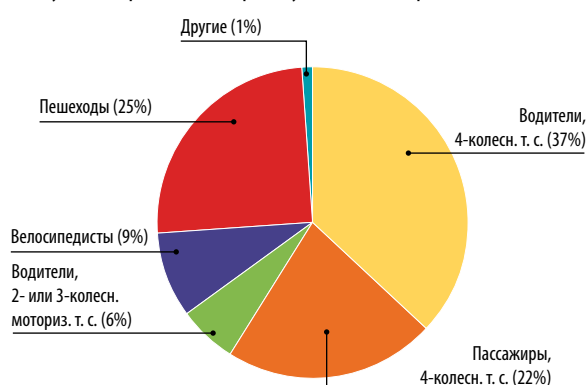
Источник: Статистика Сербского министерства внутренних дел (данные 1999–2007 гг., кроме Косово)

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2007 г., статистика Сербского министерства внутренних дел, 2007 г.

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2007 г., статистика Сербского министерства внутренних дел

Н/п: не применяется

Национальное законодательство

Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Да
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	60
В сельских районах	80
На автомагистралях	120
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Да
медич. освидетельствования	Да
УСАК для всего населения	0,05 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,05 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,00 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Да
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Нет
Утверждены стандарты шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	только лиц, занимающих передние сиденья
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Нет (субнациональный)
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	Н/п

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения

Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да

Стандарты транспортных средств

Автопроизводители должны соблюдать стандарты в отношении:	
Потребления топлива	Нет
Установки ремней безопасности на всех сиденьях	Да

Развитие альтернативных видов транспорта

Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Нет
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Н/п
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Н/п
Меры по ограничению дорожного движения	Н/п
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Да
Субсидирование цен на общественный транспорт	Да
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Да
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Да

Регулирование в отношении транспортных средств

Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Да
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства

Общее количество (2007 г.)	2 235 389
Легковые автомобили	68%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	1%
Микроавтобусы, грузовики и др. (вместимость <20 чел.)	1%
Грузовые автомобили	8%
Автобусы	<1%
Другие	22%

Источник: статистика Сербского министерства внутренних дел

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП

Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да ^a (94)

^a Доступен также региональный телефонный номер.

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Министерство здравоохранения и Министерство инфраструктуры
 Национальный координатор данных: Milena Paunovic, Институт здравоохранения, г. Белград
 Респонденты: Jovica Vasiljevic, Министерство внутренних дел, Директорат дорожной полиции; Demir Hadzic, Министерство инфраструктуры; Krsto Lirovac, Академия предотвращения преступлений по делам полиции; Ivana Radojicic, Институт скорой помощи, г. Белград; Svetlana Trtica, Институт общественного здравоохранения, г. Белград

Словакия

Население: 5,39 млн (2007 г.)

Средний возраст: 36 лет

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 74 года

Доход:^a высокий

Валовой нац. доход на душу населения: 11 730 долл. США Рейтинг: 24 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,872 Рейтинг: 24 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 272,1

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a 6,7

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД

Головная организация: Совет по БДД

Статус организации	Правительственная
Финансируется из государственного бюджета	Да

Национальная стратегия БДД

Включает в себя цели в количественном выражении	Да
Внедрение финансируется	Да
Ассигнованные ср-ва (в евро (2008 г.))	0,96 млн

Основные данные

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2007 г.)	627 ^a (76% мужчины, 24% женщины)
---	---

Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травмах (2007 г.)	11 310 ^b
--	---------------------

Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя	4,3% ^c
--	-------------------

Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов	Нет информации
--	----------------

Пользование автомобильными ремнями безопасности	Нет информации
Всего	Нет информации
На передних сиденьях	Нет информации
На задних сиденьях	Нет информации

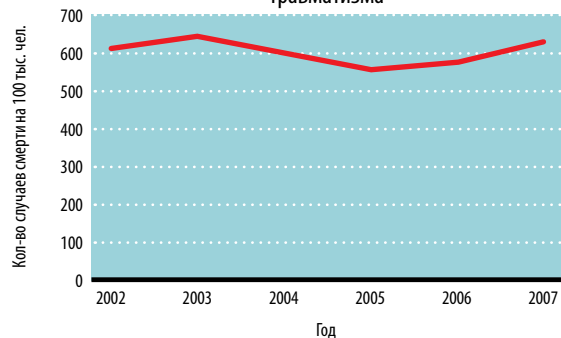
Исследования стоимости травм доступны	Да
Оценка стоимости в год (в евро (2007 г.))	297,96 млн
Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы	Смертельные и несмертельные травмы
Применяемые методы	Метод брутто-результата

^a Данные полиции; лица, умершие в течение 24 ч после ДТП.

^b Данные полиции.

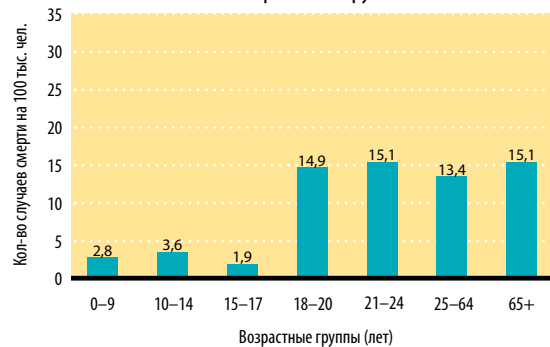
^c 2007 г., Регистр транспортных средств в Словацкой Республике, Министерство внутренних дел.

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



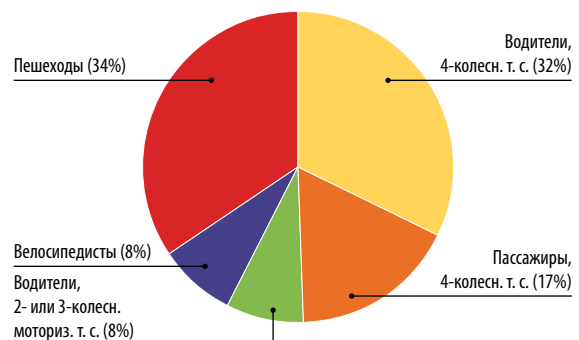
Источник: Система статистического учета ДТП, Министерство внутренних дел

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2007 г., Статистический обзор ДТП, Департамент дорожной полиции

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2007 г., Система статистического учета ДТП, Министерство внутренних дел

Н/п: не применяется

Национальное законодательство

Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Да
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	60
В сельских районах	90
На автомагистралях	130
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Да
медиц. освидетельствования	Нет
УСАК для всего населения	0,00 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,00 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,00 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Да
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Нет
Утверждены стандарты шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения

Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да

Стандарты транспортных средств

Автопроизводители должны соблюдать стандарты в отношении:	
Потребления топлива	Да
Установки ремней безопасности на всех сиденьях	Да

Развитие альтернативных видов транспорта

Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Нет
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Н/п
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Н/п
Меры по ограничению дорожного движения	Н/п
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Нет
Субсидирование цен на общественный транспорт	Н/п
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п

Регулирование в отношении транспортных средств

Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованные 2- или 3-колесных т. с.	Да
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства

Общее количество (2007 г.)	2 039 745
Легковые автомобили	72%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	3%
Микроавтобусы, грузовики и др. (емкость <20 чел.)	1%
Грузовые автомобили	11%
Автобусы	<1%
Другие	12%

Источник: Регистр транспортных средств в Словацкой Республике, Главное управление Словацкой Республики

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП

Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да ^a (112)

^a Доступен также региональный телефонный номер.

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Министерство здравоохранения
 Национальный координатор данных: Martin Smrek, Детский университетский госпиталь, г. Братислава
 Респонденты: Adam Hochel, Министерство здравоохранения; Katarina Halzlova, Управление общественного здравоохранения; Alena Petrikova, Президиум полицейских сил, Министерство внутренних дел; Stefan Pristas, Министерство транспорта; Hruskovic Samuel, Аварийно-спасательная служба Словакии; Darina Sedlakova, Представительство ВОЗ в Словацкой Республике

Словения

Население: 2,00 млн (2007 г.)

Средний возраст: 41 год

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 78 лет

Доход:^a высокий

Валовой нац. доход на душу населения: 20 960 долл. США Рейтинг: 19 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,923 Рейтинг: 17 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 509,9

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a 8,1

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД

Головная организация: Межминистерская рабочая группа по БДД	
Статус организации	Межминистерская
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия БДД	
Включает в себя цели в количественном выражении	Да
Внедрение финансируется	Да
Ассигнованные ср-ва (в евро (2008 г.))	2,20 млн

Основные данные

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2007 г.)	293 ^a (79% мужчины, 21% женщины)
Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травмах (2007 г.)	16 449 ^b
Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя	38,4% ^c
Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов	Нет информации
Пользование автомобильными ремнями безопасности	
Всего	80% ^d
На передних сиденьях	85% ^d
На задних сиденьях	51% ^d
Исследования стоимости травм доступны	
Оценка стоимости в год (в евро (год))	Н/п
Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы	Н/п
Применяемые методы	Н/п

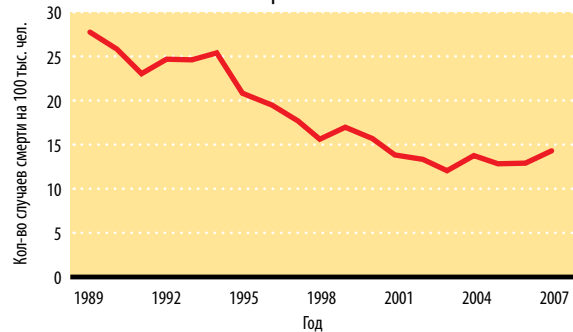
^a Данные полиции; лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^b Данные полиции.

^c 2007 г., Министерство внутренних дел, полиция.

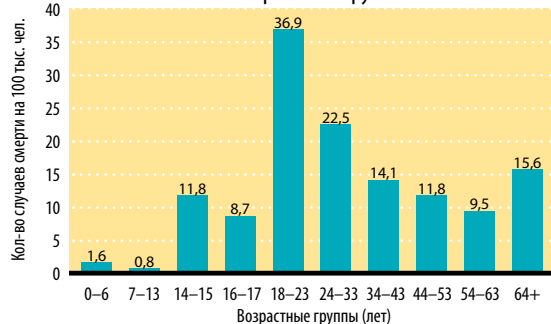
^d 2007 г., Министерство транспорта, Словенское дорожное агентство, обзорное исследование.

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



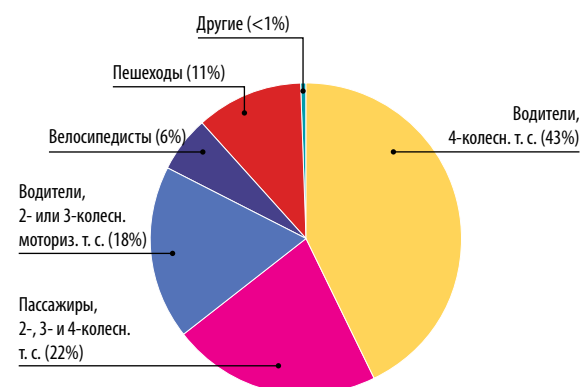
Источник: Бюро статистики Республики Словения

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2007 г., Министерство внутренних дел, полиция

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2008 г., Министерство внутренних дел, полиция

Н/п: не применяется

Национальное законодательство

Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Да
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	50
В сельских районах	90
На автомагистралях	130
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Да
медич. освидетельствования	Нет
УСАК для всего населения	0,05 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,00 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,00 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Да
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Нет
Исключения из применения законодательства	Нет
Утверждены стандарты шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения

Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Нет
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Нет

Стандарты транспортных средств

Автопроизводители должны соблюдать стандарты в отношении:	
Потребления топлива	Нет
Установки ремней безопасности на всех сиденьях	Да

Развитие альтернативных видов транспорта

Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Да
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Да
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Да
Меры по ограничению дорожного движения	Да
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Да
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Да ^a
Субсидирование цен на общественный транспорт	Да
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Да
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет

^a Осуществляются и другие мероприятия, кроме перечисленных.

Регулирование в отношении транспортных средств

Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Да
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства

Общее количество (2007 г.)	1 286 903
Легковые автомобили	79%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	6%
Грузовые автомобили	6%
Автобусы	<1%
Другие	9%

Источник: Министерство внутренних дел

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП

Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (112)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Министерство здравоохранения
 Национальный координатор данных: Matej Kožir, Министерство здравоохранения
 Респонденты: Vesna Marinko, Министерство транспорта, Direktorat транспорта, Bojan Žlender, Министерство транспорта, Словенское дорожное агенство, Совет по безопасности дорожного движения; Voštan Srdelj, Министерство внутренних дел, Главное управление полиции, Отдел дорожной полиции; Mateja Rok-Simon, Институт общественного здравоохранения Словенской Республики; Robert Štoba, Zavod Varnapot (Институт «Счастливого пути»)

Соединенное Королевство

Население: 60,77 млн (2007 г.)

Средний возраст: 39 лет

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 79 лет

Доход:^a высокий

Валовой нац. доход на душу населения: 42 740 долл. США Рейтинг: 8 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,942 Рейтинг: 14 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 476,5

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a 9,8

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД	
Головная организация:	Нет
Статус организации	Н/п
Финансируется из государственного бюджета	Н/п
Национальная стратегия БДД	Да
Включает в себя цели в количественном выражении	Да
Внедрение финансируется	Да
Ассигнованные ср-ва (в евро (год))	Нет информации

Основные данные	
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2006 г.)	3298 ^a (76% мужчины, 24% женщины)
Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травмах (2006 г.)	264 288 ^b
Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя	17,0% ^c
Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов	98% ^d
Пользование автомобильными ремнями безопасности	
Всего	Нет информации
На передних сиденьях	91% ^e
На задних сиденьях	84–90% ^e
Исследования стоимости травм доступны	Да
Оценка стоимости в год (в евро (2006 г.))	19,49 млрд
Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы	Смертельные и несмертельные травмы
Применяемые методы	Готовность платить

^a Данные полиции; лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

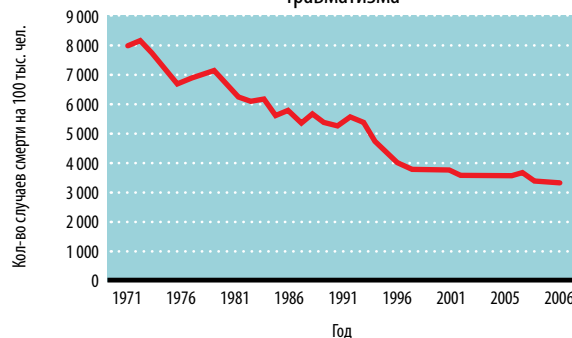
^b Данные полиции.

^c 2006 г., *Road Casualties Great Britain: 2006. Annual Report*, Министерство транспорта.

^d 2006 г., Оценка Министерства транспорта.

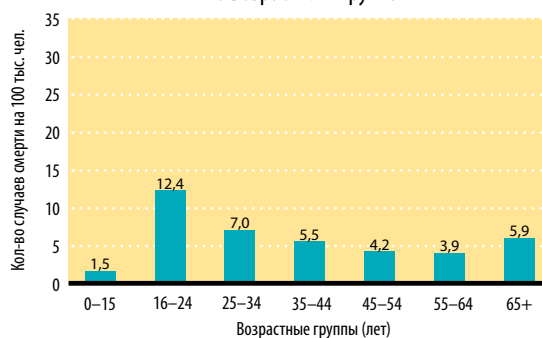
^e 2006–2007 гг., Министерство транспорта, наблюдательные исследования.

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



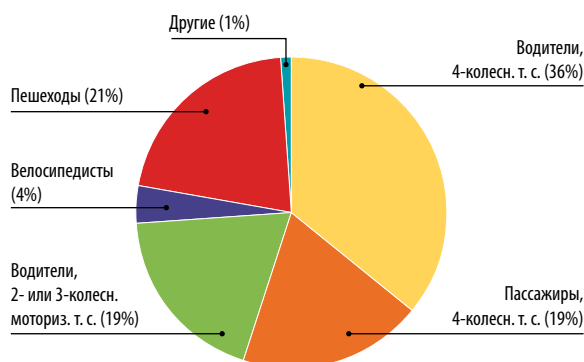
Источник: *Road Casualties Great Britain: 2006 Annual Report*, Министерство транспорта, *Road Traffic Collision Statistics (Northern Ireland) Annual Report 2006*, Служба полиции Северной Ирландии

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2006 г., *Road Casualties Great Britain: 2006 Annual Report*, Министерство транспорта, *Road Traffic Collision Statistics (Northern Ireland) Annual Report 2006*, Служба полиции Северной Ирландии

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2006 г., *Road Casualties Great Britain: 2006 Annual Report*, Министерство транспорта, *Road Traffic Collision Statistics (Northern Ireland) Annual Report 2006*, Служба полиции Северной Ирландии

Н/п: не применяется

Национальное законодательство	
Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Да
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	50
В сельских районах	100
На автомагистралях	115
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	Нет единого мнения
Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Нет
медиц. освидетельствования	Нет
УСАК для всего населения	0,08 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,08 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,08 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Нет
Посты дорожно-патрульной службы	Нет
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Нет
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	Нет единого мнения
Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Да ^b
Утверждены стандарты шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	Нет единого мнения
Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	Нет единого мнения
Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	Нет единого мнения

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

^b Исключения: сикхи, управляющие транспортными средствами в чалме.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения	
Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да

Стандарты транспортных средств	
Автопроизводители должны соблюдать стандарты в отношении:	
Потребления топлива	Да
Установки ремней безопасности на всех сиденьях	Да

Развитие альтернативных видов транспорта	
Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Да ^a
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Да
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Да
Меры по ограничению дорожного движения	Да
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Нет
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Да
Субсидирование цен на общественный транспорт	Да
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Да
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет

^a Осуществляются и другие мероприятия, кроме перечисленных.

Регулирование в отношении транспортных средств	
Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	Да
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства	
Общее количество (2006 г.)	34 327 520
Легковые автомобили	84%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	4%
Микроавтобусы, грузовики и др. (емкость <20 чел.)	9%
Грузовые автомобили	1%
Автобусы	1%
Другие	1%

Источник: Vehicle Licensing Statistics: 2006, Министерство транспорта, Northern Ireland Transport Statistics 2006, Министерство регионального развития

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП	
Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (999)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Министерство транспорта
 Национальный координатор данных: Mark Bellis, Центр общественного здравоохранения, Ливерпульский университет им. Джона Мурса;
 Sara Hughes, Центр общественного здравоохранения, Ливерпульский университет им. Джона Мурса
 Респонденты: Andrew Colski, Министерство транспорта; Pat Kilbey, Министерство транспорта; Harry Green, Министерство окружающей среды; Carol Ann Munn, Правительство Шотландии; Paul Taylor, Ассоциация начальствующего состава полиции; Sue Maisey, Министерство здравоохранения; Meryl James, Правительство Ассамблеи Уэльса

Таджикистан

Население: 6,74 млн (2007 г.)

Средний возраст: 20 лет

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 64 года

Доход:^a низкий

Валовой нац. доход на душу населения: 460 долл. США Рейтинг: 49 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,684 Рейтинг: 48 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 28,8

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a 0,8

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД	
Головная организация: Государственная автомобильная инспекция МВД	
Статус организации	Правительственная
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия БДД	Несколько стратегий
Включает в себя цели в количественном выражении	Н/п
Внедрение финансируется	Н/п
Ассигнованные ср-ва (в евро (год))	Н/п

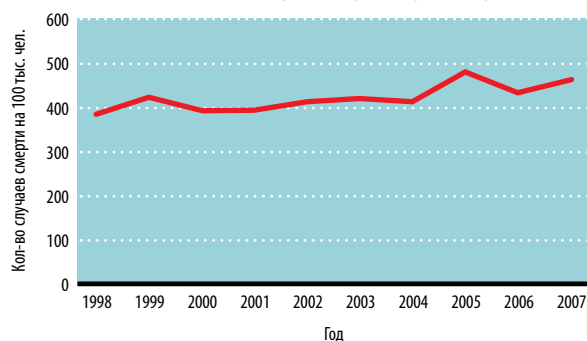
Основные данные	
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травах со смертельным исходом (2007 г.)	464 ^a (78% мужчины, 22% женщины)
Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травах (2007 г.)	2048 ^b
Дорожно-транспортные травы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя	5,0% ^c
Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов	Нет информации
Пользование автомобильными ремнями безопасности	
Всего	Нет информации
На передних сиденьях	Нет информации
На задних сиденьях	Нет информации
Исследования стоимости травм доступны	Нет
Оценка стоимости в год (в евро (год))	Н/п
Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травы	Н/п
Применяемые методы	Н/п

^a Данные Государственной автомобильной инспекции МВД; лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^b Данные Государственной автомобильной инспекции МВД.

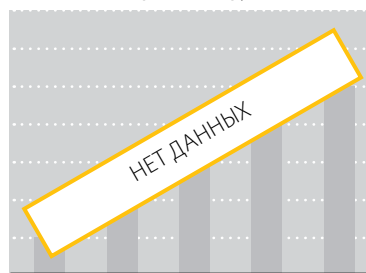
^c 2007 г., Государственная автомобильная инспекция МВД.

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма

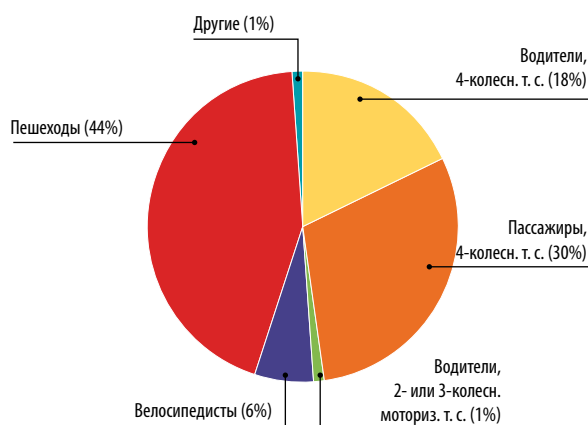


Источник: Государственная автомобильная инспекция Министерства внутренних дел

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2007 г., Государственная автомобильная инспекция Министерства внутренних дел

Н/п: не применяется

Национальное законодательство

Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Да
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	60
В сельских районах	90
На автомагистралях	110
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Да
медич. освидетельствования	Да
УСАК для всего населения	0,03 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,03 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,03 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Да
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Нет
Исключения из применения законодательства	Нет
Утверждены стандарты шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения

Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да

Стандарты транспортных средств

Нет автомобильной промышленности	
----------------------------------	--

Развитие альтернативных видов транспорта

Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Нет
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Н/п
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Н/п
Меры по ограничению дорожного движения	Н/п
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Нет (субнациональная)
Субсидирование цен на общественный транспорт	Н/п
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п

Регулирование в отношении транспортных средств

Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Да
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства

Общее количество (2007 г.)	268 018
Легковые автомобили	72%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	4%
Микроавтобусы, грузовики и др. (вместимость <20 чел.)	7%
Грузовые автомобили	15%
Автобусы	2%

Источник: Государственная автомобильная инспекция Министерства внутренних дел

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП

Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (03)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Министерство здравоохранения
 Национальный координатор данных: Abduvali Razzakov, Таджикский государственный медицинский университет
 Респонденты: Kurbonkhon Saidov, Министерство транспорта и сообщений; Nazarali Rahmatulloev, Государственная автомобильная инспекция МВД; Hasan Nazarov, Хатлонская областная клиническая больница; Shuhratjon Ziyoboev, Худжандская клиническая больница № 1; Shodi Jamshedov, Управление здравоохранения Горно-Бадахшанской автономной области

Туркменистан

Население: 5,0 млн (2007 г.)

Средний возраст: 24 года

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 63 года

Доход:^a средний

Валовой нац. доход на душу населения: 1234 долл. США Рейтинг: 46 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,728 Рейтинг: 44 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 80,9

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a 8,7

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



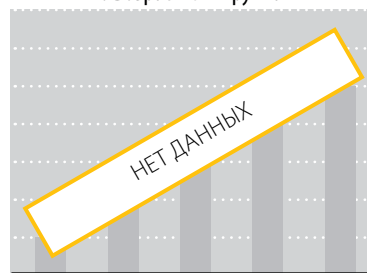
Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



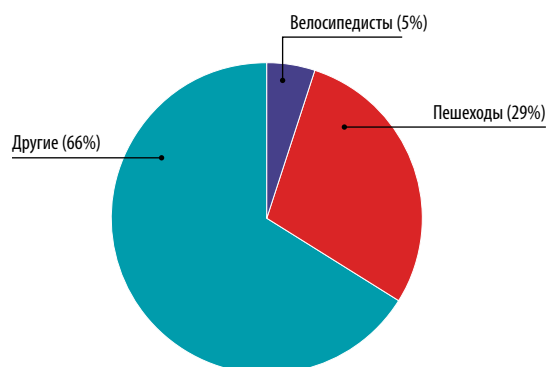
Институциональная структура БДД	
Головная организация:	Нет
Статус организации	Н/п
Финансируется из государственного бюджета	Н/п
Национальная стратегия БДД	Несколько стратегий
Включает в себя цели в количественном выражении	Н/п
Внедрение финансируется	Н/п
Ассигнованные ср-ва (в евро (год))	Н/п

Основные данные	
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2006 г.)	650 ^a
Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травмах (2006 г.)	1606 ^b
Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя	7,4% ^c
Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов	Нет информации
Пользование автомобильными ремнями безопасности	
Всего	Нет информации
На передних сиденьях	Нет информации
На задних сиденьях	Нет информации
Исследования стоимости травм доступны	Нет
Оценка стоимости в год (в евро (год))	Н/п
Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы	Н/п
Применяемые методы	Н/п

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: Служба дорожного надзора полиции Министерства внутренних дел

Н/п: не применяется

Национальное законодательство

Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Нет
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Нет
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	60
В сельских районах	90
На автомагистралях	110
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Да
медиц. освидетельствования	Да
УСАК для всего населения	0,05 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,05 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,05 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Да
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Нет
Исключения из применения законодательства	Нет
Утверждены стандарты шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Нет
Принудительное правоприменение касается:	только лиц, занимающих передние сиденья
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	Н/п

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения

Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да

Стандарты транспортных средств

Нет автомобильной промышленности	
----------------------------------	--

Развитие альтернативных видов транспорта

Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Нет информации
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Н/п
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Н/п
Меры по ограничению дорожного движения	Н/п
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Да
Субсидирование цен на общественный транспорт	Да
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Да
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет

Регулирование в отношении транспортных средств

Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Да
микровавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства

Общее количество (2008 г.)	651 564
Легковые автомобили	62%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	18%
Грузовые автомобили	16%
Автобусы	4%

Источник: Служба дорожного надзора полиции Министерства внутренних дел

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП

Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (03)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Министерство иностранных дел
 Национальный координатор данных: Begklich Ovezklichev, Министерство здравоохранения и медицинской промышленности Туркменистана
 Респонденты: Gurbanmurad Shihmuradov, национальный концерн «Туркменавтоёллары»; Mekan Gaipov, Служба дорожного надзора полиции Министерства внутренних дел Туркменистана; Maral Kakisheva, Ашхабадский городской госпиталь травматологии и неотложной хирургии; Nataliya Levaya, Национальное общество Туркменского Красного Полумесяца; Irina Kivandova, Ашхабадский городской центр профилактики наркомании, алкоголизма и психических заболеваний Министерства здравоохранения и медицинской промышленности Туркменистана; Maral Kakabaeva, Государственный комитет Туркменистана по статистике; Dovran Ovezov, Центр скорой помощи Министерства здравоохранения и медицинской промышленности Туркменистана; Ata Borpiev, Информационный центр; Mamedov Meylis, Министерство автомобильного транспорта и автомобильных дорог Туркменистана

Турция

Население: 74,88 млн (2007 г.)

Средний возраст: 27 лет

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 73 года

Доход:^a средний

Валовой нац. доход на душу населения: 8020 долл. США Рейтинг: 30 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,798 Рейтинг: 40 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 87,1

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a 3,2

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД	
Головная организация: Совет по БДД	
Статус организации	Межминистерская
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия БДД	Несколько стратегий
Включает в себя цели в количественном выражении	Н/п
Внедрение финансируется	Н/п
Ассигнованные ср-ва (в евро (год))	Н/п

Основные данные	
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травах со смертельным исходом (2006 г.)	4633 ^a (77% мужчины, 23% женщины)
Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травах (2007 г.)	169 080 ^b
Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя	2,0% ^c
Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов	12% водителей ^c
Пользование автомобильными ремнями безопасности	70% ^d
Всего	
На передних сиденьях	Нет информации
На задних сиденьях	Нет информации
Исследования стоимости травм доступны	Да
Оценка стоимости в год (в евро (2002 г.))	8,92 млрд
Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы	Смертельные и несмертельные травмы
Применяемые методы	Нет информации

^a Данные Турецкого института статистики; лица, умершие на месте ДТП.

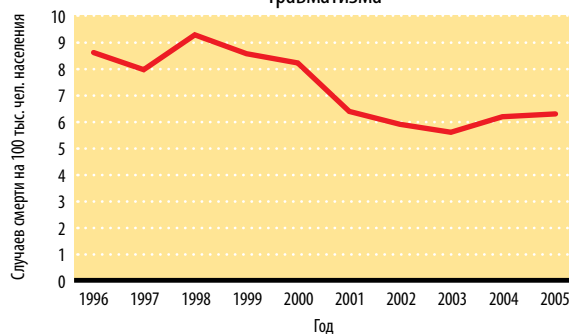
^b Данные Турецкого института статистики.

^c 2005–2007 гг., Управление безопасности.

^d 2007 г., Управление безопасности, только сельские дороги. (20% дорог в городских центрах).

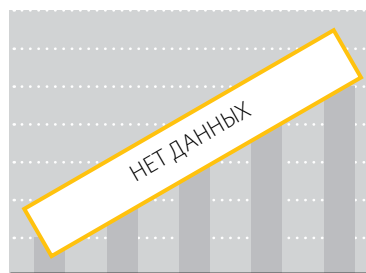
Н/п: не применяется

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма

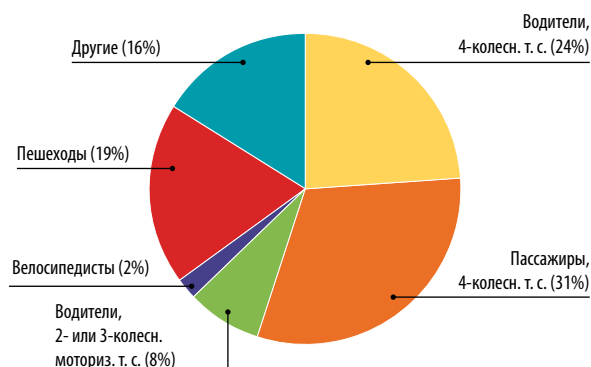


Источник: Traffic Accident Statistics (Road) 2007, Турецкий институт статистики

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2006 г., Главное управление безопасности

Национальное законодательство

Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Да
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	50
В сельских районах	90
На автомагистралях	120
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Да
медич. освидетельствования	Нет
УСАК для всего населения	0,05 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,05 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,00 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Да
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Нет
Утверждены стандарты шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения

Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да

Стандарты транспортных средств

Автопроизводители должны соблюдать стандарты в отношении:	
Потребления топлива	Да
Установки ремней безопасности на всех сиденьях	Да

Развитие альтернативных видов транспорта

Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Нет (субнациональная)
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Н/п
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Н/п
Меры по ограничению дорожного движения	Н/п
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Да
Субсидирование цен на общественный транспорт	Нет
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Да
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Да

Регулирование в отношении транспортных средств

Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Да
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства

Общее количество (2008 г.)	13 311 000
Легковые автомобили	50%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	15%
Микроавтобусы, грузовики и др. (вместимость <20 чел.)	18%
Грузовые автомобили	6%
Автобусы	2%
Немоторизованные т. с.	1%
Другие	9%

Источник: Турецкий институт статистики; по данным Управления безопасности.

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП

Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (112)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Министерство здравоохранения
 Национальный координатор данных: Huseyin Fazil Inan, Министерство здравоохранения
 Респонденты: Bora Kayser, Министерство здравоохранения; Senturk Demiral, Главное управление безопасности; Ismet Temel, Турецкий институт статистики (Turkstat); Veysel Akkus, Главное управление шоссейных дорог; Erpulat Ozis, Университет Уфука; A. Haki Turkdemir, Управление здравоохранения провинции Анкара; Y. Mehmet Kontas, Представительство ВОЗ в Турции

Узбекистан

Население: 27,37 млн (2007 г.)

Средний возраст: 23 года

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 68 лет

Доход:^a низкий

Валовой нац. доход на душу населения: 730 долл. США Рейтинг: 47 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,701 Рейтинг: 46 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d
нет информации

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a 5,3

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.

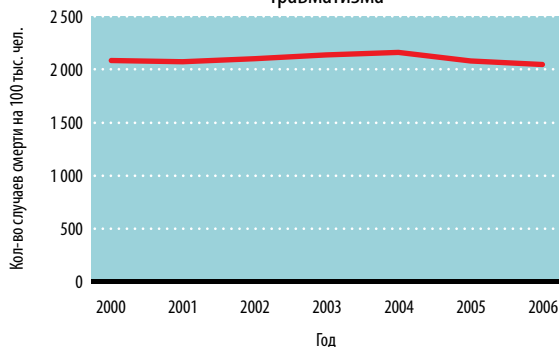


Институциональная структура БДД	
Головная организация: Государственная автомобильная инспекция МВД	
Статус организации	Правительственная
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия БДД	
Включает в себя цели в количественном выражении	Да
Внедрение финансируется	Нет информации
Ассигнованные ср-ва (в евро (год))	Н/п

Основные данные	
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травах со смертельным исходом (2006 г.)	2034 ^a
Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травах (год)	Нет информации
Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя	Нет информации
Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов	Нет информации
Пользование автомобильными ремнями безопасности	
Всего	Нет информации
На передних сиденьях	Нет информации
На задних сиденьях	Нет информации
Исследования стоимости травм доступны	
Оценка стоимости в год (в евро (год))	Н/п
Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы	Н/п
Применяемые методы	Н/п

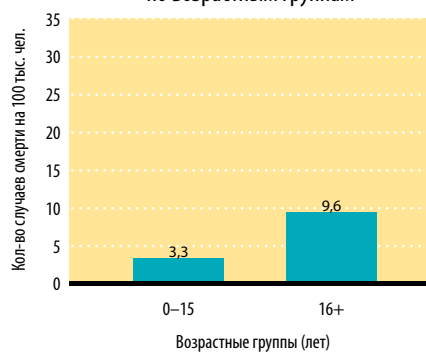
^a Данные Министерства внутренних дел; лица, умершие на месте ДТП.

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



Источник: Министерство внутренних дел

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2006 г., Государственная автомобильная инспекция Министерства внутренних дел

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Н/п: не применяется

Национальное законодательство	
Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Нет
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	70
В сельских районах	70
На автомагистралях	90
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Да
медич. освидетельствования	Да
УСАК для всего населения	Отсутствует
УСАК для молодых или начинающих водителей	Отсутствует
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	Отсутствует
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Нет
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Нет
Утверждены стандарты шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Нет информации
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	Н/п

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения	
Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да

Стандарты транспортных средств	
Автопроизводители должны соблюдать стандарты в отношении:	
Потребления топлива	Да
Установки ремней безопасности на всех сиденьях	Да

Развитие альтернативных видов транспорта	
Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Нет информации
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Н/п
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Н/п
Меры по ограничению дорожного движения	Н/п
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Нет информации
Субсидирование цен на общественный транспорт	Н/п
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п

Регулирование в отношении транспортных средств	
Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- и 3-колесных т. с.	Да
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства	
Общее количество, год:	Нет информации

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП	
Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (03)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Министерство здравоохранения

Национальный координатор данных: Mirhakim Azizov, Научно-исследовательский институт травматологии и ортопедии Министерства здравоохранения Республики Узбекистан; Gulnora Kasimova, Научно-исследовательский институт травматологии и ортопедии, г. Ташкент
Респонденты: Н/п

Украина

Население: 46,21 млн (2007 г.)

Средний возраст: 39 лет

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 67 лет

Доход:^a средний

Валовой нац. доход на душу населения: 2550 долл. США Рейтинг: 43 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,800 Рейтинг: 39 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d нет информации

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a 6,9

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



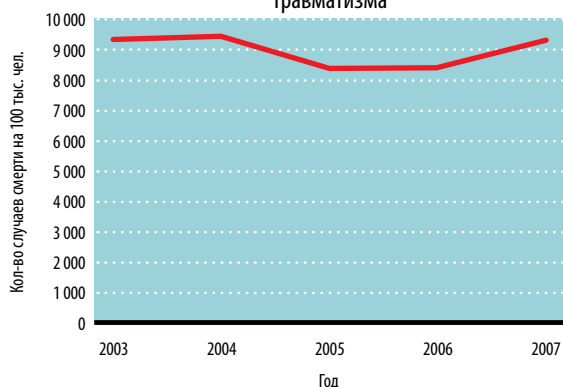
Институциональная структура БДД	
Головная организация: Министерство здравоохранения	
Статус организации	Правительственная
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия БДД	
Включает в себя цели в количественном выражении	Н/п
Внедрение финансируется	Н/п
Ассигнованные ср-ва (в евро (год))	Н/п

Основные данные	
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2007 г.)	9921 ^a (76% мужчины, 24% женщины)
Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травмах (2007 г.)	40 887 ^b
Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя	Нет информации
Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов	Нет информации
Пользование автомобильными ремнями безопасности	
Всего	Нет информации
На передних сиденьях	Нет информации
На задних сиденьях	Нет информации
Исследования стоимости травм доступны	
Оценка стоимости в год (в евро (год))	Н/п
Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы	Н/п
Применяемые методы	Н/п

^a Данные здравоохранения; лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

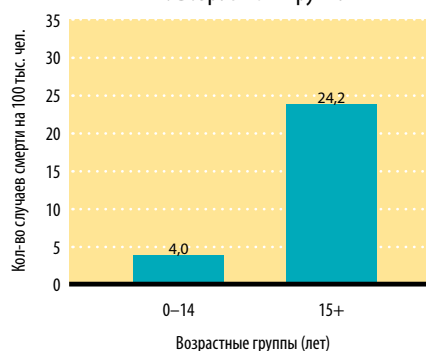
^b Источник данных не определен.

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



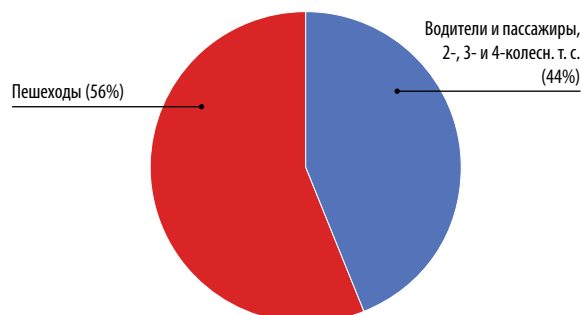
Источник: Центр медицинской статистики

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2006 г., Государственный комитет статистики Украины, отдел статистики транспорта и связи

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: Центр медицинской статистики

Н/п: не применяется

Национальное законодательство

Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Нет
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Нет
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	60
В сельских районах	40
На автомагистралях	90
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	Нет единого мнения
Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Да
медиц. освидетельствования	Нет
УСАК для всего населения	0,00 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,00 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,00 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Нет
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	Нет единого мнения
Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Нет
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Н/п
Распространяется на все типы мотоциклов	Н/п
Исключения из применения законодательства	Н/п
Утверждены стандарты шлемов	Н/п
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	Н/п
Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Нет
только лиц,	
Принудительное правоприменение касается:	занимающих
передние сиденья	
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	Нет единого мнения
Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	Н/п

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения

Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Нет

Стандарты транспортных средств

Автопроизводители должны соблюдать стандарты в отношении:	
Потребления топлива	Нет
Установки ремней безопасности на всех сиденьях	Нет

Развитие альтернативных видов транспорта

Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Нет
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Н/п
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Н/п
Меры по ограничению дорожного движения	Н/п
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Нет (субнациональная)
Субсидирование цен на общественный транспорт	Н/п
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п

Регулирование в отношении транспортных средств

Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- и 3-колесных т. с.	Да
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства

Общее количество, год:	Нет информации
------------------------	----------------

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП

Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (03)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: на момент публикации настоящего Доклада данные не были подтверждены Правительством Украины

Национальный координатор данных: Irina Fedenko, Министерство здравоохранения

Респонденты: Mikhail Golubchikov, Министерство здравоохранения Украины; Svetlana Sinelnik, Министерство здравоохранения Украины

Финляндия

Население: 5,28 млн (2007 г.)

Средний возраст: 41 год

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 79 лет

Доход:^a высокий

Валовой нац. доход на душу населения: 44 400 долл. США Рейтинг: 7 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,954 Рейтинг: 8 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 540,0

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a 12,6

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД	
Головная организация: Министерство транспорта и связи Финляндии	
Статус организации	Правительственная
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия БДД	
Включает в себя цели в количественном выражении	Да
Внедрение финансируется	Да
Ассигнованные ср-ва (в евро (год))	Нет информации

Основные данные	
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травах со смертельным исходом (2007 г.)	380 ^a (73% мужчины, 27% женщины)
Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травах (2007 г.)	8446 ^b
Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя	23,9% ^b
Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов	95% Водителей ^c
Пользование автомобильными ремнями безопасности	
Всего	Нет информации
На передних сиденьях	89% ^d
На задних сиденьях	80% ^e
Исследования стоимости травм доступны	
Оценка стоимости в год (в евро (2007 г.))	2,53 млрд
Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы	Смертельные и несмертельные травмы
Применяемые методы	Метод брутто-результата; готовность платить

^a Road Traffic Accidents 2007, Статистическое управление Финляндии, Центральная организация по БДД в Финляндии; лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

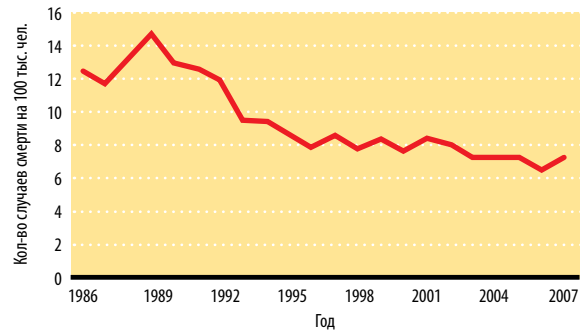
^b Road Traffic Accidents 2007, Статистическое управление Финляндии, Центральная организация по БДД в Финляндии.

^c Оценка, выполненная группой по выработке единого мнения.

^d 2007 г., Центральная организация по БДД в Финляндии.

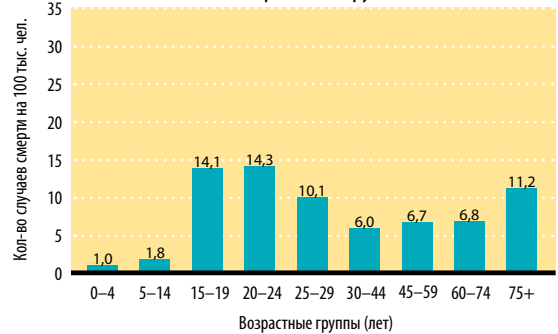
^e 2007 г., Центральная организация по безопасности дорожного движения в Финляндии, данные относятся только к городским районам.

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



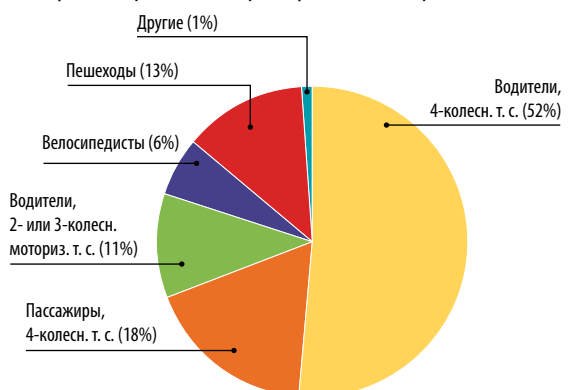
Источник: Road Traffic Accidents 2007, Статистическое управление Финляндии, Центральная организация по БДД в Финляндии

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2007 г., Road Traffic Accidents 2007, Статистическое управление Финляндии, Центральная организация по БДД в Финляндии

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2007 г., Road Traffic Accidents 2007, Статистическое управление Финляндии, Центральная организация по БДД в Финляндии

Н/п: не применяется

Национальное законодательство	
Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Да
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	50
В сельских районах	80
На автомагистралях	80–100
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	Да
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Да
медиц. освидетельствования	Нет
УСАК для всего населения	0,05 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,05 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,05 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Да
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Да ^b
Утверждены стандарты шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ремнях безопасности	
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

^b Исключения: специально оборудованные 2-, 3- и 4-колесные транспортные средства; инвалиды и сотрудники, выполняющие особые функции.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения	
Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да

Стандарты транспортных средств	
Автопроизводители должны соблюдать стандарты в отношении:	
Потребления топлива	Да
Установки ремней безопасности на всех сиденьях	Да

Развитие альтернативных видов транспорта	
Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Да ^a
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Нет
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Нет
Меры по ограничению дорожного движения	Нет
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Нет
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	
Субсидирование цен на общественный транспорт	Да
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Да
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет

^a Осуществляются и другие мероприятия, кроме перечисленных.

Регулирование в отношении транспортных средств	
Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Нет
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства	
Общее количество (2007 г.)	4 656 370
Легковые автомобили	61%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	8%
Грузовых автомобилей	2%
Автобусов	<1%
Другие	29%

Источник: Финское управление транспортных средств

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП	
Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (112)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Министерство социального обеспечения и здравоохранения

Национальный координатор данных: Petri Jaaskelainen, Центральная организация по БДД в Финляндии

Респонденты: Merja Soderholm, Министерство социального обеспечения и здравоохранения; Leif Beilinson, Министерство транспорта и связи; Pasi Kemppainen, Национальная дорожная полиция; Marita Koivukoski, Финское управление транспортных средств

Франция

Население: 61,65 млн (2007 г.)

Средний возраст: 39 лет

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 81 год

Доход:^a высокий

Валовой нац. доход на душу населения: 38 500 долл. США Рейтинг: 13 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,955 Рейтинг: 6 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 498,0

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a 6,2

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД

Головная организация: Межведомственная рабочая группа по БДД	
Статус организации	Межминистерская
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия БДД	
Включает в себя цели в количественном выражении	Да
Внедрение финансируется	Да
Ассигнованные ср-ва (в евро (2007 г.))	2,30 млрд

Основные данные

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травах со смертельным исходом (2007 г.)	4620 ^a (76% мужчины, 24% женщины)
Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травах (2007 г.)	77 007 ^b
Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя	27,0% ^c
Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов	95% ^d
Пользование автомобильными ремнями безопасности	
Всего	Нет информации
На передних сиденьях	98% ^e
На задних сиденьях	83% ^e
Исследования стоимости травм доступны	
Оценка стоимости в год (в евро (2006 г.))	Да 11,60 млрд
Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы	Смертельные и несмертельные травмы
Применяемые методы	Метод брутто-результата

^a Данные Межведомственной национальной обсерватории по БДД (ONISR); лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^b Данные Межведомственной национальной обсерватории по БДД (ONISR).

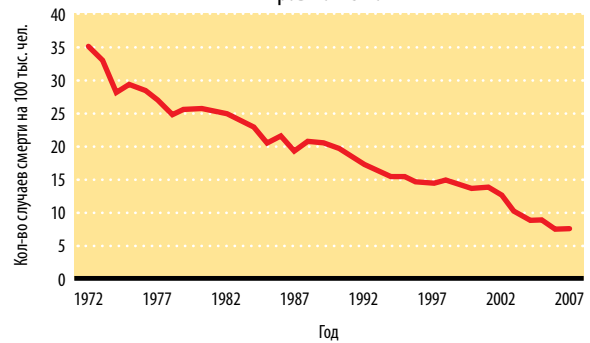
^c 2006 г., Межведомственная национальная обсерватория по БДД (ONISR).

^d 2006 г., ONISR, обсервационное исследование, данные относятся только к мотоциклистам (99% – водители и пассажиры мопедов).

^e 2006 г., ONISR, обсервационное исследование.

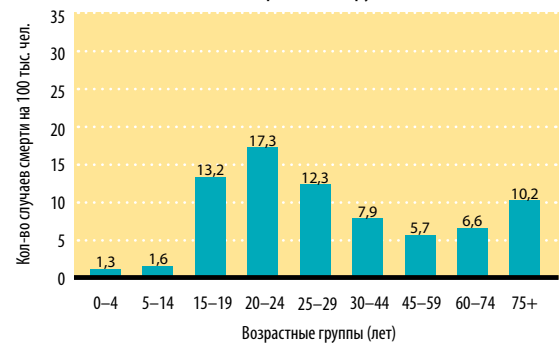
Н/п: не применяется

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



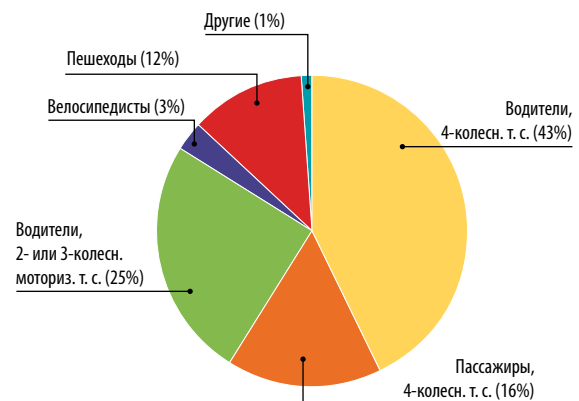
Источник: Межведомственная национальная обсерватория по БДД (ONISR)

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2007 г., Межведомственная национальная обсерватория по БДД (ONISR)

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2007 г., Межведомственная национальная обсерватория по БДД (ONISR)

Национальное законодательство	
Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Да
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	50
В сельских районах	90
На автомагистралях	130
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Да
медиц. освидетельствования	Нет
УСАК для всего населения	0,05 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,05 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,05 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Да
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Да ^b
Утверждены стандарты шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

^b Исключения: двухколесные моторизованные транспортные средства, оборудованные ремнями безопасности.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения	
Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Нет

Стандарты транспортных средств	
Автопроизводители должны соблюдать стандарты в отношении:	
Потребления топлива	Нет
Установки ремней безопасности на всех сиденьях	Да

Развитие альтернативных видов транспорта	
Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Нет (субнациональная)
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Н/п
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Н/п
Меры по ограничению дорожного движения	Н/п
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Да
Субсидирование цен на общественный транспорт	Да
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Нет
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет

Регулирование в отношении транспортных средств	
Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Нет
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства	
Общее количество (2007 г.)	39 926 000
Легковые автомобили	77%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	6%
Микроавтобусы, грузовики и др. (емкость <20 чел.)	14%
Грузовые автомобили	1%
Автобусы	<1%
Другие	1%

Источник: 2006 г., Chambre syndicale nationale du motorcycle; 2007 г., Fichier central des automobiles; 2008 г., Comité des constructeurs français d'automobiles

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП	
Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (112)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Межведомственная рабочая группа по БДД

Национальный координатор данных: Bernard Laumon, Национальный научно-исследовательский институт транспорта и безопасности на транспорте (INRETS)

Респонденты: Jean Chapelon, Национальная межведомственная обсерватория по БДД (ONISR); Mireille Chiron, Национальный научно-исследовательский институт транспорта и безопасности на транспорте (INRETS); Mouloud Haddak, Национальный научно-исследовательский институт транспорта и безопасности на транспорте (INRETS); Alexis Marsan, Министерство внутренних дел; Yves Rauch, Министерство транспорта

Хорватия

Население: 4,56 млн (2007 г.)

Средний возраст: 41 год

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 76 лет

Доход:^a средний

Валовой нац. доход на душу населения: 10 460 долл. США Рейтинг: 26 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,862 Рейтинг: 28 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 327,5

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a 5,3

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД	
Головная организация	Да
Статус организации	Межминистерская
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия БДД	
Включает в себя цели в количественном выражении	Да
Внедрение финансируется	Да
Ассигнованные ср-ва (в евро (2008 г.))	2,08 млн

Основные данные	
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2007 г.)	619 ^a
Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травмах (2007 г.)	25 092 ^b
Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя	30,0% ^c
Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов	Нет информации
Пользование автомобильными ремнями безопасности	
Всего	45% ^d
На передних сиденьях	Нет информации
На задних сиденьях	Нет информации
Исследования стоимости травм доступны	
Оценка стоимости в год (в евро (год))	Н/п
Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы	Н/п
Применяемые методы	Н/п

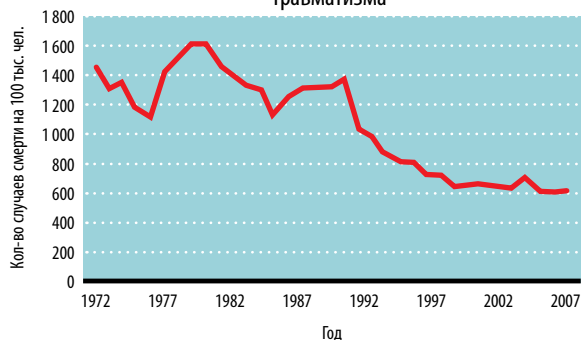
^a Данные полиции; лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^b Данные полиции.

^c 2007 г., Министерство внутренних дел.

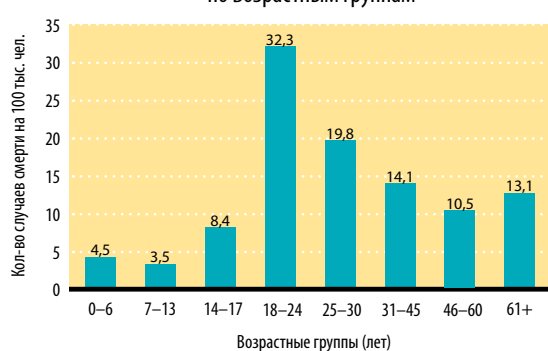
^d 2004 г., Министерство внутренних дел.

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



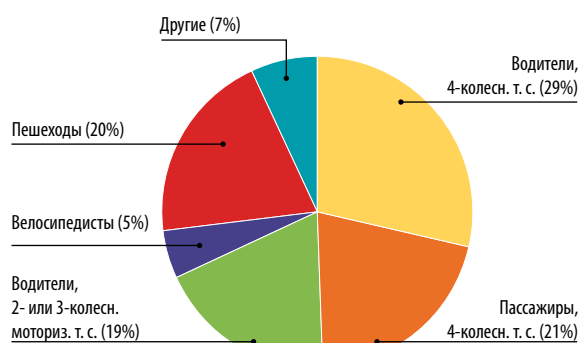
Источник: Министерство внутренних дел

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2007 г., Министерство внутренних дел

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2007 г., Министерство внутренних дел

Н/п: не применяется

Национальное законодательство	
Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Да
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	50
В сельских районах	90
На автомагистралях	130
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Да
медиц. освидетельствования	Да
УСАК для всего населения	0,05 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,00 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,00 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Да
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Нет
Утверждены стандарты шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения	
Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да

Стандарты транспортных средств	
Нет автомобильной промышленности	

Развитие альтернативных видов транспорта	
Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Нет
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Н/п
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Н/п
Меры по ограничению дорожного движения	Н/п
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Нет
Субсидирование цен на общественный транспорт	Н/п
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п

Регулирование в отношении транспортных средств	
Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Да
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства	
Общее количество (2007 г.)	1 949 936
Легковые автомобили	77%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	8%
Грузовые автомобили	9%
Автобусы	<1%
Другие	6%

Источник: Министерство внутренних дел

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП	
Официальная общедоступная система дополнительной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (112)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Национальный институт здравоохранения

Национальный координатор данных: Ivana Brkci Biloš, Хорватский национальный институт здравоохранения

Респонденты: Tihomira Ivanda, Министерство здравоохранения и социального обеспечения; Ivica Franci, Министерство внутренних дел; Boris Orlovci, Министерство внутренних дел; Dinka Rasjci, Министерство моря, туризма, транспорта и развития; Željko Remenar, Министерство моря, туризма, транспорта и развития

Черногория

Население: 0,60 млн (2007 г.)

Средний возраст: 35 лет

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 74 года

Доход:^a средний

Валовой нац. доход на душу населения: 5180 долл. США Рейтинг: 33 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,822 Рейтинг: 31 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 298,5

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год^a: нет информации

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



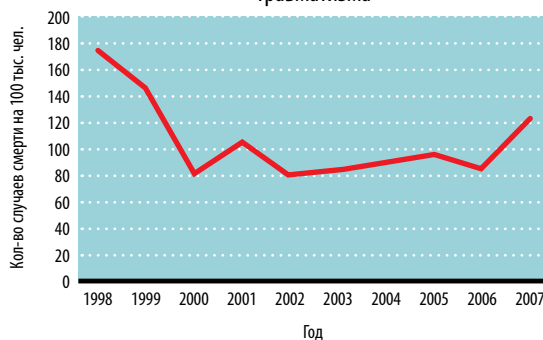
Институциональная структура БДД	
Головная организация:	Нет
Статус организации	Н/п
Финансируется из государственного бюджета	Н/п
Национальная стратегия БДД	
Включает в себя цели в количественном выражении	Н/п
Внедрение финансируется	Н/п
Ассигнованные ср-ва (в евро (год))	Н/п

Основные данные	
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2007 г.)	122 ^a (82% мужчины, 18% женщины)
Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травмах (2007 г.)	2796 ^b
Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя	Нет информации
Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов	Нет информации
Пользование автомобильными ремнями безопасности	
Всего	Нет информации
На передних сиденьях	Нет информации
На задних сиденьях	Нет информации
Исследования стоимости травм доступны	
Оценка стоимости в год (в евро (год))	Н/п
Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы	Н/п
Применяемые методы	Н/п

^a Данные полиции; лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

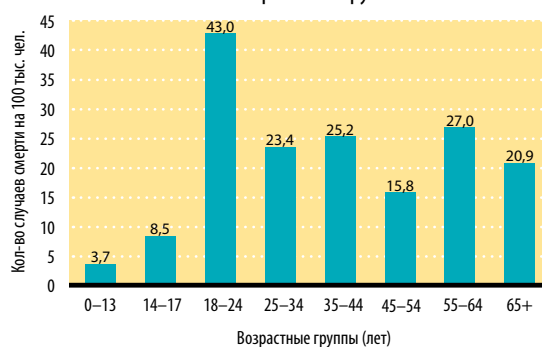
^b Данные полиции.

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



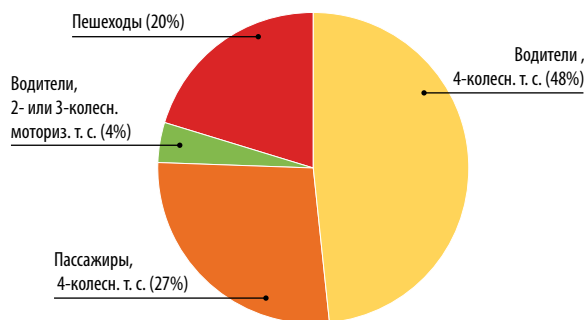
Источник: Direktorat полиции, Департамент наблюдения и контроля за БДД

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2007 г., Direktorat полиции, Департамент наблюдения и контроля за БДД

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2007 г., Direktorat полиции, Департамент наблюдения и контроля за БДД

Н/п: не применяется

Национальное законодательство	
Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Да
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	50
В сельских районах	80
На автомагистралях	100
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Да
медиц. освидетельствования	Да
УСАК для всего населения	0,05 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,05 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,00 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Нет
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Нет
Утверждены стандарты шлемов	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	Н/п

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения	
Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да

Стандарты транспортных средств	
Нет автомобильной промышленности	

Развитие альтернативных видов транспорта	
Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Нет
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Н/п
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Н/п
Меры по ограничению дорожного движения	Н/п
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Нет
Субсидирование цен на общественный транспорт	Н/п
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п

Регулирование в отношении транспортных средств	
Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Да
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства	
Общее количество (2007 г.)	199 014
Легковые автомобили	90%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	2%
Микроавтобусы, грузовики и др. (вместимость <20 чел.)	<1%
Грузовые автомобили	6%
Автобусы	<1%
Другие	2%

Источник: Министерство внутренних дел и государственной администрации

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП	
Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (124)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Министерство здравоохранения, труда и социального обеспечения
 Национальный координатор данных: Svetlana Stojanovic, Министерство здравоохранения, труда и социального обеспечения
 Респонденты: Saša Stefanovic, Отдел скорой медицинской помощи, г. Подгорица; Dijana Subotic, Министерство внутренних дел и государственной администрации; Nevenka Tomic, Министерство транспорта, морского сообщения и телекоммуникаций; Klikovac Dragan, Директорат полиции; Sovjetka Veljic, Бюро статистики Черногории (MONSTAT); Slobodan Tadic, НПО «ALPHA Center»

Чешская Республика

Население: 10,19 млн (2007 г.)

Средний возраст: 39 лет

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 77 лет

Доход:^a высокий

Валовой нац. доход на душу населения: 14 450 долл. США Рейтинг: 22 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,897 Рейтинг: 20 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 403,2

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a 11,5

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД	
Головная организация: Министерство транспорта	
Статус организации	Правительственная
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия БДД	
Включает в себя цели в количественном выражении	Да
Внедрение финансируется	Нет
Ассигнованные ср-ва (в евро (год))	Н/п

Основные данные	
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травах со смертельным исходом (2007 г.)	1222 ^a (77% мужчины, 23% женщины)
Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травах (2007 г.)	23 060 ^b
Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя	3,4% ^c
Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов	97% Водители; 85% Пассажиры ^c
Пользование автомобильными ремнями безопасности	
Всего	85% ^d
На передних сиденьях	90% ^d
На задних сиденьях	80% ^d
Исследования стоимости травм доступны	Да
Оценка стоимости в год (в евро (2007 г.))	1,90 млрд
Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы	Смертельные и несмертельные травмы
Применяемые методы	Метод брутто-результата

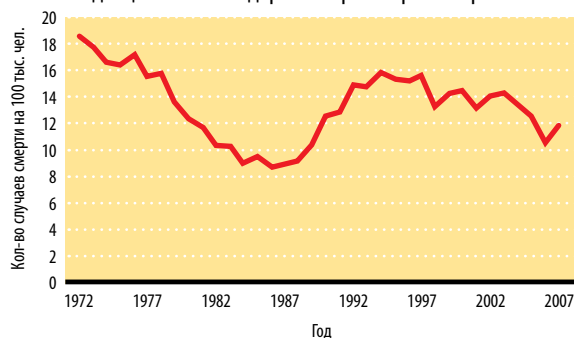
^a Данные полиции; лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^b Данные полиции.

^c 2007 г., Чешская полиция.

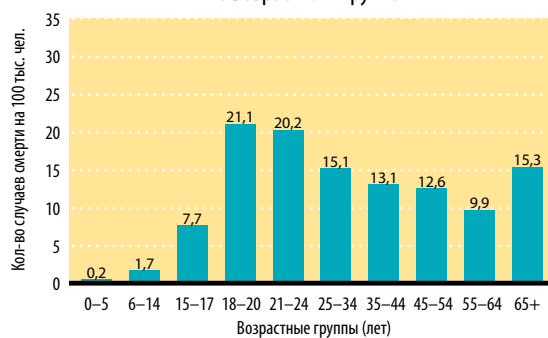
^d 2006 г., Исследовательский центр в области транспорта

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



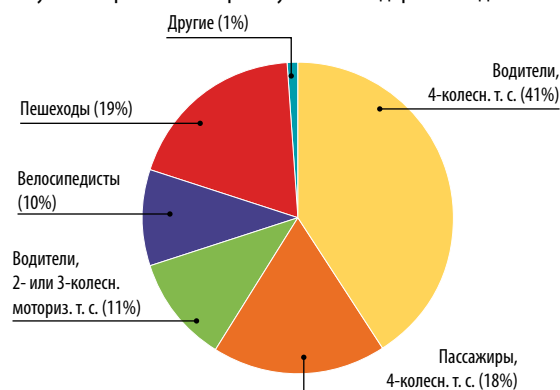
Источник: страновая анкета

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2007 г., Чешская полиция

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2007 г., Президиум полиции Чешской Республики, Директорат дорожного движения

Н/п: не применяется

Национальное законодательство

Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Да
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	50
В сельских районах	90
На автомагистралях	130
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Нет
медиц. освидетельствования	Нет
УСАК для всего населения	0,00 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,00 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,00 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Нет
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Нет
Утверждены стандарты шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения

Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Нет
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Нет

Стандарты транспортных средств

Автопроизводители должны соблюдать стандарты в отношении:	
Потребления топлива	Нет
Установки ремней безопасности на всех сиденьях	Да

Развитие альтернативных видов транспорта

Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Да ^a
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Да
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Да
Меры по ограничению дорожного движения	Да
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Да
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет

Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Нет (субнациональная)
--	-----------------------

Субсидирование цен на общественный транспорт	Н/п
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п

^a Осуществляются и другие мероприятия, в дополнение к перечисленным

Регулирование в отношении транспортных средств

Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Да
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства

Общее количество (2006 г.)	5 455 110
Легковые автомобили	75%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	15%
Грузовые автомобили	9%
Автобусы	<1%
Другие	1%

Источник: Ежегодник транспорта, Исследовательский центр в области транспорта

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП

Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (112; 155)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Министерство здравоохранения

Национальный координатор данных: Veronika Benesova, Карлов университет в г. Праге, Второй медицинский факультет

Респонденты: Sarka Kasalova Dankova, Министерство здравоохранения, Институт информации и статистики в области здравоохранения; Josef Tesarik, Министерство внутренних дел; Zuzana Ambrozova, Министерство транспорта; Jaroslav Horin, Министерство внутренних дел

Швейцария

Население: 7,48 млн (2007 г.)

Средний возраст: 40 лет

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 82 года

Доход:^a высокий

Валовой нац. доход на душу населения: 59 880 долл. США Рейтинг: 2 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,955 Рейтинг: 7 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 515,3

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a 5,5

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД

Головная организация: Федеральное дорожное агентство

Статус организации	Правительственная
Финансируется из государственного бюджета	Да

Национальная стратегия БДД

Включает в себя цели в количественном выражении	Да ^a
Внедрение финансируется	Н/п
Ассигнованные ср-ва (в евро (год))	Н/п

^a Не имеет официальной поддержки правительством.

Основные данные

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных трагмах со смертельным исходом (2006 г.) 370^a (76% мужчины, 24% женщины)

Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных трагмах (2006 г.) 26 718^b

Дорожно-транспортные трагмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя 16,0%^c

Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов 100%^d

Пользование автомобильными ремнями безопасности

Всего	Нет информации
На передних сиденьях	86% ^e
На задних сиденьях	61% ^e

Исследования стоимости травм доступны Да

Оценка стоимости в год (в евро (2003 г.)) 9,06 млрд

Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные трагмы Смертельные и несмертельные трагмы

Применяемые методы Метод брутто-результата

^a Данные полиции; умершие в течение 30 дней после происшествия.

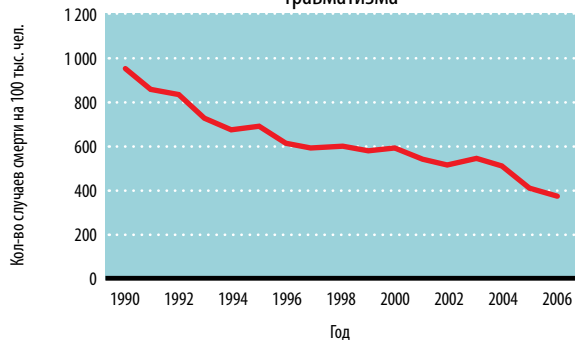
^b Данные Швейцарского совета по предотвращению ДТП.

^c 2007 г., Швейцарский совет по предотвращению ДТП.

^d 2006 г., Sinus-Report 2007, Швейцарский совет по предотвращению ДТП, данные относятся только к водителям мотоциклов.

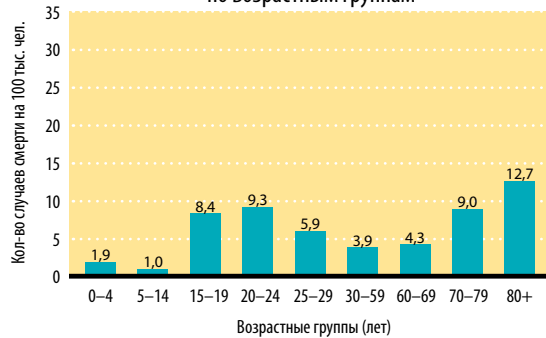
^e 2006 г., Швейцарский совет по предотвращению ДТП.

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



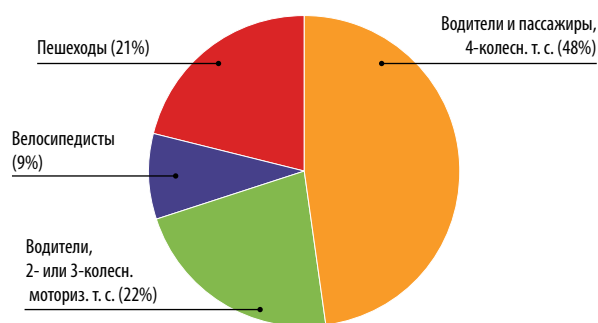
Источник: Unfallgeschehen in der Schweiz, 2007, bfu-Statistik, Швейцарский совет по предотвращению ДТП

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2006 г., Unfallgeschehen in der Schweiz, 2007, bfu-Statistik, Швейцарский совет по предотвращению ДТП

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2006 г., Unfallgeschehen in der Schweiz, 2007, bfu-Statistik, Швейцарский совет по предотвращению ДТП

Н/п: не применяется

Национальное законодательство

Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Да
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	50
В сельских районах	80
На автомагистралях	120
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Нет
медиц. освидетельствования	Нет
УСАК для всего населения	0,05 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,05 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,05 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Да
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Да ^b
Утверждены стандарты шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

^b Исключения: функции, требующие невысокой скорости движения, например доставка почты.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения

Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да

Стандарты транспортных средств

Нет автомобильной промышленности	
----------------------------------	--

Развитие альтернативных видов транспорта

Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Нет (субнациональная)
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Н/п
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Н/п
Меры по ограничению дорожного движения	Н/п
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Н/п
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Н/п
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Да
Субсидирование цен на общественный транспорт	Да
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Нет
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет

Регулирование в отношении транспортных средств

Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Да
микровавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства

Общее количество (2007 г.)	5 356 000
Легковые автомобили	72%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	14%
Грузовые автомобили	10%
Автобусы	1%
Другие	3%

Источник: Швейцарское федеральное бюро статистики

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП

Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (144)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Федеральное бюро по общественному здравоохранению
 Национальный координатор данных: Bertrand Graz, Университетский институт социальной и профилактической медицины (IUMSP), г. Лозанна
 Респонденты: Christoph Jann, Федеральное бюро по дорожному движению; Lukas Matti, Федеральное бюро по общественному здравоохранению; Brigitte Buhmann, Швейцарский совет по предотвращению ДТП

Швеция

Население: 9,12 млн (2007 г.)

Средний возраст: 40 лет

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 81 год

Доход:^a высокий

Валовой нац. доход на душу населения: 46 060 долл. США Рейтинг: 5 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,958 Рейтинг: 5 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 464,4

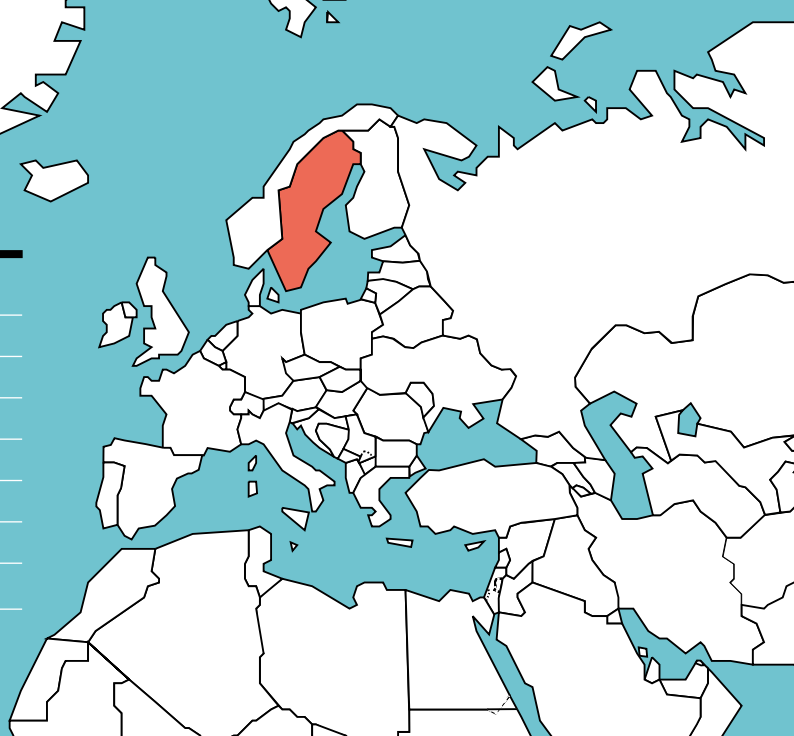
Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a 5,9

^a Данные Всемирного банка.

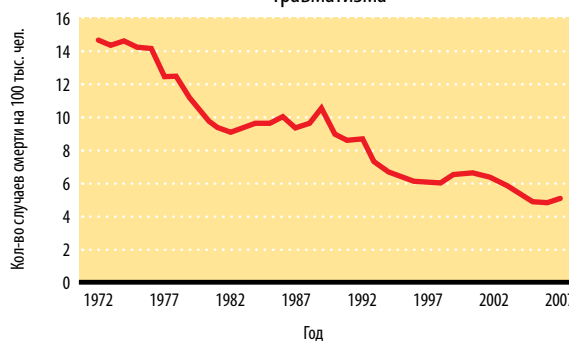
^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.

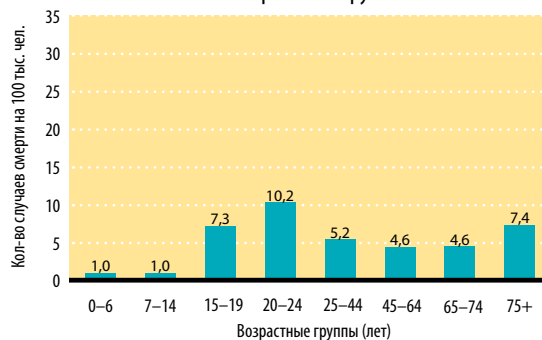


Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



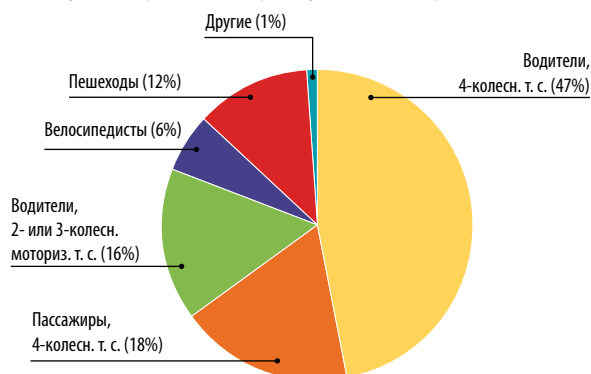
Источник: Дорожно-транспортные происшествия 2007 (Vägfrafikskador 2007), анализ Шведского института транспорта и коммуникации

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2006 г., анализ Шведского института транспорта и коммуникации

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: Дорожно-транспортные происшествия 2007 (Vägfrafikskador 2007), анализ Шведского института транспорта и коммуникации

Институциональная структура БДД

Головная организация: Шведская администрация дорожного движения	
Статус организации	Правительственная
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия БДД	
Включает в себя цели в количественном выражении	Да
Внедрение финансируется	Да
Ассигнованные ср-ва (в евро (год))	Нет информации

Основные данные

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травах со смертельным исходом (2006 г.)	471 ^a (75% мужчины, 25% женщины)
Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травах (2006 г.)	26 636 ^b
Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя	20,0% ^c
Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов	95% ^d
Пользование автомобильными ремнями безопасности	
Всего	94% ^e
На передних сиденьях	96% ^e
На задних сиденьях	90% ^e
Исследования стоимости травм доступны	
Оценка стоимости в год (в евро (2006 г.))	Да 3,25 млрд
Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы	Смертельные и несмертельные травмы
Применяемые методы	Готовность платить

^a Данные транспорта; умершие в течение 30 дней после происшествия.

^b Данные полиции.

^c 2006 г., оценки основаны на аутопсии водителей, погибших в ДТП.

^d 2007 г., Оценки группы по выработке единого мнения.

^e 2006 г., наблюдательные исследования Шведского научно-исследовательского института в области дорожного транспорта.

Национальное законодательство

Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Да
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Да
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	50
В сельских районах	70
На автомагистралях	90
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Да
медиц. освидетельствования	Нет
УСАК для всего населения	0,02 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,02 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,02 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Да
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Нет
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Нет
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Да ^b
Утверждены стандарты шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

^b Исключения: состояние здоровья.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения

Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Нет
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Нет

Стандарты транспортных средств

Автопроизводители должны соблюдать стандарты в отношении:	
Потребления топлива	Да
Установки ремней безопасности на всех сиденьях	Да

Развитие альтернативных видов транспорта

Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Да
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Да
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Да
Меры по ограничению дорожного движения	Да
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Нет
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Да
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Да
Субсидирование цен на общественный транспорт	Да
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Да
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Да

Регулирование в отношении транспортных средств

Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Да
микроавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства

Общее количество (2007 г.)	5 500 000
Легковые автомобили	77%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	8%
Грузовые автомобили	9%
Автобусы	<1%
Другие	6%

Источник: Бюро статистики Швеции (SCB)

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП

Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (112)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Шведская администрация дорожного движения

Национальный координатор данных: Thomas Lekander, Шведская администрация дорожного движения (SRA)

Респонденты: Bengt Svensson, Управление национальной полиции; Åsa Ersson, Шведская администрация дорожного движения (SRA); Ulf Björnstig, University Hospitalin Umeå; Johan Lindberg, Шведская ассоциация местных органов власти и регионов; Gunnar Ågren, Шведский национальный институт общественного здравоохранения; Lars Darin, Министерство предпринимательства и коммуникации

Эстония

Население: 1,34 млн (2007 г.)

Средний возраст: 39 лет

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: 73 года

Доход:^a высокий

Валовой нац. доход на душу населения: 13 200 долл. США Рейтинг: 23 из 49^b

Индекс развития человеческого потенциала:^c 0,871 Рейтинг: 25 из 49^b

Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел. населения:^d 394,2

Выбросы CO₂ (т) на душу населения, в год:^a 14,0

^a Данные Всемирного банка.

^b Место, занимаемое среди 49 стран Европейского региона ВОЗ, участвовавших в исследовании.

^c Данные Программы развития ООН.

^d Средний показатель по странам Европейского региона ВОЗ: 339.



Институциональная структура БДД

Головная организация: Комитет по БДД Правительства Эстонской Республики

Статус организации	Межминистерская
Финансируется из государственного бюджета	Да

Национальная стратегия БДД

Включает в себя цели в количественном выражении	Да
Внедрение финансируется	Да
Ассигнованные ср-ва (в евро (2008 г.))	15,40 млн

Основные данные

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2007 г.)	196 ^a (75% мужчины, 25% женщины)
---	---

Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травмах (2007 г.)	3270 ^b
--	-------------------

Дорожно-транспортные травмы со смертельным исходом, связанные с употреблением алкоголя	48,0% ^c
--	--------------------

Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов	Нет информации
--	----------------

Пользование автомобильными ремнями безопасности	
Всего	88% ^d
На передних сиденьях	90% ^d
На задних сиденьях	68% ^d

Исследования стоимости травм доступны	Да
Оценка стоимости в год (в евро (2007 г.))	150,32 млн
Исследование, охватывающее смертельные и/или несмертельные травмы	Смертельные и несмертельные травмы
Применяемые методы	Метод брутто-результата

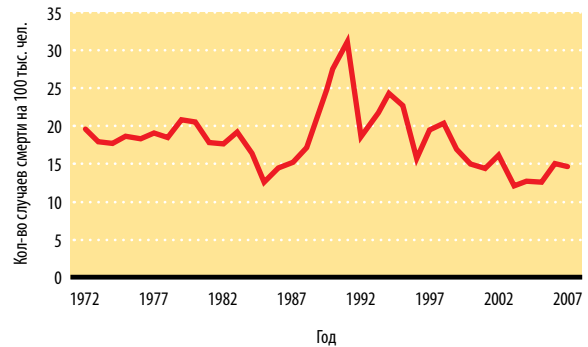
^a Данные Национальной дорожной администрации Эстонии; лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^b Данные Эстонской национальной дорожной администрации Эстонии.

^c 2007 г., Национальная дорожная администрация Эстонии.

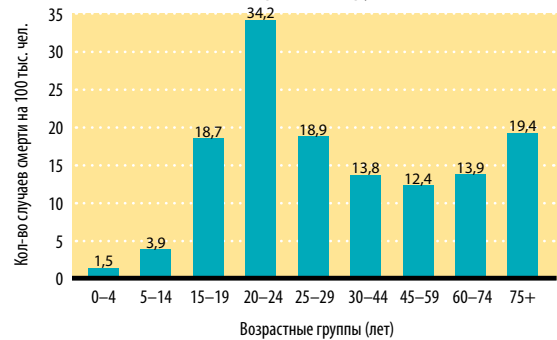
^d 2007 г., Мониторинг поведения в дорожном движении.

Тенденции в области дорожно-транспортного травматизма



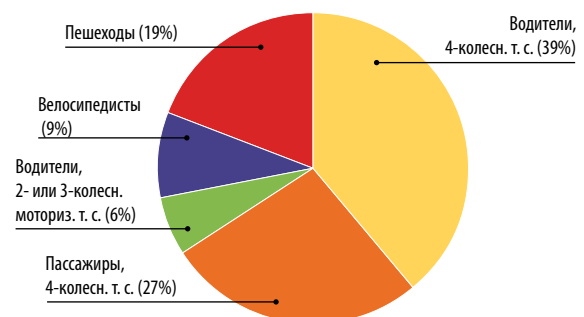
Источник: Национальная дорожная администрация Эстонии

Смертность от дорожно-транспортных травм по возрастным группам



Источник: 2007 г., Эстонская национальная дорожная администрация

Случаи смерти по категориям участников дорожного движения



Источник: 2007 г., Эстонская национальная дорожная администрация

Н/п: не применяется

Национальное законодательство	
Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Да
Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Нет
Предельная скорость движения (км/ч)	
В городских районах	50
В сельских районах	90
На автомагистралях	90
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе:	
предельно допустимого УСАК – для всего населения	Да
содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе	Да
медич. освидетельствования	Да
УСАК для всего населения	0,02 г/дл
УСАК для молодых или начинающих водителей	0,02 г/дл
УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,02 г/дл
Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Да
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Да
Исключения из применения законодательства	Нет
Утверждены стандарты шлемов	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Да
Принудительное правоприменение касается:	всех лиц, находящихся внутри т. с.
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Да
Осуществляется принудительное исполнение закона ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

^a Балльная оценка принудительного исполнения законодательства отражает консенсусную точку зрения, основанную на профессиональной оценке респондентов, по шкале от 0 до 10, где 0 означает неэффективность, а 10 – высокую эффективность.

Экспертиза уровня безопасности дорожного движения	
Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Нет
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да

Стандарты транспортных средств	
Нет автомобильной промышленности	

Развитие альтернативных видов транспорта	
Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	Да ^a
Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек	Да
Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек	Да
Меры по ограничению дорожного движения	Да
Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Да
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Да
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Да ^a
Субсидирование цен на общественный транспорт	Да
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Да
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Да

^a Осуществляются и другие мероприятия, кроме перечисленных.

Регулирование в отношении транспортных средств	
Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры:	
легковых автомобилей	Да
моторизованных 2- или 3-колесных т. с.	Да
микровавтобусов и автофургонов	Да
грузовых автомобилей	Да
автобусов	Да

Зарегистрированные транспортные средства	
Общее количество (2008 г.)	708 794
Легковые автомобили	74%
Моторизованные 2- или 3-колесные т. с.	2%
Грузовые автомобили	11%
Автобусы	1%
Другие	12%

Источник: Эстонский центр регистрации транспортных средств (APK)

Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП	
Официальная общедоступная система добровольной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (112)

Выражение признательности

Орган, подтвердивший данные для публикации: Министерство социальных дел

Национальный координатор данных: Ursel Kedars, Министерство социальных дел

Респонденты: Dago Antov, Таллинский технический университет; Erik Ernits, Эстонский фонд автострахования; Jaak Kalda, Полицейский совет при Министерстве внутренних дел; Alo Kirsimae, Центральная правоприменительная полиция при Министерстве внутренних дел; Toomas Ernits, Эстонская дорожная администрация при Министерстве экономики и коммуникаций

The background is a complex, monochromatic blue collage. It features a variety of elements: several wheels of different designs, some with spokes and others with solid centers; stylized faces, some with wide eyes and others with angry expressions; and various text elements. Notable text includes 'BAR' in the upper left, 'JAIL' in a box in the upper right, 'WHY' in the middle left, and 'Wreck' in a large, stylized font in the lower left. There are also some illegible words and symbols scattered throughout the composition.

Приложения

Приложение 1. Пояснительные примечания к приложениям 2–13

Предварительная информация

Данные, представленные в приложениях 2–13, получены с помощью анкеты самостоятельного заполнения, использованной в 49 странах Европейского региона ВОЗ, которые в 2008 г. приняли участие в первом глобальном исследовании по проблемам безопасности дорожного движения. В основу структуры и содержания этого исследования были положены рекомендации *Всемирного доклада о предупреждении дорожно-транспортного травматизма (1)*. Большинство стран использовали единую методику сбора данных, которая была изложена в протоколе исследования, разработанном в научных целях. В 92% стран исследование координировалось национальным координатором данных, которого определяла страна-участница, и завершалось группой из 6–8 ключевых респондентов, включая национального координатора данных. Национальные координаторы данных проходили обучение методике исследования и координировали сбор, оценку, подтверждение и ввод данных в странах-участницах. Инструментарий исследования, протокол, а также прилагаемые к нему руководящие указания и учебные материалы были доступны на шести языках ВОЗ. При необходимости национальные координаторы данных координировали перевод этих документов на местный язык, а затем осуществляли обратный перевод для ввода данных, которые представлялись на английском языке. Более подробную информацию о методике сбора данных можно найти в Интернете по адресу: www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/road_safety_status/2009.

В последующих разделах содержатся данные по странам, полученные в результате исследования.

- **Приложение 2** содержит список показателей, использованных в исследовании.
- В **Приложении 3** представлены подробные данные об абсолютных и относительных показателях смертности в ДТП, скорректированные исходя из «30-дневного» определения, а также процентные доли различных категорий участников дорожного движения по странам. Таблица содержит собранные данные о смертельном дорожно-транспортном травматизме, полученные путем моделирования. Краткое описание этого процесса представлено ниже. В Приложении также представлены некоторая общая информация о странах, общем количестве транспортных средств, числе автомобилей, находящихся в частной собственности, на 1 тыс. чел., а также число дорожно-транспортных травм и коэффициенты травматизма, связанного с ДТП.
- **Приложение 4** содержит график, демонстрирующий показатели смертности в ДТП в зависимости от уровня валового национального дохода на душу населения.
- **Приложение 5** содержит перечень целей, заимствованных из национальных стратегий стран, сообщивших о наличии национальной стратегии или представивших ее краткое изложение на английском языке.
- В **Приложении 6** представлена оценка экономических издержек, связанных с одним случаем смерти, в странах, где проводилась такая оценка.
- В **Приложениях 7–10** представлена информация о состоянии законодательства, правоприменении законов, а также показатели охвата и использования, относящиеся к пяти факторам дорожно-транспортного риска алкоголя, ремням безопасности, удерживающим устройствам для детей, скоростному режиму и защитным шлемам.
- **Приложение 11** содержит данные о принимаемых мерах политического реагирования.
- **Приложение 12** включает информацию о доступности добровольной помощи.
- **Приложение 13** включает список национальных координаторов данных и респондентов, которые, в сотрудничестве с национальными властями, сыграли ключевую роль в проведении исследования.

Обработка данных

Обработка данных включала в себя заполнение инструментария исследования и ввод данных на уровне стран, а также их подтверждение на региональном уровне. Очистка и моделирование данных осуществлялись в штаб-квартире ВОЗ; анализ и написание доклада выполнили Представительство ВОЗ в Российской Федерации, Европейский центр ВОЗ по окружающей среде и охране здоровья и Европейское региональное бюро ВОЗ.

Сообщение данных на уровне стран

Итоговые ответы стран вводились национальными координаторами в базу данных в режиме онлайн, специально подготовленную ВОЗ для этого проекта. Национальные координаторы данных также выкладывали вспомогательные документы, там, где они были применимы и доступны. Затем данные подтверждались на региональном уровне. После завершения этой работы и одобрения региональными координаторами данных информация экспортировалась в Microsoft Excel для очистки. На этом этапе данные каждой страны по каждому вопросу проверялись на точность, последовательность и достоверность. При необходимости у национальных координаторов данных запрашивались дополнительные вспомогательные документы для прояснения несоответствий. С инструментарием опроса и протоколом исследования можно ознакомиться в Интернете по адресу: www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/road_safety_status/2009.

Типы использованных данных

В настоящем докладе используются три типа данных:

- данные из стран и вторичных источников;
- данные, скорректированные, в целях обеспечения сопоставимости, исходя из «30-дневного» определения смертельной дорожно-транспортной травмы; а также
- данные, полученные путем моделирования.

В дополнение к данным, полученным непосредственно от стран, использовались вторичные источники данных в целях:

- классификации стран по категориям дохода;
- разработки индикаторов безопасности дорожного движения, таких как скорректированный показатель смертности в результате ДТП и уровень смертности в ДТП, полученный путем моделирования (с доверительным интервалом, равным 90%); эти индикаторы приведены в Приложении 3.

Для проведения анализа были использованы данные Отдела народонаселения ООН (2) и Всемирного банка (3) о численности населения и доходе.

В Приложении 3 приведены оценочные показатели численности населения за 2007 г. Там, где страновые оценочные показатели за этот год отсутствовали, были использованы последние опубликованные данные. Для процесса моделирования использовались оценки численности населения, соответствующие году сообщения данных.

В Приложении 3 для распределения стран по категориям дохода:

- страны с низким доходом – до 935 долл. США;
- страны со средним уровнем дохода – от 936 до 11 455 долл. США;
- страны с высоким доходом – 11 456 долл. США и выше (4), –

использовались показатели валового национального дохода (ВВП) на душу населения, рассчитанные по методике «Атлас» Всемирного банка, за 2007 г. (5) или последний доступный год.

В процессе моделирования использовалось деление на более мелкие подгруппы.

Скорректированные данные

В течение многих лет занижение статистики считается важной причиной затруднений при сопоставлении данных о ДТП между странами. Кроме того, были выявлены отсутствие гармонизированных определений смертности в ДТП, использование различных источников данных и претензии к качеству системы отчетности. С учетом этого был использован ряд механизмов решения этих проблем и повышения сопоставимости данных. При проведении всемирного исследования применялись следующие два метода:

- корректирующие коэффициенты, стандартизированные Европейской конференцией министров транспорта на основе «30-дневного» определения (5), для расчета показателей смертельного дорожно-транспортного травматизма, с помощью которых производилась корректировка всех сообщенных страновых данных; и

- модель, использующая отрицательную биномиальную регрессию (Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире, Женева, Всемирная организация труда, с. 231–234).

«Сообщенные» данные, приводимые в Приложении 3, были скорректированы с учетом этого «30-дневного» определения (корректирующие коэффициенты см. в Табл. 1). Показатели по Албании, Португалии, Словакии, Турции и Узбекистану были умножены на коэффициент 1,30 с тем, чтобы скорректировать данные, в которых, по определению, учитывались только случаи смерти на месте происшествия и в течение 24 часов после ДТП. Показатели по Азербайджану, Казахстану, Российской Федерации и Туркменистану были умножены на коэффициент 1,08 с тем, чтобы скорректировать данные, в которых, по определению, учитывались только случаи смерти в течение 7 дней после ДТП. Показатели по Кыргызстану и Республике Молдова были умножены на коэффициент 0,97 с тем, чтобы скорректировать данные, в которых, по определению, учитывались случаи смерти в течение 1 года после ДТП.

Таким образом, в соответствующей модели использовались новые, скорректированные цифры.

Таблица 1. Корректирующие коэффициенты, стандартизированные Европейской конференцией министров транспорта на основе «30-дневного» определения, для расчета показателей смертельного дорожно-транспортного травматизма

	Показатель на основе «30-дневного» определения	Корректирующий коэффициент
На месте происшествия / в течение одного дня	77%	1,30
В течение трех дней	87%	1,15
В течение шести дней	92%	1,09
В течение семи дней	93%	1,08
В течение 30 дней	100%	1,00
В течение 365 дней	103%	0,97

Данные, полученные путем моделирования

В модели, разработанной для оценки показателей смертности, использовались данные, полученные от всех 178 стран, принявших участие во всемирном исследовании. На с. 231–234 Доклада о состоянии безопасности дорожного движения в мире представлена подробная информация о переменных величинах, включенных в модель, и о том, как рассчитывались оценочные показатели.

После корректировки данных всех стран, принявших участие в исследовании, с учетом единого определения, страны были разделены на две группы по степени полноты данных записи актов гражданского состояния. Данные из стран с высоким уровнем полноты записей актов гражданского состояния и численностью населения, превышающей 100 тыс. чел., были использованы в качестве справочного материала при составлении отрицательной биномиальной модели. Эта модель рассматривала независимые переменные, непосредственно связанные с результирующей переменной (числом случаев смерти в ДТП): валовой национальный доход на душу населения, уровень подушевого дохода согласно используемой Всемирным банком классификации стран с низким, средним и высоким доходом, численность населения, плотность парка транспортных средств, плотность дорожного движения, наличие национального закона о ношении защитных шлемов, национальные ограничения скоростного режима на городских дорогах, национальные ограничения скоростного режима на сельских дорогах, национальная политика, поощряющая передвижение пешком и/или на велосипеде, национальная политика, поддерживающая инвестиции в общественный транспорт, уровень потребления алкоголя и мощность системы здравоохранения. На основе разработанной модели производился расчет оценочных показателей количества случаев смерти с доверительным интервалом, равным 90%. Методы и формулы процесса моделирования подробно описаны в Докладе о состоянии безопасности дорожного

движения в мире (6) на с. 231–234 и на следующем веб-сайте: www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/road_safety_status/2009.

Только в шести странах Региона данные не являются полными, т. е. полнота данных записи актов гражданского состояния составляет менее 85% или доля внешних причин смерти, не отнесенных к конкретной категории, превышает 30% (7, 8). Данные о дорожно-транспортном травматизме из Азербайджана, Албании, Армении, Таджикистана, Туркменистана и Турции требовали проведения моделирования. В Приложении 3 представлены результаты, полученные на основе модели, с доверительным интервалом, равным 90%. Эти результаты также использовались для расчета показателей смертности на 100 тыс. чел. населения, как показано на Рис. 3 основного текста Доклада.

Библиография

1. *Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма*. Под ред. Педен М., Скарфилд Р., Слит Д./Всемирная организация здравоохранения. Пер. с англ. М., 2004. Полный текст см. в Интернете: <http://www.who.int/publications/list/9241562609/ru/index.html>
2. *World population prospects: the 2006 revision. Highlights*. New York, United Nations Population Division, 2007.
3. *World development indicators*. Washington, DC, World Bank, 2007.
4. *GNI per capita 2007: Atlas method and PPP*. Washington, DC, World Bank, 2007 (<http://siteresources.worldbank.org/DATASTATISTICS/Resources/GNIPC.pdf>, accessed 23 July 2009).
5. Jacobs G, Aeron-Thomas A, Astrop A. *Estimating global road fatalities*. Crowthorne, Transport Research Laboratory, 2000 (TRL Report 445; http://www.transport-links.org/transport_links/filearea/publications/1_329_TRL445.pdf, accessed 23 July 2009).
6. *Global status report on road safety*. Geneva, World Health Organization, 2009 (http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety-status/2009/en/index.html, accessed 23 July 2009). На русском яз.: *Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире*. Женева, Всемирная организация здравоохранения, 2009.
7. *The global burden of disease: 2004 update*. Geneva, World Health Organization, 2008 (http://www.who.int/healthinfo/global_burden_disease/GBD_report_2004update/en/index.html, accessed 23 July 2009).
8. Mathers CD et al. Counting the dead and what they died from: an assessment of the global status of cause of death data. *Bulletin of the World Health Organization*, 2005, 83:171–177.

Приложение 2. Показатели, включенные в анкету, разработанную для Доклада о состоянии безопасности дорожного движения в мире

1. Институциональная структура, стратегия и финансовые инвестиции

Головная организация или координирующий орган

- Наличие головной организации
- Статус головной организации
- Финансирование головной организации

Стратегия: наличие национальной стратегии или плана действий в области БДД

- Наличие национальной стратегии
- Набор целей в количественном выражении
- Финансирование национальной стратегии

2. Данные

Случаи смерти

- Определение дорожно-транспортной травмы со смертельным исходом
- Число официально зарегистрированных случаев смерти и орган, осуществляющий сбор данных о смертельном дорожно-транспортном травматизме
- Классификация случаев смерти по полу, возрастным группам и категориям участников дорожного движения, данные о тенденциях

Несмертельные травмы

- Число лиц, получивших травмы, и орган, осуществляющий сбор данных о несмертельном травматизме

Потери в денежном выражении

- Наличие исследований о потерях в денежном выражении от дорожно-транспортного травматизма
- Оценка потерь
- Методы, используемые для оценки потерь

3. Меры вмешательства

Подверженность риску

- Число зарегистрированных транспортных средств и их распределение по категориям
- Проведение в жизнь политики, стимулирующей передвижение пешком и/или на велосипеде
- Осуществление политических мер, поддерживающих инвестиции в общественный транспорт
- Требования, предъявляемые при выдаче водительских удостоверений

Инфраструктура и стандарты транспортных средств

- Экспертиза безопасности дорожного движения на новых и уже эксплуатируемых дорогах
- Требования к производителям автомобилей о соблюдении стандартов безопасности
- Обязательность страхования всех моторизованных транспортных средств
- Проведение периодических техосмотров, по типам транспортных средств

Законодательство

Комплекс ограничений скоростного режима: различия ограничений скоростного режима в зависимости от вида транспортных средств и типа дорог; предоставление местным органам власти права изменять ограничения скоростного режима; восприятие эффективности правоприменения.

Управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения: наличие национального закона об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, предельно допустимый уровень содержания алкоголя в крови, механизм правоприменения, восприятие эффективности правоприменения и оценка числа смертельных дорожно-транспортных травм, связанных с управлением транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения.

Использование защитного шлема для мотоциклистов: наличие законодательства об использовании шлемов; предусмотрены ли различия в зависимости от типа дороги или участника дорожного движения; наличие стандартов для защитных шлемов; распространенность ношения шлемов и восприятие эффективности правоприменения.

Ремни безопасности и детские удерживающие устройства: наличие национального законодательства о средствах защиты, устанавливаемых внутри транспортного средства; обязательность использования в зависимости от места внутри транспортного средства; распространенность использования ремней безопасности и восприятие эффективности правоприменения.

4. Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП

Услуги скорой помощи

Доступность системы добровольной медицинской помощи

Доступность общенационального телефонного номера скорой медицинской помощи

Приложение 3. Общая информация, число транспортных средств, дорожно-транспортный травматизм со смертельным исходом и категории участников дорожного движения, с разбивкой по странам Европейского региона ВОЗ

Страна	Общая информация			Транспортные средства		Смертность в ДТП				
	Численность населения ^a (2007 г.)	ВНД на душу населения ^b (2007 г.) в долл. США	Уровень дохода ^c	Число зарегистрированных транспортных средств	Число автомобилей в личном владении на 1 тыс. чел.	Число зарегистр. случаев смерти в ДТП ^d	Определение смерти в ДТП, использ. в стране	Оценка смертельн. дорожно.-трансп. травматизма ^e		Оценочный показатель смертности в ДТП на 100 тыс. чел. населения ^e
								Точечная оценка	Доверительный интервал 90%	
Австрия	8 360 746	42 700	Высокий	5 796 973	507,5	691	В течение 30 дней	691	—	8,3
Азербайджан	8 467 167	2 550	Средний	784 018	71,7	1 195	В течение 7 дней	1 099	900–1 319	13,0
Албания	3 190 012	3 290	Средний	349 646	74,5	499	На месте ДТП	445	366–522	13,9
Армения	3 002 271	2 640	Средний	366 836	95,9	371	Без огранич. времени	417	352–489	13,9
Беларусь	9 688 795	4 220	Средний	3 147 625	241,7	1 517	В течение 30 дней	1 517	—	15,7
Бельгия	10 457 343	40 710	Высокий	6 362 161	482,8	1 067	В течение 30 дней	1 067	—	10,2
Болгария	7 638 831	4 590	Средний	2 628 680	258,2	1 006	В течение 30 дней	1 006	—	13,2
Босния и Герцеговина	3 934 816	3 790	Средний	675 063	145,8	428h	В течение 30 дней	428	—	10,9
Венгрия	10 029 683	11 570	Высокий	3 625 386	300,4	1 232	В течение 30 дней	1 232	—	12,3
Германия	82 599 471	38 860	Высокий	55 511 374	564,5	4 949	В течение 30 дней	4 949	—	6,0
Греция	11 146 918	29 630	Высокий	7 212 236	455,0	1 657	В течение 30 дней	1 657	—	14,9
Грузия	4 395 420	2 120	Средний	567 900	107,6	737	В течение 20 дней	737	—	16,8
Израиль	6 927 677	21 900	Высокий	2 283 634	257,1	398	В течение 30 дней	398	—	5,7
Ирландия	4 300 902	48 140	Высокий	2 444 159	440,6	365	В течение 30 дней	365	—	8,5
Исландия	301 006	54 100	Высокий	293 299	688,9	30	В течение 30 дней	30	—	10,0
Испания	44 279 180	29 450	Высокий	31 441 152	480,0	4 104	В течение 30 дней	4 104	—	9,3
Италия	58 876 834	33 540	Высокий	43 262 992	610,1	5 669	В течение 30 дней	5 669	—	9,6
Казахстан	15 421 861	5 060	Средний	3 105 954	157,2	4 714	В течение 7 дней	4 714	—	30,6
Кипр	854 671	24 940	Высокий	592 480	480,4	89	В течение 30 дней	89	—	10,4
Кыргызстан	5 316 543	590	Низкий	318 581	—	1 214	В течение 1 года	1 214	—	22,8
Латвия	2 277 040	9 930	Средний	1 062 935	358,9	407	В течение 30 дней	407	—	17,9
Литва	3 389 937	9 920	Средний	1 781 686	467,4	759	В течение 30 дней	759	—	22,4
Македония, Бывш. Югосл. Респ.	2 038 464	3 460	Средний	259 421	109,9	140	В течение 30 дней	140	—	6,9
Мальта	406 582	14 575 ^g	Высокий	346 118	647,0	14	В течение 30 дней	14	—	3,4
Молдова, Республика	3 793 604	1 260	Средний	448 202	87,3	571	В течение 1 года	571	—	15,1
Нидерланды	16 418 824	45 820	Высокий	8 862 935	440,5	791	В течение 30 дней	791	—	4,8
Норвегия	4 698 097	76 450	Высокий	2 599 712	442,7	233	В течение 30 дней	233	—	5,0
Польша	38 081 971	9 840	Средний	18 035 047	354,6	5 583	В течение 30 дней	5 583	—	14,7
Португалия	10 623 031	18 950	Высокий	5 948 269	496,5	1 110	На месте ДТП	1 110	—	10,4
Российская Федерация	142 498 532	7 560	Средний	38 695 996	195,5	35 972	В течение 7 дней	35 972	—	25,2
Румыния	21 437 887	6 150	Средний	4 611 362	170,1	2 712	В течение 30 дней	2 712	—	12,7
Сан-Марино	30 926	41 044 ^g	Высокий	51 590	—	1	В течение 30 дней	1	—	3,2
Сербия	9 858 424	4 730	Средний	2 235 389	154,0	962	В течение 30 дней	962	—	9,8
Словакия	5 390 035	11 730	Высокий	2 039 745	272,1	815	В течение 24 часов	815	—	15,1
Словения	2 001 506	20 960	Высокий	1 286 903	509,9	293	В течение 30 дней	293	—	14,6
Соединенное Королевство	60 768 946	42 740	Высокий	34 327 520	476,5	3 298	В течение 30 дней	3 298	—	5,4
Таджикистан	6 735 996	460	Низкий	268 018	28,8	464	В течение 30 дней	951	767–1 196	14,1
Туркменистан	4 965 278	1 234 ^g	Средний	651 564	80,9	702	В течение 7 дней	926	694–1 343	18,6
Турция	74 876 695	8 020	Средний	13 311 000	87,1	6 022	На месте ДТП	10 066	8 394–11 839	13,4
Узбекистан	27 372 260	730	Низкий	—	—	2 644	На месте ДТП	2 644	—	9,7
Украина	46 205 382	2 550	Средний	—	—	9 921	В течение 30 дней	9 921	—	21,5
Финляндия	5 276 892	44 400	Высокий	4 656 370	540,0	380	В течение 30 дней	380	—	7,2
Франция	61 647 375	38 500	Высокий	39 926 000	498,0	4 620	В течение 30 дней	4 620	—	7,5
Хорватия	4 555 398	10 460	Средний	1 949 936	327,5	619	В течение 30 дней	619	—	13,6
Черногория	597 983	5 180	Средний	199 014	298,5	122	В течение 30 дней	122	—	20,4
Чехия	10 186 330	14 450	Высокий	5 455 110	403,2	1 222	В течение 30 дней	1 222	—	12,0
Швейцария	7 483 973	59 880	Высокий	5 356 000	515,3	370	В течение 30 дней	370	—	4,9
Швеция	9 118 955	46 060	Высокий	5 500 000	464,4	471	В течение 30 дней	471	—	5,2
Эстония	1 335 333	13 200	Высокий	708 794	394,2	196	В течение 30 дней	196	—	14,7

^a Population Division of the Department of Economic and Social Affairs of the United Nations. *World population prospects: the 2006 revision, highlights*. New York, United Nations, 2007.

^b Валовой национальный доход (ВНД) на душу населения – это окончательный годовой доход страны, конвертированный в доллары США с использованием методики Всемирного банка «Атлас» и разделенный на численность населения. Источник: база данных Всемирного банка World Development Indicators [в режиме онлайн], Washington, DC, World Bank, 17 October 2008 (<http://www.worldbank.org/data>, доступ осуществлен 10 июня 2009 г.).

^c База данных World Development Indicators; низкий доход не превышает 935 долл., средний доход – от 936 до 11 455 долл., а высокий доход – 11 456 долл. и более.

^d Пересчитано для 30-дневного определения смерти в результате ДТП.

^e Самые продолжительные временные рамки, применяемые в стране.

^f Моделирование осуществлялось с использованием отрицательной биномиальной регрессии (*Доклад о состоянии и безопасности дорожного движения в мире*. Женева, Всемирная организация здравоохранения, 2009, с. 231–234). В модель не были включены данные по странам, в которых осуществляется полная регистрация актов гражданского состояния, а также по странам с населением менее 100 тыс. чел.

Страна	Смертность по категориям участников дорожного движения (%)					Несмерт. дорожно-трансп. травматизм		
	Водители/ пассажиры 4-колесн. трансп. ср-в	Водители/ пассажиры 2-колесн. моториз. трансп. ср-в	Велосипедисты	Пешеходы	Другие или не отнес. к конкр. катег.	Число лиц, получивших травмы	Травмы на 100 тыс. чел. насел.	Соотношение травм и случаев смерти
Австрия	59,0	17,4	5,4	15,6	2,6	53 211	636,4	77,0
Азербайджан	59,7	1,2	0,9	38,1	0,1	3 432	40,5	3,1
Албания	45,3	9,0	5,7	40,0	—	1 344	42,1	3,0
Армения	60,3	—	0,3	39,4	—	2 720	90,6	6,5
Беларусь	47,3	3,8	9,1	39,8	—	7 991	82,5	5,3
Бельгия	56,0	15,2	8,2	9,7	11,0	65 850	629,7	61,7
Болгария	65,0	0,0	4,5	26,3	4,2	9 827	128,6	9,8
Босния и Герцеговина	61,0	4,7	5,8	23,7	4,8	11 647	296,0	27,2
Венгрия	54,4	10,1	11,7	22,7	1,1	27 452	273,7	22,3
Германия	58,0	18,0	10,0	14,0	1,0	431 419	522,3	87,2
Греция	50,3	30,2	1,3	16,1	2,1	20 675	185,5	12,5
Грузия	—	—	0,3	27,7	72,0	7 349	167,2	10,0
Израиль	57,6	9,3	1,5	31,6	—	2 079	30,0	5,2
Ирландия	61,9	7,9	2,5	20,0	7,7	8 575	199,4	23,5
Исландия	85,0	5,0	—	10,0	—	2 092	695,0	69,7
Испания	62,0	19,0	2,0	15,0	1,0	143 450	324,0	35,0
Италия	49,0	26,0	5,5	13,4	6,1	332 995	565,6	58,7
Казахстан	—	—	—	16,2	83,8	32 988	213,9	7,0
Кипр	50,6	28,1	3,4	18,0	—	2 119	247,9	23,8
Кыргызстан	55,0 ^а	—	1,0	43,0	1,0	6 223	117,0	5,1
Латвия	50,4	4,2	8,1	37,3	—	5 404	237,3	13,3
Литва	53,7	4,5	6,9	31,9	3,0	8 254	243,5	10,9
Македония, Бывш. Югосл. Респ.	41,4	10,7	3,6	34,3	10,0	6 133	300,9	43,8
Мальта	35,7	28,6	—	35,7	—	1 195	293,9	85,4
Молдова, Республика	57,3	4,1	2,4	34,3	1,9	2 985	78,7	5,2
Нидерланды	46,0	18,0	24,0	12,0	—	16 750	102,0	21,2
Норвегия	67,0	17,0	3,0	10,0	3,0	11 755	250,2	50,5
Польша	51,0	5,0	9,0	35,0	—	63 224	166,0	11,3
Португалия	54,6	22,1	3,5	16,1	3,7	46 318	436,0	41,7
Российская Федерация	62,0	2,1	—	35,9	—	292 206	205,1	8,1
Румыния	74,5	8,0	6,8	10,8	—	29 832	139,2	11,0
Сан-Марино	60,0 ^б	20,0 ^б	—	20,0 ^б	—	431	1463,1	431,0
Сербия	58,6	5,6	9,2	25,1	1,5	22 201	225,2	23,1
Словакия	49,6	8,0	8,5	33,9	—	11 310	209,8	13,9
Словения	64,5 ^в	18,1	5,8	11,3	0,3	16 449	821,8	56,1
Соединенное Королевство	55,0	19,0	4,0	21,0	1,0	264 288	434,9	80,1
Таджикистан	48,7	1,1	6,0	43,6	0,7	2 048	30,4	2,2
Туркменистан	—	—	4,6	28,9	66,5	1 606	32,3	1,7
Турция	55,0	8,0	1,8	18,9	16,3	169 080	225,8	16,8
Узбекистан	—	—	—	—	—	—	—	—
Украина	44,3 ^г	—	—	55,7	—	40 887	88,5	4,1
Финляндия	70,3	10,8	5,8	12,6	0,5	8 446	160,1	22,2
Франция	59,2	25,0	3,1	12,1	0,6	77 007	124,9	16,7
Хорватия	49,9	18,8	4,5	20,0	6,8	25 092	550,8	40,5
Черногория	75,4	4,1	—	20,5	0,1	2 796	467,6	22,9
Чехия	59,4	11,4	9,5	19,2	0,5	23 060	226,4	18,9
Швейцария	48,0	22,0	9,0	21,0	—	26 718	357,0	72,2
Швеция	65,0	16,0	6,0	12,0	1,0	26 636	292,1	56,6
Эстония	66,0	6,0	9,0	19,0	—	3 270	244,9	16,7

^а Данные за 2007 г. отсутствуют. Использованы новейшие данные из следующих источников: данные ООН [база данных онлайн]. Нью-Йорк, 2009 (<http://data.un.org>, получены 10 июня 2009 г.).

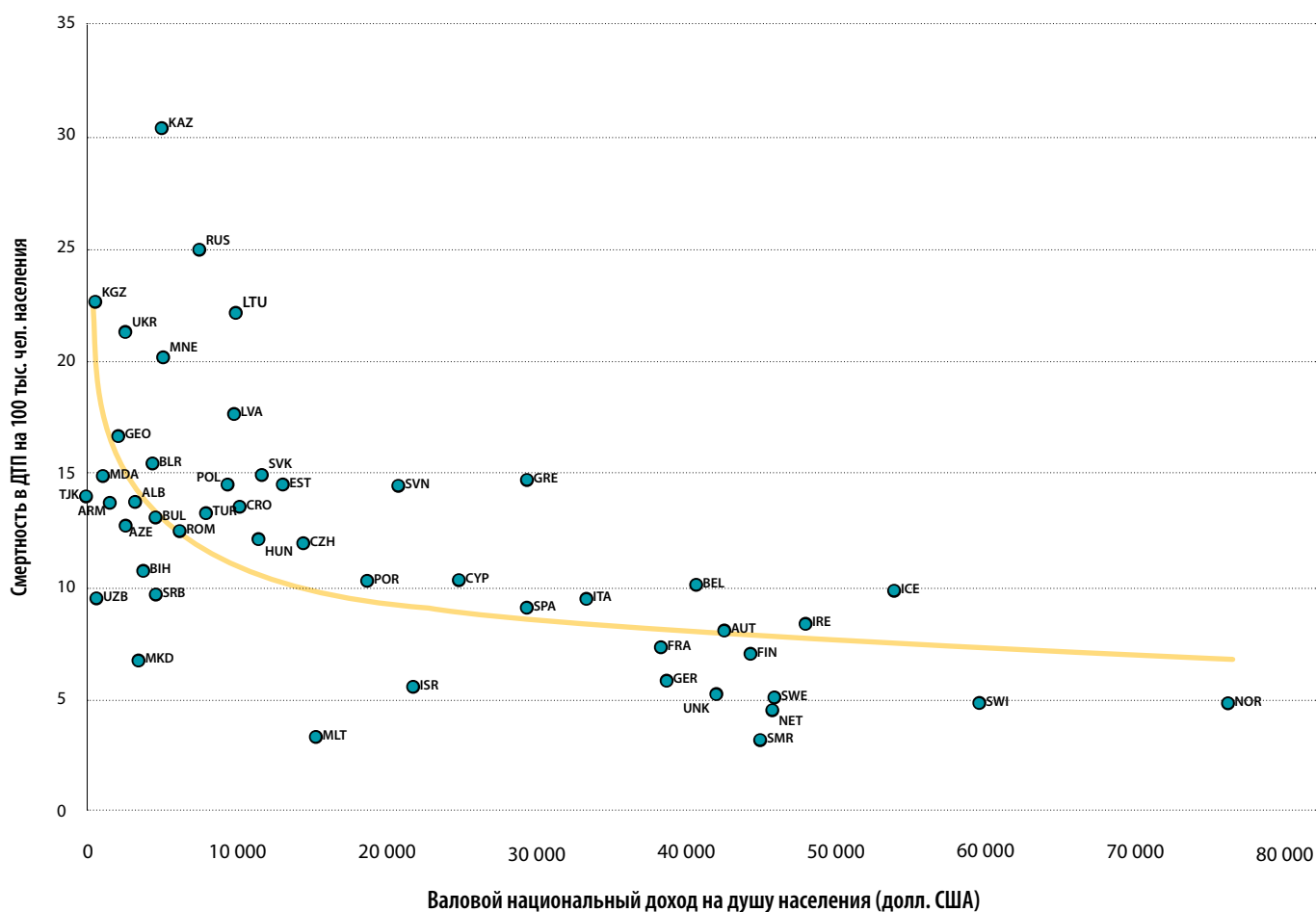
^б Лица, умершие на месте ДТП в Федерации Боснии и Герцеговины и лица, умершие в течение 30 дней после ДТП в Республике Спрска.

^в Пассажиры и водители всех транспортных средств.

^г Данные о пяти случаях смерти (2004–2007 гг.).

— Нет данных.

Приложение 4. Смертность от дорожно-транспортных травм на 100 тыс. чел. населения в зависимости от валового национального дохода на душу населения в странах Европейского региона ВОЗ, 2008 г.^а



^а На рисунке использованы акронимы Международной организации по стандартизации: ALB: Албания; ARM: Армения; AUT: Австрия; AZE: Азербайджан; BEL: Бельгия; BIH: Босния и Герцеговина; BLR: Беларусь; BUL: Болгария; CRO: Хорватия; CYP: Кипр; CZH: Чешская Республика; DEU: Германия; EST: Эстония; FIN: Финляндия; FRA: Франция; GEO: Грузия; GRE: Греция; HUN: Венгрия; ICE: Исландия; IRE: Ирландия; ISR: Израиль; ITA: Италия; KAZ: Казахстан; KGZ: Кыргызстан; LVA: Латвия; LTU: Литва; MDA: Молдова; MKD: Бывшая Югославская Республика Македония; MLT: Мальта; MNE: Черногория; NET: Нидерланды; NOR: Норвегия; POL: Польша; POR: Португалия; ROM: Румыния; RUS: Российская Федерация; SMR: Сан-Марино; SPA: Испания; SRB: Сербия; SVK: Словакия; SVN: Словения; SWE: Швеция; SWI: Швейцария; TKM: Туркменистан; TUR: Турция; TJK: Таджикистан; UKR: Украина; UNK: Соединенное Королевство; UZB: Узбекистан. Валовой национальный доход на душу населения приводится по данным Всемирного банка за 2007 г.

Приложение 5. Некоторые цели национальных стратегий, внедряемых в странах Европейского региона ВОЗ

Инфраструктура

- Безопасность движения на городских и сельских дорогах
- Безопасность движения в туннелях
- Создание консультативных комитетов по дорожным знакам
- Создание «зон безопасности» на дорогах
- Соблюдение стандартов в отношении конструкции и ширины тротуаров
- Обеспечение безопасной дороги в школу и из школы
- Устранение рисков на придорожных полосах
- Оптимизация поворотов
- Введение звуковой разметки вдоль осевой линии дороги
- Улучшение освещенности дороги
- Создание перекрестков, безопасных для пешеходов и велосипедистов
- Надлежащая подготовка машин к зимнему периоду
- Плановое техническое обслуживание дорог
- Установка предупреждающих дорожных знаков на маршрутах, используемых животными
- Сооружение экологических барьеров на маршрутах, используемых животными
- Решение проблемы «слепого пятна».

Политические меры и правоприменение

- Ужесточение контроля за соблюдением правил дорожного движения (проверка соблюдения скоростного режима, использования средств защиты, недопущения использования просроченных водительских удостоверений и управления транспортными средствами под воздействием алкогольного и наркотического опьянения)
- Плановая инспекция безопасности дорожного движения
- Эффективное выявление нарушений правил дорожного движения и применение штрафных санкций
- Улучшение условий для сдачи экзаменов на получение водительского удостоверения
- Сотрудничество с профессиональными федерациями дорожного транспорта при разработке политики в области обеспечения соблюдения безопасности дорожного движения
- Применение штрафных санкций за использование устройств, отвлекающих водителя от управления транспортным средством
- Обеспечение снижения числа лиц, управляющих транспортными средствами без водительского удостоверения
- Оптимизация работы сети служб скорой помощи и служб спасения
- Контроль соблюдения надлежащих режимов отдыха для профессиональных водителей
- Проведение проверок состояния безопасности дорожного движения
- Совершенствование правовой базы безопасности дорожного движения
- Регулярное проведение технического осмотра средств общественного транспорта, включая школьные транспортные средства
- Применение норм и правил, регламентирующих грузовые и пассажирские перевозки, особенно перевозку опасных грузов
- Применение норм и правил парковки транспортных средств
- Проведение дорожно-патрульной службой проверки технической исправности большегрузных автомобилей
- Повышение эффективности средств и методов оценки водительской квалификации
- Применение автоматических средств наблюдения на дорожном движении
- Разработка мероприятий по ограничению максимального пробега частных автомобилей
- Проведение информационных кампаний по ознакомлению общественности с дорожно-транспортными рисками

- Балльная система, предусматривающая поощрение водителей, не допускающих нарушений правил дорожного движения, и штрафные санкции по отношению к нарушителям.

Человеческий фактор

- Расширение использования удерживающих устройств, детских удерживающих сидений (кресел) и защитных шлемов (для водителей и пассажиров мотоциклов и мопедов)
- Борьба против рисков, связанных с употреблением алкоголя и наркотиков
- Обеспечение соблюдения скоростного режима транспортными средствами
- Эффективное обучение водителей по основной и продвинутой программе
- Недопущение усталости за рулем
- Соблюдение безопасной дистанции во время движения транспортных средств
- Езда днем с включенными габаритными огнями
- Просвещение детей и подростков (в школах) по вопросам соблюдения правил дорожного движения;
- Решение проблемы «слепого пятна»
- Продвинутое обучение профессиональных водителей
- Ограничение использования устройств, отвлекающих водителя от управления транспортным средством
- Эффективное обучение и просвещение работников дорожно-патрульных служб
- Ограничение времени пользования мобильными телефонами за рулем.

Транспортные средства

- Безопасность грузовых автомобилей
- Оборудование транспортных средств, в случае необходимости, детскими удерживающими устройствами (креслами)
- Улучшение различимости большегрузных транспортных средств в темноте
- Улучшение технического состояния транспортных средств путем проведения проверок дорожно-патрульной службой
- Обеспечение надлежащих регистрации и технического осмотра транспортных средств, а также своевременного продления срока действия водительских удостоверений
- Стимулирование применения передовых технологий.

Оказание помощи пострадавшим в ДТП

- Независимый анализ ДТП
- Обучение водителей приемам оказания первой помощи
- Оборудование дорог средствами телематики
- Повышение эффективности работы служб скорой помощи
- Создание групп по анализу ДТП.

Научно-исследовательская деятельность

- Анализ ДТП
- Проведение научных исследований, направленных на создание координационного органа по вопросам безопасности дорожного движения
- Проведение исследований, посвященных воздействию транспорта на здоровье, путем мониторинга движения транспорта, качества окружающей среды и удобства доступа в городские районы.

Приложение 6. Оценка потерь в денежном выражении от одного случая смерти в некоторых странах Европейского региона ВОЗ

Страна	Потери от одного случая смерти в долл. США ^a	Использованный метод	Год
Австрия – с учетом (без учета) моральных страданий	2676 (1399)	Готовность платить	2006
Нидерланды	2427	Метод брутто-результата; Готовность платить	2003
Соединенное Королевство	2137	Готовность платить	2005
Финляндия	1752	Метод брутто-результата; Готовность платить	2007
Франция	1194	Метод брутто-результата	2006
Германия	1162	Метод брутто-результата	2004
Венгрия	769	Готовность платить	2002
Эстония	767	Метод брутто-результата	2007
Кипр	480	Метод брутто-результата	2008
Латвия	398	Метод брутто-результата	2006
Словакия	287	Метод брутто-результата	2007

^a Валюты конвертированы в евро по соответствующему курсу на середину года.

Приложение 7. Законодательство об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, его применение и дорожно-транспортный травматизм со смертельным исходом, связанный с употреблением алкоголя, в странах Европейского региона ВОЗ

Страна	Общенац. закон об упр. т. с. в сост. алк. опьян.	Как определяется факт нарушения			Механизмы обеспечения запрета на управление т. с. в состоянии алкогольного опьянения			
		Концентрация алкоголя в крови	Медицинское освидетельствование	Концентрация алкоголя в выдыхаемом воздухе	Выборочное тестирование дыхания	Посты ДПС	Тестирование дыхания для всех водителей – участников ДТП	Анализ крови всех водителей – участников ДТП
Австрия	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да
Азербайджан	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да
Албания	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Нет
Армения	Да	Да	Нет	Да	Да	Нет	Да	Да
Беларусь	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Нет
Бельгия	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да
Болгария	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да
Босния и Герцеговина	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да
Венгрия	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да
Германия	Да	Да	Нет	Да	Нет	Да	Да	Да
Греция	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да
Грузия	Да	Да	Да	Да	Нет	Нет	Да	Да
Израиль	Да	Да	Нет	Нет	Да	Да	Нет	Нет
Ирландия	Да	Да	Нет	Нет	Да	Нет	Нет	Нет
Исландия	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Нет	Нет
Испания	Да	Да	Нет	Да	Да	Нет	Да	Да
Италия	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да
Казахстан	Да	Нет	Да	Нет	Да	Нет	Да	Да
Кипр	Да	Да	Нет	Да	Да	Нет	Да	Да
Кыргызстан	Да	Нет	Да	Да	Да	Нет	Да	Да
Латвия	Да	Да	Нет	Нет	Да	Нет	Да	Да
Литва	Да	Да	Нет	Нет	Да	Да	Нет	Нет
Македония, Бывш. Югосл. Респ.	Да	Да	Нет	Нет	Нет	Да	Да	Да
Мальта	Да	Да	Нет	Да	Нет	Нет	Нет	Нет
Молдова, Республика	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да
Нидерланды	Да	Да	Нет	Да	Да	Нет	Нет	Нет
Норвегия	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Нет	Нет
Польша	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да
Португалия	Да	Да	Нет	Нет	Да	Да	Да	Да
Российская Федерация	Да	Да	Нет	Да	Да	Нет	Да	Да
Румыния	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да
Сан-Марино	Да	Да	Нет	Нет	Нет	Да	Нет	Да
Сербия	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да
Словакия	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да
Словения	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да
Соединенное Королевство	Да	Да	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет
Таджикистан	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да
Туркменистан	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да
Турция	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да
Узбекистан	Да	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да
Украина	Да	Да	Нет	Да	Да	Нет	Да	Да
Финляндия	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да
Франция	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да
Хорватия	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Нет
Черногория	Да	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да
Чехия	Да	Да	Нет	Нет	Да	Нет	Да	Да
Швейцария	Да	Да	Нет	Нет	Да	Да	Да	Да
Швеция	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Нет	Нет
Эстония	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да

^a Для установления факта управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения не используется УСАК.

— Нет данных.

Н/п – не применяется.

Страна	Общая эффективность правоприменения (общее мнение респондентов по шкале от 1 до 10 (10 – максимальная эффективность))	Установленный в масштабах страны предельно допустимый уровень содержания алкоголя в крови (УСАК)			Доля случаев смерти в ДТП, связанных с употреблением алкоголя (%)
		Для всех граждан (г/дл)	Для молодых и начинающих водителей (г/дл)	Для профессиональных и коммерческих водителей (г/дл)	
Австрия	9	0,05	0,01	0,01	8,1
Азербайджан	9	0,00	0,00	0,00	2,7
Албания	8	0,05	0,05	0,05	5,2
Армения	5	0,08	0,08	0,08	6,1
Беларусь	7	0,05	0,05	0,05	12,9
Бельгия	3	0,05	0,05	0,05	—
Болгария	7	0,05	0,05	0,05	4,7
Босния и Герцеговина	6	0,03	0,00	0,00	6,7
Венгрия	5	0,00	0,00	0,00	12,0
Германия	Н/п	0,05	0,00	0,05	12,0
Греция	7	0,05	0,02	0,02	7,2
Грузия	9	0,02	0,02	0,02	37,0
Израиль	6	0,05	0,05	0,05	7,5
Ирландия	Нет единого мнения	0,08	0,08	0,08	37,0
Исландия	7	0,05	0,05	0,05	20,0
Испания	7	0,05	0,03	0,03	—
Италия	7	0,05	0,05	0,05	Нет единого мнения
Казахстан	10	Нет	Нет	Нет	3,2
Кипр	7	0,05	0,05	0,05	18,0
Кыргызстан	4	Нет	Нет	Нет	—
Латвия	7	0,05	0,02	0,05	20,6
Литва	6	0,04	0,02	0,02	11,7
Македония, Бывш. Югосл. Респ.	6	0,05	0,00	0,00	4,6
Мальта	4	0,08	0,08	0,08	—
Молдова, Республика	2	0,05	0,05	0,05	17,0
Нидерланды	Нет единого мнения	0,05	0,02	0,05	25,0
Норвегия	4	0,02	0,02	0,02	20,0–30,0
Польша	7	0,02	0,02	0,02	14,0
Португалия	8	0,05	0,05	0,05	31,4
Российская Федерация	6	0,03	0,03	0,03	9,7
Румыния	8	0,00	0,00	0,00	1,5
Сан-Марино	6	0,05	0,05	0,05	—
Сербия	7	0,05	0,05	0,00	6,0
Словакия	9	0,00	0,00	0,00	4,3
Словения	6	0,05	0,00	0,00	38,4
Соединенное Королевство	Нет единого мнения	0,08	0,08	0,08	17,0
Таджикистан	9	0,03	0,03	0,03	5,0
Туркменистан	10	0,05	0,05	0,05	7,4
Турция	9	0,05	0,05	0,00	2,0
Узбекистан	9	Нет	Нет	Нет	—
Украина	Н/п	0,00	0,00	0,00	—
Финляндия	8	0,05	0,05	0,05	23,9
Франция	4	0,05	0,05	0,05	27,0
Хорватия	7	0,05	0,00	0,00	30,0
Черногория	6	0,05	0,05	0,00	—
Чешская Республика	9	0,00	0,00	0,00	3,4
Швейцария	6	0,05	0,05	0,05	16,0
Швеция	6	0,02	0,02	0,02	20,0
Эстония	8	0,02	0,02	0,02	48,0

Приложение 8. Законодательство о ремнях безопасности и удерживающих устройствах для детей, его применение и уровень использования этих средств защиты в странах Европейского региона ВОЗ, 2008 г.

Страна	Уровень использования ремней безопасности (%)			Уровень использования ремней безопасности (%)			Детские удерживающие устройства		
	Существует ли закон о ремнях безопасности	Действие закона распространяется на всех лиц, находящихся внутри т. с.	Принуд. применение закона распространяется на след. категории лиц	Эффективность принуд. применения закона о ремнях безопасности (консенс. мнение респондентов, шкала 0–10)	В целом	Водитель и пассажиры на переднем сиденье	Пассажиры на заднем сиденье	Существует ли нац. закон об удерж. устр-вах для детей	Эффективность принуд. применения закона об удерж. устр-вах для детей (консенс. мнение респондентов, шкала 0–10)
Австрия	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	7	88	89	49	Да	9
Азербайджан	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	9	—	—	—	Да	9
Албания	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	9	—	30	—	Да	8
Армения	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	3	—	—	—	Да	5
Беларусь	Да	Да	...	7	—	—	—	Да	6
Бельгия	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	3	—	79	46	Да	6
Болгария	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	8	—	—	—	Да	4
Босния и Герцеговина	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	7	—	—	—	Да	5
Венгрия	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	4	69	71	40	Да	4
Германия	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	Н/п	95	95 (водители); 96 (пассажиры)	88	Да	Н/п
Греция	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	7	—	75	42	Да	6
Грузия	Да	Нет	Только лица, занимающ. передн. сиденья	8	—	—	—	Да	7
Израиль	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	8	—	94 (водители); 88 (пассажиры)	45	Да	5
Ирландия	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	Нет единого мнения	—	86	63	Да	Нет единого мнения
Исландия	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	8	80	88	68	Да	8
Испания	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	8	84	89	69	Да	7
Италия	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	7	—	65	10	Да	7
Казахстан	Да	Да	Только водитель	7	—	—	—	Да	7
Кипр	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	7	—	81	9	Да	3
Кыргызстан	Да	Нет	Только лица, занимающ. передн. сиденья	5	—	—	—	Нет	Н/п
Латвия	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	7	—	77	32	Да	6
Литва	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	6	—	—	—	Да	5
Македония, Бывш. Югосл. Респ.	Да	Нет	Только лица, занимающ. передн. сиденья	6	16	—	—	Нет	Н/п
Мальта	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	8	—	96	21	Да	6
Молдова, Республика	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	Нет единого мнения	—	—	—	Нет	Н/п
Нидерланды	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	Нет единого мнения	92	94	73	Да	Нет единого мнения
Норвегия	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	6	88	93	85	Да	9
Польша	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	7	65	74	45	Да	6
Португалия	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	9	—	86 (городские дороги); 93 (автомагистрали)	28 (городские дороги); 64 (автомагистрали)	Да	8
Российская Федерация	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	7	—	33	—	Да	8
Румыния	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	5	50	80	20	Да	3
Сан-Марино	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	6	—	—	—	Да	6
Сербия	Да	Да	Только лица, занимающ. передн. сиденья	4	40–50	50–60	4–5	Субнац.	Н/п
Словакия	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	8	—	—	—	Да	9
Словения	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	7	80	85	51	Да	6
Соединенное Королевство	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	Нет единого мнения	—	91	84 (Великобритания); 90 (Северная Ирландия)	Да	Нет единого мнения
Таджикистан	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	3	—	—	—	Да	1
Туркменистан	Да	Нет	Только лица, занимающ. передн. сиденья	7	—	—	—	Нет	Н/п
Турция	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	8	70 (сельская местность); 20 (городской центр)	—	—	Да	—
Узбекистан	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	10	—	—	—	—	—
Украина	Да	Нет	Только лица, занимающ. передн. сиденья	Н/п	—	—	—	Нет	Н/п
Финляндия	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	7	—	89	80	Да	7
Франция	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	8	—	98	83	Да	5
Хорватия	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	7	45	—	—	Да	5
Черногория	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	6	—	—	—	Нет	Н/п
Чешская Республика	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	8	85	90	80	Да	7
Швейцария	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	7	—	86	61	Да	8
Швеция	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	3	94	96	90	Да	2
Эстония	Да	Да	Все лица, находящиеся внутри т. с.	7	88	90	68	Да	8

— Нет данных.
Н/п – не применяется.

Приложение 9. Законодательство о скорости движения и его применение в странах Европейского региона ВОЗ, 2008 г.

Страна	Ограничения скорости установлены на общенациональном уровне	Ограничения скорости можно изменять на местном уровне	Законодательство различается в зависимости от типа транспортного средства	Максимальная скорость			Общая эффективность правоприменения (консенсусное мнение респондентов, шкала 1–10)
				в населенных пунктах (км/ч)	вне населенных пунктов (км/ч)	на междугородных шоссе и автострадах	
Австрия	Да	Да	Да	50	100	100	7
Азербайджан	Да	Да	Да	60	90	110	9
Албания	Да	Да	Да	40	80	90–110	9
Армения	Да	Да	Да	60	60	90–110	5
Беларусь	Да	Нет	Да	60	—	90	6
Белиз	Да	Нет	Да	40	—	—	1
Бельгия	Да	Да	Да	50	90	120	5
Болгария	Да	Да	Да	50	90	90–130	6
Босния и Герцеговина	Да	Да	Да	60	—	130	6
Венгрия	Да	Да	Да	50	90	130	4
Германия	Да	Нет	Да	50	100	130	Н/п
Греция	Да	Да	Да	50	90	130	6
Грузия	Да	Да	Да	60	60	90–110	8
Израиль	Да	Да	Да	50	80–90	90–100	5
Ирландия	Да	Да	Да	50	80	100	Нет единого мнения
Исландия	Да	Да	Да	50	80–90	Н/п	7
Испания	Да	Да	Да	50	90	100	8
Италия	Да	Да	Да	50	90	110–130	7
Казахстан	Да	Нет	Нет	60	60	120	5
Кипр	Да	Да	Нет	50	80	100	6
Кыргызстан	Да	Да	—	60	60	100	7
Латвия	Да	Да	Да	50	90	110	7
Литва	Да	Да	Да	50	90	130	6
Македония, Бывш. Югосл. Респ.	Да	Нет	Да	60	80	120	4
Мальта	Да	Нет	Да	50	80	Н/п	5
Молдова, Республика	Да	Нет	Да	60	60	90	Нет единого мнения
Нидерланды	Да	Да	Да	50	80	120	Нет единого мнения
Норвегия	Да	Да	Да	50	80	80	6
Польша	Да	Да	Да	50	90	130	5
Португалия	Да	Да	Да	50	90	90–100	8
Российская Федерация	Да	Да	Да	60	90 ^b	110 ^c	6
Румыния	Да	Да	Да	50	50	90	5
Сан-Марино	Да	Нет	Да	50	70	70	5
Сербия	Да	Да	Да	60	80	120	4
Словакия	Да	Да	Да	60	90	130	7
Словения	Да	Да	Да	50	90	130	7
Соединенное Королевство	Да	Да	Да	50	100	115	Нет единого мнения
Таджикистан	Да	Да	Да	60	90	110	8
Туркменистан	Да	Нет	Нет	60	90	110	9
Турция	Да	Да	Да	50	90	120	8
Узбекистан	Да	Нет	Да	70	70	90	7
Украина	Да	Нет	Нет	60	40	90	Н/п
Финляндия	Да	Да	Да	50	80	80–100	7
Франция	Да	Да	Да	50	90	130	7
Хорватия	Да	Да	Да	50	90	130	6
Черногория	Да	Да	Да	50	80	100	6
Чешская Республика	Да	Да	Да	50	90	130	5
Чили	Да	Да	Да	60	100	100	5
Швейцария	Да	Да	Да	50	80	120	7
Швеция	Да	Да	Да	50	70	90	5
Эстония	Да	Да	Нет	50	90	90	6

^a Рекомендуемая скорость движения.

^b На дорогах из густонаселенных районов и территорий.

^c На дорогах, отмеченных специальными обозначениями.

— Нет данных.

Н/п – не применяется.

Приложение 10. Законодательство о шлемах для мотоциклистов, его применение и уровень использования шлемов в странах Европейского региона ВОЗ, 2008 г.

Страна	Существует национальный закон о шлемах для мотоциклистов	Действие закона распространяется на следующие категории участников дорожного движения			Исключения из применения закона		
		Водители	Взрослые пассажиры	Пассажиры-дети	В законе о шлемах предусмотрены ограничения	Действие закона о шлемах распространяется на все типы дорог	Действие закона распространяется на все типы двигателей
Австрия	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да
Азербайджан	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да
Албания	Да	Да	Да	Да	—	Да	Да
Армения	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да
Беларусь	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Нет
Бельгия	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да
Болгария	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да
Босния и Герцеговина	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да
Венгрия	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да
Германия	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да
Греция	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да
Грузия	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да
Израиль	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да
Ирландия	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да
Исландия	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да
Испания	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да
Италия	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да
Казахстан	Да	Да	Да	Да	—	Да	Нет
Кипр	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да
Кыргызстан	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да
Латвия	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да
Литва	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да
Македония, Бывш. Югосл. Респ.	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да
Мальта	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да
Молдова, Республика	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Нет
Нидерланды	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Нет
Норвегия	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да
Польша	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да
Португалия	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да
Российская Федерация	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да
Румыния	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да
Сан-Марино	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да
Сербия	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да
Словакия	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да
Словения	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Нет
Соединенное Королевство	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да
Таджикистан	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Нет
Туркменистан	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Нет
Турция	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да
Узбекистан	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да
Украина	Нет	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п
Финляндия	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да
Франция	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да
Хорватия	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да
Черногория	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да
Чешская Республика	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да
Швейцария	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да
Швеция	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да
Эстония	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да

— Нет данных.
Н/п – не применяется.

Страна	Общая эффективность применения закона (консенс. мнение, шкала от 1 до 10)	Существуют стандарты шлемов	Уровень использования шлемов в стране (оценка, %)
Австрия	9	Да	95
Азербайджан	9	Нет	—
Албания	10	Да	—
Армения	5	Нет	—
Беларусь	9	Да	—
Бельгия	8	Да	—
Болгария	7	Да	—
Босния и Герцеговина	6	Нет	—
Венгрия	9	Да	95
Германия	Н/п	Да	97 (водители); 96 (пассажиры)
Греция	7	Да	58 (водители); 32 (пассажиры)
Грузия	6	Нет	—
Израиль	9	Нет	95
Ирландия	Нет единого мнения	—	—
Исландия	8	Нет	95
Испания	8	Да	98 (водители); 92 (пассажиры)
Италия	7	Да	60
Казахстан	5	Нет	—
Кипр	5	Да	68 (водители); 56 (пассажиры)
Кыргызстан	7	Нет	—
Латвия	6	Нет	93 (водители)
Литва	6	Нет	—
Македония, Бывш. Югосл. Респ.	2	Нет	1
Мальта	9	Нет	—
Молдова, Республика	1	Нет	—
Нидерланды	Нет единого мнения	Да	92 (водители); 72 (пассажиры)
Норвегия	9	Да	100
Польша	8	Да	—
Португалия	9	Да	—
Российская Федерация	6	Да	—
Румыния	6	Да	90 (водители); 65 (пассажиры)
Сан-Марино	9	Да	—
Сербия	3	Нет	—
Словакия	8	Да	—
Словения	7	Да	—
Соединённое Королевство	Нет единого мнения	Да	98
Таджикистан	6	Нет	—
Туркменистан	8	Нет	—
Турция	5	Да	12 (водители)
Узбекистан	9	Нет	—
Украина	Н/п	Н/п	—
Финляндия	9	Да	95 (водители)
Франция	7	Да	95
Хорватия	6	Нет	—
Черногория	6	Нет	—
Чешская Республика	9	Да	97 (водители); 56 (пассажиры)
Швейцария	9	Да	100
Швеция	1	Да	95
Эстония	9	Да	—

Приложение 11. Управление безопасностью дорожного движения, стратегии и политические мероприятия в странах Европейского региона ВОЗ

Страна	Головная организация			Стратегии				
	Существует головная организация	Статус головной организации	На финансирование головной организации выделяются средства	Существует национальная стратегия безопасности дорожного движения	Стратегией предусматриваются общенациональные цели в количественном выражении	На финансирование стратегии выделяются средства	Сумма, выделенная на финансирование нац. стратегии (млн евро)	Год финансирования
Азербайджан	Да	Правительственная	Да	Да	Да	Да	3,16	2007
Австрия	Да	Правительственная	Да	Да	Да	Нет	Н/п	Н/п
Албания	Да	Межминистерская	Нет	Нет	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п
Армения	Да	Другая	Да	Нет	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п
Беларусь	Да	Межминистерская	Нет	Да	Да	Да	—	—
Бельгия	Да	Межминистерская	Да	Да	Да	Да	94,00	2008
Болгария	Да	Межминистерская	Да	Да	Да	Да	—	—
Босния и Герцеговина	Да	Правительственная	Да	Да	Да	Да	0,026 ^b	2008
Венгрия	Да	Межминистерская	Да	Да	Да	Да	13,03	2008
Германия	Да	—	Да	Да	Нет	Да	—	—
Греция	Нет	Н/п	Н/п	Да	Да	Нет	Н/п	Н/п
Грузия	Да	Другая	Н/п	Да	Да	Да	—	—
Израиль	Да	Другая	Да	Да	Да	Да	101,78	2008
Ирландия	Да	Другая	Да	Да	Да	—	Н/п	Н/п
Исландия	Да	Правительственная	Да	Да	Да	Да	3,49	2007
Испания	Да	Правительственная	Да	Да	Да	Да	881,03	2008
Италия	Да	Правительственная	Да	Да	Да	Да	53,00	2008
Казахстан	Да	Правительственная	Да	Да	Нет	Да	—	—
Кипр	Да	Межминистерская	Да	Да	Да	Да	7,00	2008
Кыргызстан	Да	Межминистерская	Нет	Несколько стратегий	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п
Латвия	Да	Межминистерская	Да	Да	Да	Да	7,33	2006
Литва	Да	Межминистерская	Нет	Да	Да	Да	5,69	2007
Македония, Бывш. Югосл. Респ.	Да	Другая	Да	Нет	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п
Мальта	Да	Правительственная	Да	Несколько стратегий	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п
Молдова, республика	Да	Межминистерская	Нет	Да	Да	Да	—	—
Нидерланды	Да	Правительственная	Да	Да	Да	Да	80,00	2008
Норвегия	Да	Правительственная	Да	Да	Да	Да	103,42	2007
Польша	Да	Правительственная	Да	Да	Да	Да	1 871,58	2005–2007
Португалия	Да	Правительственная	Да	Да	Да	Да	—	—
Российская Федерация	Да	Межминистерская	Нет	Да	Да	Да	245,73	2007
Румыния	Да	Межминистерская	Да	Да	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п
Сан-Марино	Да	Межминистерская	Нет	Несколько стратегий	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п
Сербия	Нет	Н/п	Н/п	Несколько стратегий	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п
Словакия	Да	Правительственная	Да	Да	Да	Да	0,96	2008
Словения	Да	Межминистерская	Да	Да	Да	Да	2,20	2008
Соединенное Королевство	Нет	Н/п	Н/п	Да	Да	Да	—	—
Таджикистан	Да	Правительственная	Да	Несколько стратегий	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п
Туркменистан	Нет	Н/п	Н/п	Несколько стратегий	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п
Турция	Да	Межминистерская	Да	Несколько стратегий	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п
Узбекистан	Да	Правительственная	Да	Да	Да	—	—	—
Украина	Да	Правительственная	Да	Несколько стратегий	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п
Финляндия	Да	Правительственная	Да	Да	Да	Да	—	—
Франция	Да	Межминистерская	Да	Да	Да	Да	2 295,00	2007
Хорватия	Да	Межминистерская	Да	Да	Да	Да	2,08	2008
Черногория	Нет	Н/п	Н/п	Нет	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п
Чешская Республика	Да	Правительственная	Да	Да	Да	Нет	Н/п	Н/п
Швейцария	Да	Правительственная	Да	Да ^d	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п
Швеция	Да	Правительственная	Да	Да	Да	Да	—	—
Эстония	Да	Межминистерская	Да	Да	Да	Да	15,40	2008

^a Валюты конвертированы в евро с использованием соответствующего курса на середину года.

^b Средства, выделенные на разработку стратегии только в Федерации Боснии и Герцеговины.

^c Только потери в денежном выражении в пересчете на одну смертельную дорожно-транспортную травму.

^d Официально не утверждена правительством.

— Нет данных.

Н/п— не применяется.

Страна	Потери в денежном выражении					Мероприятия, содействующие передвижению пешком и на велосипеде	
	Проводится анализ потерь в ден. выражении	Оценка охватывает	Общая оценка потерь в ден. выражении (млн евро)	Год, оценки	Метод оценки	Мероприятия осуществляются	Увеличение инвестиций в сооруж. велос. дорожек
Австрия	Да	Смертельные и несмерт. травмы	9 922,00	2006	Готовность платить	Да	Да
Азербайджан	Нет	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Нет	Н/п
Албания	Нет	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Нет	Н/п
Армения	Нет	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Нет	Н/п
Беларусь	Да	Смертельные и несмерт. травмы	179,65	2003	Метод брутто-результата	Да	Да
Бельгия	Нет	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Да	Да
Болгария	Нет	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	На местном уровне	Н/п
Босния и Герцеговина	Нет	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Нет	Н/п
Венгрия	Да	Только смерт. травмы	0,77 ^с	2002	Готовность платить	Да	Да
Германия	Да	Смертельные и несмерт. травмы	30 900,00	2004	Метод брутто-результата	Да	Да
Греция	Нет	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Да	Нет
Грузия	Нет	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Нет	Н/п
Израиль	Да	Смертельные и несмерт. травмы	1328,00	2005	Метод брутто-результата	На местном уровне	Н/п
Ирландия	Да	Смертельные и несмерт. травмы	1 328,96	2006	—	Нет	Н/п
Исландия	Да	Смертельные и несмерт. травмы	369,43	2005	Метод брутто-результата	На местном уровне	Н/п
Испания	Да	Смертельные и несмерт. травмы	6 280,36	1997	Метод брутто-результата; готовность платить	На местном уровне	Н/п
Италия	Да	Смертельные и несмерт. травмы	32 236,00	2006	Метод брутто-результата	Да	Да
Казахстан	—	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Да	Нет
Кипр	Да	Только смерт. травмы	38,15	2001	Метод брутто-результата	Да	Да
Кыргызстан	Нет	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Нет	Н/п
Латвия	Да	Смертельные и несмерт. травмы	191,78	2006	Метод брутто-результата	На местном уровне	Н/п
Литва	Да	Смертельные и несмерт. травмы	434,86	2006	—	Да	Да
Македония, Бывш. Югосл. Респ.	Да	Смертельные и несмерт. травмы	28,25	2002	Метод брутто-результата	Нет	Н/п
Мальта	Нет	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Нет	Н/п
Молдова, Республика	Нет	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Нет	Н/п
Нидерланды	Да	Смертельные и несмерт. травмы	12 300,00	2003	Метод брутто-результата; готовность платить	Да	Да
Норвегия	Да	Смертельные и несмерт. травмы	3 751,26	2008	Метод брутто-результата	Да	Да
Польша	Да	Смертельные и несмерт. травмы	4 319,65	2006	Метод брутто-результата	Да	Да
Португалия	Нет	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	На местном уровне	Н/п
Российская Федерация	Да	Смертельные и несмерт. травмы	8 033,09	2007	Расчет прямых затрат	Нет	Н/п
Румыния	Да	Смертельные и несмерт. травмы	1 200,08	2007	—	Да	Да
Сан-Марино	Нет	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Нет	Н/п
Сербия	Нет	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Нет	Н/п
Словакия	Да	Смертельные и несмерт. травмы	297,96	2007	Метод брутто-результата	Нет	Н/п
Словения	Нет	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Да	Да
Соединенное Королевство	Да	Смертельные и несмерт. травмы	19 492,05	2006	Готовность платить	Да	Да
Таджикистан	Нет	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Нет	Н/п
Туркменистан	Нет	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	—	Н/п
Турция	Да	Смертельные и несмерт. травмы	8 917,18	2002	—	На местном уровне	Н/п
Узбекистан	Нет	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	—	Н/п
Украина	Нет	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Нет	Н/п
Финляндия	Да	Смертельные и несмерт. травмы	2 532,33	2007	Метод брутто-результата; готовность платить	Да	Нет
Франция	Да	Смертельные и несмерт. травмы	11 600,00	2006	Метод брутто-результата	На местном уровне	Н/п
Хорватия	—	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Нет	Н/п
Черногория	Нет	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Нет	Н/п
Чешская Республика	Да	Смертельные и несмерт. травмы	1 900,86	2007	Метод брутто-результата	Да	Да
Швейцария	Да	Смертельные и несмерт. травмы	9 057,45	2003	Метод брутто-результата	На местном уровне	Н/п
Швеция	Да	Смертельные и несмерт. травмы	3 252,59	2006	Готовность платить	Да	Да
Эстония	Да	Смертельные и несмерт. травмы	150,32	2007	Метод брутто-результата	Да	Да

Страна	Мероприятия, содействующие передвижению пешком и на велосипеде					Мероприятия, содействующие развитию общественного транспорта					Экспертизы, проверки	
	Увеличение инвестиций в пешеходные дорожки	Ограничение движения транспорта	Инвестиции в развитие велосипедного транспорта	Внедрение стимулов, направленных против использования личного автотранспорта	Другие меропр.	Меропр. осуществляются	Субсидирование цен	Увеличение частоты рейсов или расширение охвата	Внедрение стимулов, направленных против использования личного автотранспорта	Другие	Официальная экспертиза новых дорог	Регулярные проверки эксплуатируемых дорог
Австрия	Нет	Да	Нет	Нет	Нет	Да	Да	Да	Нет	Нет	Нет	Да
Азербайджан	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Да	Да	Да	Нет	Нет	Да	Да
Албания	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Да	Да	Нет	Нет	Нет	Да	Нет
Армения	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Нет	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Да	Да
Беларусь	Да	Да	Нет	Нет	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да	Да
Бельгия	Да	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Нет	Нет
Болгария	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Да	Нет	Нет	Нет	Да	Да	Да
Босния и Герцеговина	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Нет	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Да	Да
Венгрия	Нет	Да	Нет	Нет	Нет	На местном уровне	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Нет	Да
Германия	Нет	Да	Нет	Нет	Нет	Да	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Да
Греция	Нет	Да	Нет	Нет	Нет	Да	Да	Да	Нет	Нет	Да	—
Грузия	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	На местном уровне	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Да	Да
Израиль	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Да	Да	Да	Нет	Да	Да	Да
Ирландия	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Да	Да	Нет	Нет	Да	Да	Да
Исландия	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	На местном уровне	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Да	Нет
Испания	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Да	Да	Да	Нет	Да	Да	Да
Италия	Нет	Нет	Да	Нет	Нет	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да
Казахстан	Нет	Нет	Нет	Нет	Да	Да	Нет	Да	Да	Нет	Да	Да
Кипр	Да	Да	Нет	Нет	Нет	Да	Да	Нет	Нет	Нет	Нет	Да
Кыргызстан	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Да	Да	Нет	Нет	Нет	Да	Да
Латвия	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	На местном уровне	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Да	Да
Литва	Да	Нет	Нет	Нет	Нет	На местном уровне	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Да	Да
Македония, Бывш. Югосл. Респ.	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Нет	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Да	Да
Мальта	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Да	Да	Да	Да	Нет	Нет	Нет
Молдова, республика	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Нет	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Да	Да
Нидерланды	Нет	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Нет	Да	Нет	Нет	Нет
Норвегия	Да	Да	Нет	Нет	Нет	Да	Да	Да	Нет	Нет	Да	Да
Польша	Да	Да	Нет	Нет	Нет	На местном уровне	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Да	Да
Португалия	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Да	Да	Да	Да	Да	Нет	Нет
Российская Федерация	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Нет	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Да	Да
Румыния	Да	Да	Нет	Да	Нет	Да	Да	Нет	Да	Нет	Да	Да
Сан-Марино	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Да	Да	Нет	Нет	Нет	Нет	Да
Сербия	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да
Словения	Да	Да	Да	Нет	Нет	Да	Да	Да	Нет	Да	Нет	Нет
Соединенное Королевство	Да	Да	Нет	Нет	Да	Да	Да	Да	Нет	Нет	Да	Да
Словакия	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Нет	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Да	Да
Таджикистан	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	На местном уровне	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Да	Да
Туркменистан	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Да	Да	Да	Нет	Нет	Да	Да
Турция	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Да	Нет	Да	Да	Нет	Да	Да
Узбекистан	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	—	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Да	Да
Украина	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	На местном уровне	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Да	Нет
Финляндия	Нет	Нет	Нет	Нет	Да	Да	Да	Да	Нет	Нет	Да	Да
Франция	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Да	Да	Нет	Нет	Нет	Да	Нет
Хорватия	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Нет	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Да	Да
Черногория	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Нет	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Да	Да
Чешская Республика	Да	Да	Да	Нет	Да	На местном уровне	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Нет	Нет
Швейцария	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Н/п	Да	Да	Нет	Нет	Нет	Да	Да
Швеция	Да	Да	Нет	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Нет	Нет	Нет
Эстония	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Нет	Да

^a Валюты конвертированы в евро с использованием соответствующего курса на середину года.

^b Средства, выделенные на разработку стратегии только в Федерации Боснии и Герцеговины.

^c Только потери в денежном выражении в пересчете на одну смертельную дорожно-транспортную травму.

^d Официально не утверждена правительством.

— Нет данных.

Н/п – не применяется.

Страна	Экзамен на право управления транспортным средством			Система обязат. страхования трансп. ср-в	Технические осмотры					Производители автомобилей	
	Теоретич.	Практич.	Мед. освидет.		Легк. автомоб.	Моториз. 2- и 3-колесн. т. с.	Микроавтомоб., автофург.	Грузов. автомоб.	Автобусов.	Установка ремней безоп. на всех сиденьях	Потребл. топл.
Австрия	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Нет
Азербайджан	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Нет	Нет
Албания	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Н/п	Н/п
Армения	Да	Да	Нет	Нет	Да	Да	Да	Да	Да	Н/п	Н/п
Беларусь	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да
Бельгия	Да	Да	Нет	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да
Болгария	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Н/п	Н/п
Босния и Герцеговина	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да
Венгрия	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Нет
Германия	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Нет
Греция	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Н/п	Н/п
Грузия	Да	Да	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Да	Да	Н/п	Н/п
Израиль	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Н/п	Н/п
Ирландия	Да	Да	Нет	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Н/п	Н/п
Исландия	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Н/п	Н/п
Испания	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да
Италия	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да
Казахстан	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Н/п	Н/п
Кипр	Да	Да	Нет	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Н/п	Н/п
Кыргызстан	Да	Да	Нет	Нет	Да	Да	Да	Да	Да	Н/п	Н/п
Латвия	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Н/п	Н/п
Литва	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Н/п	Н/п
Македония, Бывш. Югосл. Респ.	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Н/п	Н/п
Мальта	Да	Да	Нет	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Н/п	Н/п
Молдова, Республика	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Н/п	Н/п
Нидерланды	Да	Да	Нет	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Н/п	Н/п
Норвегия	Да	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Нет
Польша	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Нет
Португалия	Да	Да	Нет	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Нет
Российская Федерация	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да
Румыния	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да
Сан-Марино	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Н/п	Н/п
Сербия	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Нет
Словения	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да
Соединенное Королевство	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Нет
Словакия	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да
Таджикистан	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Н/п	Н/п
Туркменистан	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Н/п	Н/п
Турция	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да
Узбекистан	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да
Украина	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Нет	Нет
Финляндия	Да	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да
Франция	Да	Да	Нет	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Нет
Хорватия	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Н/п	Н/п
Черногория	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Н/п	Н/п
Чешская Республика	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Нет
Швейцария	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Н/п	Н/п
Швеция	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да
Эстония	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Н/п	Н/п

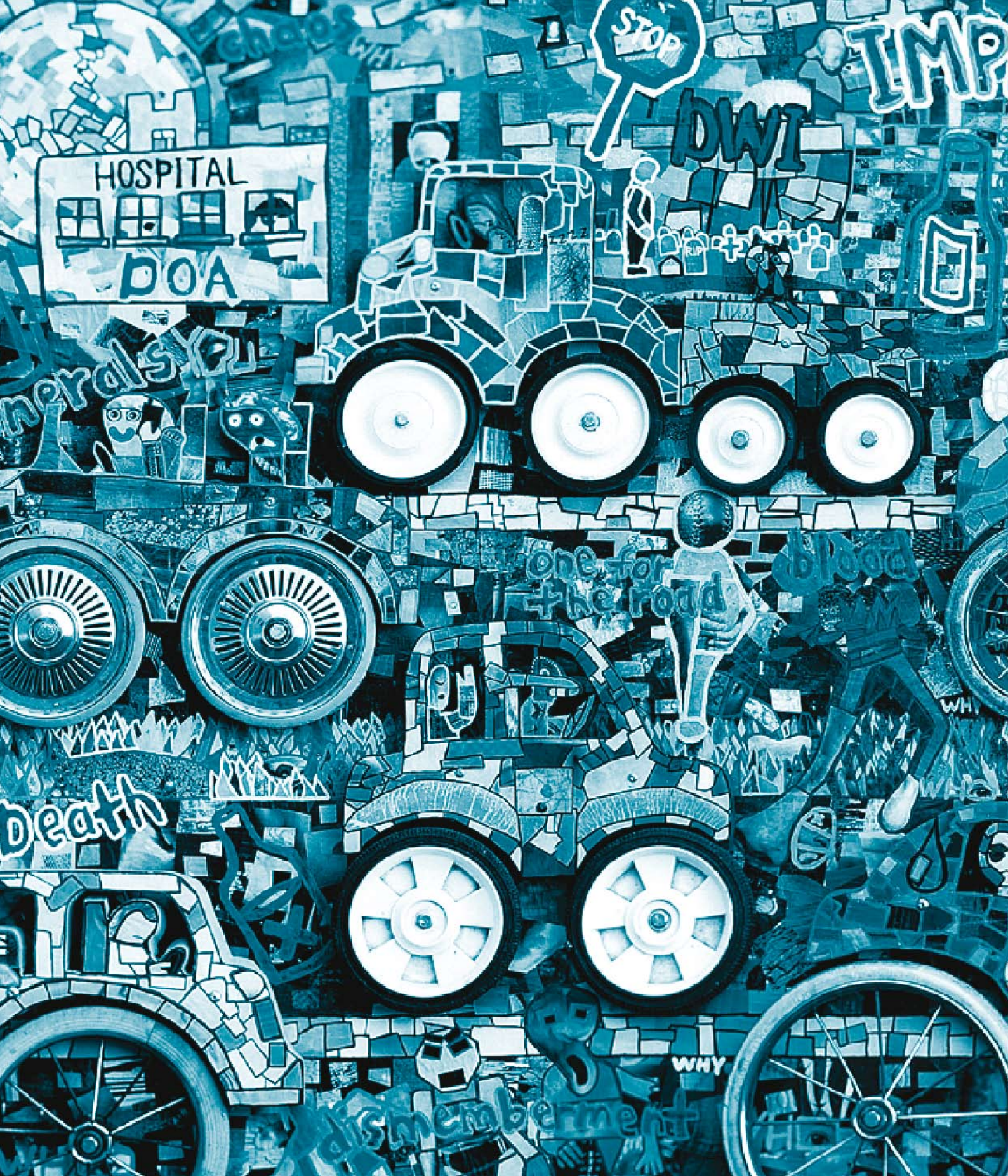
Приложение 12. Системы доврачебной помощи в странах Европейского региона ВОЗ, 2008 г.

Страна	Официальная система доврачебной помощи	Имеется общедоступный телефонный номер		Номер телефона
		Общенациональный	Региональный	
Австрия	Да	Да	Нет	144
Азербайджан	Да	Да	Да	103
Албания	Да	Нет	Да	225 33 64
Армения	Да	Да	Нет	103
Беларусь	Да	Да	Нет	103
Бельгия	Да	Да	Нет	100
Болгария	Да	Да	Нет	150
Босния и Герцеговина	Да	Да	Да	124
Венгрия	Да	Да	Нет	112
Германия	Да	Да	Да	112
Греция	Да	Да	Нет	166
Грузия	Да	Да	Нет	03
Израиль	Да	Да	Нет	101
Ирландия	Да	Да	Нет	999, 112
Исландия	Да	Да	Нет	112
Испания	Да	Да	Нет	112
Италия	Да	Да	Нет	118
Казахстан	Да	Да	Нет	03
Кипр	Да	Да	Да	199, 112
Кыргызстан	Да	Да	Нет	103
Латвия	Да	Да	Нет	112
Литва	Да	Да	Нет	112
Македония, Бывш. Югосл. Респ.	Да	Да	Нет	194
Мальта	Да	Да	Нет	112
Молдова, Республика	Да	Да	Нет	903
Нидерланды	Да	Да	Нет	112
Норвегия	Да	Да	Нет	113
Польша	Да	Да	Нет	112
Португалия	Да	Да	Нет	112
Российская Федерация	Да	Да	Нет	03
Румыния	Да	Да	Нет	112
Сан-Марино	Да	Да	Нет	118
Сербия	Да	Да	Да	94
Словакия	Да	Да	Да	112
Словения	Да	Да	Нет	112
Соединенное Королевство	Да	Да	Нет	999
Таджикистан	Да	Да	Нет	03
Туркменистан	Да	Да	Нет	03
Турция	Да	Да	Нет	112
Узбекистан	Да	Да	Нет	03
Украина	Да	Да	Нет	03
Финляндия	Да	Да	Нет	112
Франция	Да	Да	Нет	112
Хорватия	Да	Да	Нет	112
Черногория	Да	Да	Нет	124
Чешская Республика	Да	Да	Нет	112, 155
Швейцария	Да	Да	Нет	144
Швеция	Да	Да	Нет	112
Эстония	Да	Да	Нет	112

Приложение 13. Национальные координаторы данных и респонденты – участники исследования в странах Европейского региона ВОЗ

Страна	Национальные координаторы данных	Респонденты
Австрия	Rupert Kissler	Guenter Breyer, Martin Germ, Fritz Wagner, Martin Vergeiner, Thomas Fessler
Азербайджан	Rustam Talishinskiy	Hikmet Ibishov, Ali Aliyarov, Anar Orujov, Rustam Humbetov, Mamed Jafarov, Arif Mirzoev
Албания	Maksim Bozo	Fatos Oлдashi, Maksim Tasho, Demir Osmani, Luri Balla, Gentiana Qirjako
Армения	Lilit Avetisyan	Ella Safaryan, Grigory Torosyan, Rubik Navoyan, Vardan Petrosyan, Vahe Petrosyan, Mariam Gukasyan
Беларусь	Ivan Pikirenia	Pavel Bozhanov, Sergey Zarecky, Andrej Gusakov, Tatiana Goriainova, Anatoly Sushko
Бельгия	Anne Meerkens	Leen Meulenbergs, Rudi Wagelmans, Miran Scheers, Jan Robben, Denis Hendrichs, Anneliese Heeren, Paul Deblaere
Болгария	Irina Kovacheva	Valentin Panchev, Evelin Jordanova, Anton Antonov, George Petrishki, Diana Dimitrova
Босния и Герцеговина	Jasminka Kovacevic, Alen Seranic	Munira Zahiragic, Muhamed Ahmic, Pavo Boban, Irena Jokic, Natasa Kostic, Mira Bera, Zelimir Skrbic, Jelena Glamocika
Венгрия	Mària Bényi	Péter Holló, Ákos Probáld, Csaba Kiss, Kirisztina Talás, Zsófia Szász
Германия ^a		Rosemarie Sehleh
Греция	Dimitrios Efthymiadis	Spyros Panagopoulos, Vilemini Paraschou, Vasiliki Mylona-Danelli, Georgios Kanellaidis, Maria Vaniotou, Konstantina Kosmidou
Грузия	Kakha Kheladze	Mamuka Vatsadze, Zaza Devdariani, Kakhaber Chikhradze, Eka Laliashvili, Aleqsandre Tudziladze
Израиль	Kobi Peleg, Sarit Levi	Rinat Zaig, Orityalon-Shuqrun, Tsippy Lotan, Maya Siman-Tov, Vered Yeshouia, Zeev Shadmi
Ирландия	Declan Hayes	Robbie Breen, Gerry O'Malley, Ann Cody, Harry Cullen, Michael Brosnan, Con O'Donohue
Исландия	Rósa Thorsteinsdóttir	Svanhildur Thorsteinsdóttir, Birna Hreiðarsdóttir, Kristján Ó Guðnason, Sigurður Helgason, Brynjólfur Mogensen
Испания	Vicenta Lizarbe	Pilar Zori Bertolin, Catherine Pérez, María Seguí-Gómez, Teodoro Casillas Martin, María Librada Escribano, María Antonia Astorga
Италия	Maria Giuseppina Lecce	Vito Disanto, Giandomenico Protopspataro, Raffaella Amato, Alba Rosa Bianchi, Alberto Valenti
Казахстан	Nurlan Batpenov	Galina Jaxybekova
Кипр	Costas Antoniadis, Olga Kalakouta	Soteris Koletias, Stavros Cleanthous, Andreas Kouppis, George Morfakis, Charilaos Evripidou
Кыргызстан	Samatbek Toimatov	Viktor Kustov, Elvira Torobekova, Zoya Tulegenova, Ludmila Turgasheva, Imanali Sarkulov, Soolot Begaliev, Emil Omuraliev
Латвия	Jana Feldmane	Aldis Lama, Georgijs Sovetovs, Jolanta Skrulle, Maija Gaide, Vida Lukasevica, Arnis Vilums, Anita Villerusa
Литва	Ramunė Meiziienė	Gintaras Alikandravičius, Marius Vitėnas, Jelena Selivonec, Aušra Želvienė, Aida Laukaitienė
Македония, Бывш. Югосл. Респ.	Fimka Tozija	Spase Jovkovski, Boris Murgoski, Cane Kostvski, Marjan Kopevski, Elena Eftimovska, Ljubica Damceska
Мальта	Neville Calleja, Audrey Galea	Joseph Galea, Therese Ciantar, Josie Brincat, Maryanne Massa, Kathleen England
Молдова, Республика	Filip Gornea	Iurie Untilov, Petru Crudu, Nicolae Mihul, Gheorghe Ceban
Нидерланды	Martijn Vis	Niels Bos, Peter Van Vilet, Harry Derriks, Loek Heseemans, B. Van Bruggen
Норвегия	Jakob Linhave, Signe Vind	Marthe Lillehagen, Finn Harald Amundsen, Jan Guttormsen, Kristin Øyen
Польша	Barbara Król	Jacek Zalewski, Robert Trajan vel Trojanowski, Andrzej Grzegorzczak, Ryszard Krystek, Maria Dąbrowska-Loranc, Anna Zielińska
Португалия	Gregória Paixão von Amann	Ana Coroado, Victor Lourenço, Luís Filipe Branco, Angelina Afonso, José Lisboa Santos, Maria da Conceição Jorge Proença, Samuel Bonito Martins, Rodolfo Manuel Martins Soares
Российская Федерация	Gennady Kipor	Boris Grebenuk, Aleksei Koldin, Leonid Borisenko, Aleksei Voitenkov, Andrei Fonski, Alexandr Gordienko
Румыния	Raed Arafat	Gino Theodor Bosman, Cristian Constantinescu
Сан-Марино	Andrea Gualtieri	Eleonora Liberotti, Vladimiro Selva, Eva Guidi, Dennis Guerra, Federica Renzi, Marco Podeschi
Сербия	Milena Paunovic	Jovica Vasiljevic, Demir Hadzic, Krsto Lipovac, Ivana Radojicic, Svetlana Trtica
Словакия	Martin Smrek	Adam Hochel, Katarina Halzlova, Alena Petrikova, Stefan Pristas, Hruskovic Samuel, Darina Sedlakova
Словения	Matej Košir	Vesna Marinko, Bojan Zlender, Bostjan Smolej, Mateja Rok-Simon, Robert Staba
Соединенное Королевство	Mark Bellis, Sara Hughes	Andrew Colski, Pat Kilbey, Harry Green, Carol Ann Munn, Paul Taylor, Sue Maisey, Meryl James
Таджикистан	Abduvali Razzakov	Kurbonkhon Saidov, Nazarali Rahmatulloev, Hasan Nazarov, Shuhratjon Ziyoboiev, Shodi Jamshedov
Туркменистан	Begklich Ovezklichev	Gurbanmurad Shihmuradov, Mekan Gaipov, Maral Kakisheva, Nataliya Levaya, Irina Kivandova, Maral Kakabaeva, Dovran Ovezov, Ata Boppiev, Mamedov Meylis
Турция	Huseyin Fazil Inan	Bora Kayser, Senturk Demiral, Ismet Temel, Veysel Akkus, Erpulat Ozis, A. Haki Turkdemir, Y. Mehmet Kontas
Узбекистан	Mirhakim Azizov, Gulnora Kasimova	
Украина	Irina Fedenko	Mikhail Golubchikov, Svetlana Sinelnik
Финляндия	Petri Jääskeläinen	Merja Söderholm, Leif Beilinson, Pasi Kempainen, Marita Koivukoski
Франция	Bernard Laumon	Jean Chapelon, Mireille Chiron, Mouloud Haddak, Alexis Marsan, Yves Rauch
Хорватия	Ivana Brkic Biloš	Tihomira Ivanda, Ivica Franić, Boris Orlović, Dinka Rajčić, Željko Remenar
Черногория	Svetlana Stojanovic	Saša Stefanovic, Dijana Subotic, Nevenka Tomic, Klikovac Dragan, Sovjetka Veljic, Slobodan Tadic
Чешская Республика	Veronika Benesova	Sarka Kasalova Dankova, Josef Tesarik, Zuzana Ambrozova, Jaroslav Horin
Швейцария	Bertrand Graz	Christoph Jahn, Lukas Matti, Brigitte Buhmann
Швеция	Thomas Lekander	Bengt Svensson, Åsa Ersson, Ulf Björnstig, Johan Lindberg, Gunnar Ågren, Lars Darin
Эстония	Ursel Kedars	Dago Antov, Erik Ernits, Jaak Kalda, Alo Kirsimae, Toomas Ernits

^a Анкета заполнена Федеральным научно-исследовательским дорожным институтом (BASt).



ISBN 978 92 890 4181 2



9 789289 041812 >

Всемирная организация здравоохранения
Европейское региональное бюро
Scherfigsvej 8
DK-2100 Copenhagen
Denmark
Тел.: +45 39 17 17 17
Факс: +45 39 17 18 18
E-mail: postmaster@euro.who.int
Веб-сайт: www.euro.who.int