

НОВИ ВОДАЧИ

МЕРКИ ЗА БЕЗОПАСНО УЧАСТИЕ В ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА (проучване на опита в други страни)

Въведение

Безспорно с всяка изминала година се изострят сетивата на световната общественост по отношение на пътната безопасност сред младите участници в движението, в частност към водачите. Пътният травматизъм е социален проблем от световен мащаб, преодоляването на който е от основните приоритети на водещите политически и социално – икономически международни организации. Особен акцент се поставя върху проблема по време на Европейската конференция на транспортните министри от 2000г., която завършва с деклариране решимостта на ресорните политически лидери да се намали с 50 % смъртността на пътя за периода от 2000г. до 2012г. Конференцията категорично отбелязва, че ключът към приемливите резултати е намаляване на риска сред младите водачи. През 2003г. Генералната асамблея на ООН оценява влиянието на пътния травматизъм върху социалното здраве като „неприемливо” и закрива сесията с решение за засилване вниманието на организацията и световната общественост върху нарастващия феномен. Десет години преди проблемът да придобие световен отзвук Европейската икономическа комисия на ООН предприема мерки за ограничаване и противопоставяне на младежката смъртност по пътищата. От началото на 1990г. до 2004г. комисията организира четири международни конференции с различен сюжет в общия контекст на пътната безопасност. Още с тези мероприятия европейските политически лидери поставят от части акцент върху необходимостта от незабавни мерки за ограничаване смъртността сред младите участници в движението. Демонстрация на изключителна съпричастност към глобалния проблем е първата Младежка асамблея на ООН, организирането на която е залегнало в резолюцията на Комитета по вътрешен транспорт на ООН от 7 февруари 2006г и е проведена в рамките на първата глобална седмица, посветена на пътната безопасност. Младежката асамблея е посветена на пътната безопасност на младите участници в движението по пътищата. Мероприятието е проведено в Женева през пролетта на 2007г. и е съпроводено от национални кампании

по целия свят, ангажиращи световното обществено внимание с проблема за пътната смъртност и травматизъм сред младежта. Асамблеята приема всемирна декларация, призоваваща световната общественост към подобряване нивото на пътната безопасност на младите участници в движението по пътищата.

Не само международните организации се приобщават към каузата. Във Франция президентът Жак Ширак повежда под своя егида общонационална кампания, която консолидира държавните институции в противодействието на пътната инцидентност. Пътният травматизъм се издига до основен приоритет на правителствената програма за управление на страната. Резултатите идват само четири години по – късно, извеждайки Франция от списъка на страните с висок риск на пътна инцидентност. Руският президент – Владимир Путин – следва примера на френския си колега, като поставя акцент в обръщение към нацията за осезаемата необходимост от предприемане на системни мерки за намаляване транспортната инцидентност сред младите (до 24 годишна възраст).

В проследяване на изложението на доклада се среща честата употреба на термина „млад водач“, като е необходимо да се уточни, че той не е обвързан с възрастовите качества на водачите, а с продължителността на водаческия им стаж. В различните страни по света се дават различни дефиниции за млад водач, но за нормативните стандарти на Р. България „млад водач“ е всеки, придобил правоспособност за управление на МПС, но с ненавършен двугодишен водачески стаж. Синонимен е и терминът „нов водач“.

Проучване на световния опит

препоръки на световните организации и институти

Не остава безразлична към проблема Световната здравна организация, която заедно с други неправителствени организации, ангажирани с пътната безопасност посочват редица причини, оправдаващи високия риск за инцидентност сред младите. Съпричастен към доклада на Световната здравна организация е и Центърът за изследване на транспорта (ЦИТ) в Париж, посочвайки следните рискови фактори :

- липса на опит след придобиване на правоспособност за управление на МПС;
- неспособността да се преценява и усеща скоростта на превозното средство;
- нощното шофиране, особено характерно за младежите през почивните дни и ваканциите;
- младите пътници в автомобила, ангажиращи вниманието на неопитния водач;

- липсата на поставен предпазен колан;
- неправилно предприети изпреварвания;
- употребата на алкохол и други упойващи вещества;
- полова принадлежност;

СЗО засяга проблема за пътната безопасност сред младежите до 24г. възраст и в годишния си доклад от 2007г., посветен специално на младежката пътна безопасност, посочвайки пътната инцидентност като първи фактор, провокиращ смъртността сред младежта между 15 и 19 г. възраст и като втора причина за смъртните случаи за младежките възрастови диапазони : 10 – 14 годишни и 20 – 24 годишни. Според експертните наблюдения на специализираните институти по пътен травматизъм в европейските страни, най – рисков период за младите водачи са първите шест месеца до година след придобиване на правоспособност, след което се наблюдава започване на положителна тенденция в развитието на водаческите качества за мнозинството от млади водачи. Предвид анализа на причините и необходимите контрамерки пред държавните институции стои въпросът : „Как да се ограничи риска за пътна инцидентност сред младите без да се засегне прогреса на личностния обществен статус, който мобилността осигурява на младите в социален, икономически и образователен план?“. Вследствие на внимателни оценки и анализи на ситуацията, редица държави предприемат ответни действия срещу пътния травматизъм. Въвеждат се изпитателни срокове за тенденциозно нормативно третиране на водачите след придобиване на правоспособност, специални награди и санкции за тази категория водачи, специфични точкови системи за по – засилен и строг контрол и санкциониране, диференцирани ограничения на скоростното предвижване с МПС по републиканските и общински пътни трасета и артерии, понижаване минимума на допустимата концентрация на алкохол в кръвта и др. Последното изхожда от научни медицински изследвания, доказващи различното влияние на алкохола в кръвта за организми от различни възрастови диапазони. Така в Австралия, Канада, САЩ и Нова Зеландия минимумът е свален на 0,2 пр. на 1000. Награди и данъчни облекчения се полагат на водачите за сътрудничество с контролните органи в Швейцария, при подаването на сигнали за нарушения на пътните регламенти.

Проследявайки международнополитическите и служебно – професионални мероприятия, проведени в Европа през последните години, не може да се пропусне яркия индикатор за активизиране и засилване усилията на управляващите политици да фокусират вниманието на международната общественост върху стремежа за рязко ограничаване на пътната инцидентност сред младите участници в движението по пътищата с тенденция за превръщането на пътния травматизъм в социален феномен с прецедентен характер. През януари 2004г. международната организация за икономическо сътрудничество и развитие и европейската конференция на

министрите на транспорта взимат решение за обединяване на техния изследователски капацитет и мониторингови възможности върху проблемите на транспорта, основавайки съвместен Център за изследване на транспорта (ЦИТ) с административно седалище в Париж. Центърът, членовете на който са 50 страни от цял свят, е посветил труд върху проблема за пътната инцидентност на младите водачи, озаглавен „Млади водачи” с подзаглавие – „Пътят към сигурността”. В доклада се посочва, че рискът сред младите водачи от мъжки пол е три пъти по – висок от риска сред младите дами, придобили правоспособност. Посочени са основните рискови фактори, поради които младите водачи получават сериозни наранявания или губят живота си при пътни инциденти, а именно:

- висока скорост на предвижване;
- нощно шофиране, особено през почивните дни;
- превозване на пътници, особено младежи;
- употреба на алкохол или други упойващи вещества;
- неизползване на предпазен колан;

Най – абстрактно предадено, докладът на ЦИТ апелира към необходимостта от предприемане на глобални съвместни мерки за намаляване броя на убитите и ранени младежи и девойки на пътя. Сред посочените предложения са :

- законодателни промени, насочени към ограничаване на правоспособността за управление на МПС на младите водачи;
- понижаване възрастовия минимум за постъпване на обучителен курс и за придобиване на правоспособност;
- увеличаване на практическите часове на обучението, препоръчвайки курсът да е не – по кратък от 50 часа и посочвайки 120 часа като достатъчна и желателна продължителност на подготовката;
- подобряване качеството и удобството на публичния транспорт и осигуряване на финасова общодостъпност за ползването му;

Периодът непосредствено след придобиването на правоспособност за управление на МПС е научно доказан от перидичните статистики за най – високорисков, поради което се предлагат редица ограничения на правоспособността на младите водачи :

- понижаване на минимума за допустима концентрация на алкохол в кръвта, чийто максимален праг да е не повече от 0,2 пр. на хиляда;
- мерки за ограничаване присъствието на млади пътници в автомобила;
- въвеждане на изпитателен период за водачите – дебютанти, характеризиращ се с по – висока строгост на закона при нарушаването му;
- понижаване на контролно – наказателните точки от талона на водача и отнемане на правоспособността при нарушения от по –

лека степен на противообществен характер, оправдавайки последната мярка с превантивната ѝ презумпция.

В доклада са включени методически указания за провеждането на обучителните курсове, като се посочва необходимостта водачът да е добре запознат с устройството на автомобила и с риска от леки и тежки инциденти на пътя. Основен приоритет на подготовката на водачите трябва да бъде предпазливостта и техническата компетентност. Не се пропуска препоръката за реформиране на образованието на децата и младежите в преследване на целта за постепенно и перманентно изграждане на манталитет за сигурност, самосъхранение и загриженост към останалите участници в движението, като приоритет се поставя на въпроса за ранното възпитание на бъдещите водачи и навременното предефиниране на отношението на младежта към нежелателните и вредни модели на подражание. Възможността и потребността за участие в движението по пътищата трябва да бъде представяно на младите като социална отговорност към всички останали членове на обществото, за което е необходим приносът на сътрудничеството между родители, преподаватели и неправителствени организации в съвместното възпитание на бъдещите водачи. Докладът силно препоръчва и въвеждане на технически мерки за безопасност на автомобилите, като алкохол – тестове, технически ограничители на автомобила, поставяне на светлинно – рефлекторни маркери за МПС, управлявано от млад водач и др. В заключение се добавя, че основните рискови фактори за инцидентността сред младите водачи на МПС са предимно поставени в конспекта на трите персонални признака – **неопитност, полова принадлежност и възраст**. Въпреки че не са изрично упоменати в долкада на ЦИТ, за да придобие трудът по – широка всеобхватност на целесъобразните мерки, могат да се добавят и срещаните практики в други страни по света, като забраната за управление на високоскоростни автомобили от млади водачи и включването на задължителен курс по долекарска помощ в обучителните програми за придобиване на правоспособност.

При провеждането на европейската конференция на транспортните министри през 2000г. се поставя цел за намаляване с 50% броя на смъртните случаи, дължащи се на пътната инцидентност за периода 2000г. – 2012г. В изпълнение на тази цел през пролетта на 2006г. се изготвя втора актуална програма за действие в насока намаляване риска за младите водачи на пътя посредством ефективни контрамерки, като се поставя акцент върху следните моменти на проблема за младежката пътна инцидентност:

- Противодействието на проблема изисква комбинация от предприемане на ефективни контрамерки и тясно сътрудничество на всякакво ниво между правителство, неправителствени организации и самите млади водачи; Контрамерките трябва да бъдат успешно

внедрени в следната социална верига : обществени навици – ежедневие – законови традиции;

- Необходимост от засилен контрол и нормативна строгост по отношение на скорост, алкохол, наркотици и предпазни колани;
- Препоръчителен минимум за продължителност на обучителния курс от 50 часа;
- Препоръчва се въвеждане на забрана за нощно шофиране, превозване на млади пътници и нулев толеранс по отношение на допустимата концентрация на алкохол в кръвта;
- Допускането на всяка възраст, по ниска от 18г. за самостоятелно шофиране на МПС е нежелателно и би довело до нарастване мащабите на инцидентността;
- Фундаменталните цели на обучителните програми за придобиване на правоспособност трябва да се фокусират предимно върху изграждането на безопасен и технически компетентен водач; Младите водачи се нуждаят от качествена самооценка на уменията си и добро познаване на рисковете, които ги очакват на пътя;
- Необходима е убедителна комуникация с бъдещите водачи за повишаване безопасната им сетивност, отбелязвайки, че качествено изграждане на манталитет за самосъхранение и социална отговорност се постига посредством запознаване с рисковите фактори от ранна възраст, съпътствано от навременно изкореняване вредните модели на подражание;
- Намаляване на младежката пътна инцидентност може да се постигне и посредством технически нововъведения като инсталирани в автомобила алкохол – тестове, електронни системи за стабилност, черни кутии, автоматичен скоростен ограничител и др.

Конференцията отбелязва, че предприемането на ответни мерки трябва да се концентрира върху рисковата триада, общовалидна за младите водачи, а именно :

НЕОПИТНОСТ – ВЪЗРАСТ – ПОЛОВА ПРИНАДЛЕЖНОСТ

Във връзка с половата принадлежност на младите водачи се отбелязва, че младежите са три пъти по – рискови водачи от представителите на слабия пол, поради по – висока предразположеност към поемането на рискове, характерно любопитство към силните усещания, увличане по скоростта и антисоциално поведение. Добавя се още, че мъжете са по – склонни към самонадценяване на водаческите си способности и са по – податливи на влиянието на приятелските кръгове.

понижени възрастови минимума

Швеция на свой ред предприема реформа на процедурите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, изхождайки от

максимата, че неопитността на младите трябва да се преодолее посредством увеличен практикум в курсовете за обучение на водачите. През 1993г. шведското правителство понижава възрастовата граница за постъпване на обучителен курс за правоспособност от 17,5 на 16 години, увеличавайки същевременно практическите часове от 50 на 120. Само две години по – късно годишните статистики за пътни инциденти индикират спад от 40%. Възможност за постъпване на обучителен курс след навършване на 16г. възраст се дава на младите и във Франция, а в САЩ и Канада възрастовият минимум за постъпване на обучителен курс е още по – нисък.

степенувана система за придобиване на правоспособност и ограниченията, които предвижда

САЩ е една от водещите страни в света по широкоспектърно нормативно регламентиране, като 27 от щатите се отличават с подчертано тенденциозно третиране на водачите с кратък стаж на правоспособност. В щата Мичигън е правно инкорпорирана поетапна система за придобиване на правоспособност. Характерно за системата в Мичигън е триспепенната правоспособност, като придобиването на по – високо ниво на правоуправление е съпътствано от различни тренировъчни и образователни сегменти за повишаване водаческите умения на кандидата. Така всяко ниво на правоспособност се обособява със свои характерни особености :

- правоспособност – ниво 1 (level 1) : първият сегмент на системата за придобиване на правоспособност изисква кандидатът да е на възраст над 14 години и 8 месеца, преминал теоретичен курс от 24 лекционни часа, успешно медицинско изследване на зрението, преминал практикум от 6 часа зад волана с лицензиран инструктор и успешно положен щатски изпит за придобиване на правоспособност от ниво 1; титулярът на лиценз от първо ниво на правоспособност трябва да е не по – млад от 14 години и 9 месеца и да притежава родителско одобрение за придобиване на правоспособност, като лицензът позволява на младия водач да шофира само в присъствието на правоспособен родител или на определен от тях правоспособен водач над 21 год. възраст;
- правоспособност – ниво 2 (level 2) : придобиването на тази степен преминава през четири обучителни сегмента :
 - подготовка за правоспособност от ниво 2, изразяваща се в преминаване на 30 от задължителните 50 часа кормуване, 2 от задължителните 10 часа нощно шофиране, като практикумът преминава само с придружаване от правоспособен родител, настойник, инструктор или от друг определен от родителите

правоспособен водач над 21 год. възраст; кандидатстването за второ ниво изисква минимален стаж от 3 месеца на водача с лиценз за първо ниво на правоспособност;

- обучение на водача, изразяващо се в 6 часов теоретичен курс и пробен писмен изпит;

- подготовка за пътен тест, който етап предвижда преминаване на останалите часове от задължителните 50 за кормуване и 10 за нощно шофиране, както и преговор на учебните наръчници за нормативно регламентиране на пътното движение;

- последният сегмент за придобиване на правоспособност – ниво 2 е водачески изпит, до който кандидатът се допуска само ако е навършил 16 годишна възраст и притежава 6 – месечен водачески стаж от първо ниво; изпитът започва след проверка на изправността на автомобила и се изразява в два практически теста – в градски условия и извън урбанизираната пътна мрежа; лицензът за ниво 2 изисква минимална възраст от 16 години, липса на произшествия минимум 90 дни преди кандидатстване за лиценз от ниво 2, като позволява шофиране без придружител с изключение на часовия интервал от полунощ до 05:00h; шофирането през посочения интервал е позволено само ако водачът отива или се връща от работа или при присъствието на правоспособен родител или водач над 21 год. възраст;

- правоспособност – ниво 3 (level 3) : особеностите на лиценза за пълна правоспособност са :

- минимална възраст на кандидата от 17 години;

- минимален стаж от 6 месеца като правоспособен водач от ниво 2;

- липса на пътни произшествия през 12 последователни месеца като правоспособен водач от ниво 1 и 2 преди кандидатстване за правоспособност – ниво 3;

- пълната правоспособност дава пълен обем от водачески привилегии на лицензияния титуляр без каквито и да било рестрикции по отношение на водаческата му правоспособност;

Не са малко страните по света, които се характеризират с успешно инкорпорирана процедура за придобиване на т.н. „степенувана правоспособност”. Между тях са САЩ, Канада, Нова Зеландия, Великобритания, Шотландия, Ирландия, Австралия и др.. Системата разграничава три степени на правоспособност, всяка от които се придобива след полагане на изпит пред компетентен държавен орган. Всяка по – висока степен разширява обхвата на правоспособността, като респективно всяка по – ниска степен предвижда повече ограничения за нейния титуляр.

Степенуваната система за придобиване на правоспособност е успешно приложена най – напред в САЩ, страната с най – нисък възрастов праг за допускане до процедура за придобиване на правоспособност – 14 год. (заедно с Нова Зеландия). Докато през 1997г. 8 щата успешно поддържат степенуваната система, то през 2005г. всичките 50 щата вече са инкорпорирали нормативно „Степенуваната система за придобиване на правоспособност”. В САЩ и Австралия пътните инциденти с МПС са първата причина за смъртността сред младежта. Статистиките категорично посочват, че водачите в Австралия, придобили първа степен на правоспособност са 4 пъти по – уязвими за пътната инцидентност в сравнение с водачите с пълна правоспособност. Кандидатите за явяване на изпит за по – висока степен на правоспособност в горепосочените страни трябва да отговарят на нормативни изисквания по отношение на възраст, водачески стаж и степен на аварийност на пътя, определяна от честотата и броя на извършените по тяхна вина пътни произшествия. В провинция Онтарио (Канада) степенуваната система разграничава следните три етапа на правоспособност съответно от ограничена към пълна :

- лиценз “G1” (първа степен)
- лиценз “G2” (втора степен)
- лиценз “G” (пълна правоспособност)

Лиценз “G1” предвижда следните особености на правоспособността :

- нулев толеранс за допустима концентрация на алкохол в кръвта по време на шофиране;
- задължения за шофиране само в присъствие на водач с пълна правоспособност и водачески стаж не по – кратък от 4 години, който да не е в състояние с концентрация на алкохол в кръвта по – висока от 0,5 промила на 1000, в случай че се наложи да поеме управлението от младия водач;
- задължение за превозване на предната седалка само на акомпаниращ водач, отговарящ на горепосочените изисквания (т.н. „надзиравано шофиране”);
- допустимост за превозване на пътници, доколкото го позволява броя на изправните обезопасителни колани в автомобила;
- забрана за шофиране по определени пътища на щата;
- забрана за шофиране между полунощ и 05:00h;
- при условия, че акомпаниращият водач е инструктор, лицензиран в щата, младият водач може да шофира по всеки път, в границите на административно – териториалната зона;

Придобиването на степен “G2” изисква минимален стаж на правоспособност от степен “G1” от 12 месеца и успешно полагане на изпит. По – високата степен позволява да се шофира по всички пътища на провинцията без придружаващ водач, но при следните ограничения на правоспособността:

- нулев толеранс за допустима концентрация на алкохол в кръвта;
- превозване на ограничен брой пътници според броя на изправните обезопасителни колани в автомобила;
- между полунощ и 05:00h младият водач до 19г. възраст може да превозва само още един пътник до 19г. възраст;
- след първите 6 месеца от придобиването на степен “G2”, след придобиване на пълна правоспособност “G” или след навършване на 20г. възраст, водачът може да превозва между полунощ и 05:00h максимум 3 пътника до 19г. възраст;

Ограниченията за пътниците при водач от степен “G2” не важат за часовите зони извън интервала от полунощ до 05:00h или ако водачът е придружен от друг водач с пълна правоспособност и минимум 4 години водачески стаж. Подобни са Степенуваните системи на правоспособност и в останалите провинции на Канада, както и в САЩ, Нова Зеландия и Австралия. В САЩ ограничения за превозване на млади пътници през определени интервали от денонощието действат на територията на Флорида, Джорджия, Илинойс, Луизиана, Индиана, Масачузетс, Ню Хемпшир, Ню Джърси, Ню Йорк, Сев. Каролина, Сев. Дакота, Охайо, Пенсилвания, Южна Дакота, Уисконсин и щата Вашингтон.

специализирани обучителни програми по пътна безопасност

В Канада, Германия, Великобритания, Норвегия и Австрия се практикуват образователни кражоци, водени от родители и преподаватели на деца, с цел обогатяване на пътната култура и самосъхранение от начален възрастов период. Кражоците са предимно предназначени за деца от най – ранна възраст (до 4 год. възраст) и предоставят информация на децата относно мерки и умения за повишаване тяхната пътна безопасност по един забавен маниер на образование, чиято педагогока допринася за привличане и запазване на вниманието им. Кражоците обаче са предназначени и за родители под формата на семинари с цел запознаване с добрите педагогически практики за детско възпитание. Във Великобритания е успешно приложена програмата „Детски трафик клуб”, която има за цел повишаване познанията на децата по отношение риска в движението по пътищата. Програмата предвижда периодични занятия за деца до 4 год. възраст, като понякога биват привличани и някои родители в организирането и провеждането на детски мероприятия. Кражоците се провеждат от квалифицирани детски педагози, добре запознати с проблемите на детския пътен травматизъм. От друга страна „Детски трафик клуб” е програма, визираща и потребността на родителите да умеят ефективно да запознаят и да внушат на техните малки възпитаници от 3 до 4 год. възраст основните умения за пътна безопасност, за което програмата предвижда провеждане на родителски семинари по детска педагогика. В

Германия родителите могат да посещават т.н. „специални информационни вечери”, които са безплатни семинарни мероприятия, даващи сведения в детайли и възможност за дискусии по проблема за детския пътен травматизъм и мерките за ограничаването му.

младите водачи и употребата на алкохол

От особено значение за пътната безопасност е проблемът за употребата на алкохол при шофиране. Рискът за млад водач, употребил алкохол е драстично по – висок, като според някои национални институти нетрезвият млад водач е два пъти по – уязвим. В САЩ проблемът за употребата на алкохол и шофирането е неутрализиран посредством следните практики и законодателни мерки :

- минималната възраст за алкохолна консумация във всички щати е повишена на 21 години;
- за младите водачи във всички щати е въведен нулев толеранс за допустима концентрация на алкохол в кръвта, която се изразява в 0,2 промила на хиляда;
- отнемане на лиценза за шофиране при нарушение на горепосочената забрана;
- засилено правоприлагане от полицейските органи по отношение шофирането в нетрезво състояние, обезпечен на места с пропускателни бариери по пътната мрежа; Полицейската практика в САЩ цели да постигне привличане и изостряне на общественото внимание посредством извършване на публични арести на нетрезви водачи;
- разработване и реализиране на училищни и обществени програми, предназначени за запознаване на младите с рисковете от нетрезво шофиране, вредните последици от консумацията на алкохол, законодателните санкции при шофиране с алкохолна концентрация в кръвта, изграждане на модели за подражание, отричащи нетрезвото шофиране, насърчаване дейности, изключващи употребата на алкохол, семейни програми, създаване на система от младежки норми на поведение, заклеяващи паралела между употребата на алкохол и управлението на МПС;

Нулевият толеранс за допустима концентрация на алкохол в кръвта при шофиране е 0,2 пр. на хиляда поради предвидените отклонения, които специализираните устройства за измерване на алкохолната концентрация могат да отчетат след употреба на медикаменти от водача, съдържащи алкохолни съставки. Дефинирането на законодателната и доктринална категория „нулев толеранс” е унифицирана във всички страни по света, предвидили мярката в нормативните си регламенти. На изброените по –

горе мерки се дължи спадът от 61 % на участие на младите водачи в инциденти с фатален край в САЩ за периода от 1982г. до 1998г.

Подобни са законодателните прийоми и в Канада, но със съществени разлики по отношение на възрастта и териториалния обхват на нулевия толеранс. Минималната разрешена възраст за употреба на алкохол в три от провинциите на страната е 18 години, а в останалите седем е 19. Тези възрастови граници не са променяни от последните 20 години. В осем от десетте провинции на Канада действа нулевият толеранс по отношение на младите водачи, често като част от степенуваната система за правоспособност. Отричането на нетрезвото шофиране и тук е съпроводено от множество образователни и мотивационни програми, проведени през последните двадесет години от младежки организации и движения.

Разгледаните законодателни и обществени практики в Канада и САЩ са ярък индикатор за потребността от нормативно обвързване на нетрезвото шофиране с употребата на алкохол като обществено явление. Изграждането на модели за поведение и отношение към консумацията на алкохол не трябва на всяка цена да бъде включено в контекста на пътната безопасност, макар и мярката да е продиктувана именно от необходимостта да се намали броя на нетрезвите водачи. Вредните последици от алкохола не са непременно свързани с пътната инцидентност, но заклеймяването на алкохолната употреба по време и преди шофиране изисква до известна степен целенасочено и системно отричане на алкохолната консумация като нежелан обществен феномен, криещ рискове не само за безопасността на движението по пътищата, но и за публичното здраве като цяло.

електронните иновации на пътната безопасност

В Австралия три щата успешно са стартирали и наложили т.н. „тест за разпознаване на опасности”. Разпознаването на опасните ситуации на пътя изисква опит и умения, които младите водачи не притежават. Наблюденията показват, че неопитните водачи разпознават опасната ситуация в движението средно до 2 секунди по – късно от опитните водачи, което допълнително забавя времето за реакция. Тестът изпробва кандидатите за правоспособност във видео симулирани ситуации, изискващи незабавна реакция – намаляване на скоростта, промяна на посоката на движение и др. Подобни иновации в обучителните програми стимулира развитието на технологиите в тази област, чийто успешен до момента продукт са симулаторните тренажори. Към момента във Великобритания има подобно изобретение, което се използва само за изследване поведението на водача. Модерното съоръжение е собственост на Университета в Лийдс и пресъздава симулирана среда за управление на

МПС по автомагистрала със скорост до 120 км/ч. Разбира се използваните симулатори за младите водачи са далеч по – опростени в технологичен аспект.



симулатора в Лийдс (Великобритания)

споразумение „млад водач/родител”

Неправителствени организации в САЩ предлагат в медийното пространство да се инкорпорира в закон задължение на родителите и настойниците посредством публично – частно споразумение да съдействат на държавните органи при постъпване на техните деца на обучителен курс за правоспособност, като с горепосоченото се прави опит за вменияване на частична юридически оправдана отговорност за качеството на обучението на младежите под тяхно настойничество и попечителство, а и своеобразно за припомняне моралните и възпитателски родителски отговорности. Правоотношението може дори да се изразява само в полагането на подпис в декларация за съдействие в обучителния курс. Идеята за родителската роля в обучението на младия водач е актуална от години и в Канада. Експертните препоръки отбелязват високата значимост на водаческите умения и опит на родителите, интерпретирани през погледа на техните деца – бъдещи водачи – като портрет на пример за подражание. В този контекст би било полезно за повишаване опита на младите водачи да се открие единият родител като коректив за децата в семейството. Нещо повече – препоръчва се родителят допълнително да усъвършенства уменията на младия водач, не в посока професионални водачески корекции, а само до степен, достатъчна за придобиване на рутина зад волана. Във Великобритания все по – широка популярност придобива т.н.

Споразумение между родител и млад водач за безопасно шофиране. Споразумението се сключва в писмена форма и нагледно излага ангажиментите, които поема от една страна младият водач (да не консумира алкохол преди и по време на шофиране, винаги да носи предпазен колан, да не използва мобилен телефон по време на шофиране, винаги да спазва регламентите на движението по пътищата и пр.) и от друга – родителят (винаги да насърчава употребата на алтернативен транспорт, когато младият водач не е в състояние да шофира, да запазва спокойствие, когато се вози с младия водач, приемайки, че грешките при шофиране са необходимо условие в учебния процес и пр.). Разгледаните споразумения между родител и млад водач за безопасно шофиране се характеризират със специфични особености. Те са приложими предимно в страни със степенувана правоспособност, когато младият водач е все още непълнолетен и родителят настоява да сключи подобно споразумение, с което да ограничи допълнително правоспособността на младия водач, под негова опека. Предоставянето например на семейния автомобил за ползване от младия водач може да бъде поставено от родителите под условие от подписване на споразумение. Подобна форма на поемане на отговорност пред родителите е допълнителен стимул за младия водач да се дистанцира от попадане в рискови ситуации или нарушаване на пътните регламенти. Споразумението представлява най – общо излагане на обещания от страна на родителите и младия водач в полза на безопасното шофиране. Обещанията са най – често свързани с употребата на алкохол и наркотици, на обезопасителни колани, на мобилни телефони, скорост на предвижване с автомобила, превозване на приятелски групи, нощно шофиране и пр. Тази форма на регламентиране на частни правоотношения е избираема опция в страните, в които се практикува. В САЩ обаче не всички щати са предвидили възможност за подписване и като цяло за легитимност на подобни споразумения. Освен в САЩ, Канада и Великобритания, пилотни проекти на неправителствени организации за споразумения за безопасно шофиране са реализирани и в Австралия и Нова Зеландия. В САЩ е популярен подобен модел на споразумението:

Споразумение за безопасно шофиране

Това споразумение е направено между..... (име на син/дъщеря) и(име на родител)

Родител на младия водач

Обещавам:

1 Винаги да шофирам с предпазен колан и да задължавам пътниците в автомобила ми да правят същото;

- 2 Никога да не употребявам алкохол и наркотици преди и по време на шофиране;
- 3 Да се подчинявам на законите, включително на скоростните ограничения и забраните за паркиране;
- 4 Никога да не използвам мобилен телефон по време на шофиране, а само при паркиран автомобил;
- 5 Да приемам телефонни обаждания от теб по всяко време на денонощието и дори да те прибирам лично или да ти осигуря връщане вкъщи с такси без задаване на въпроси до следващия ден;
- 6 Да запазя спокойствие и разум, докато пътувам в автомобила, който управляваш и да приемам че грешките са важна част от обучението;

Млад водач

Обещавам:

- 1 Предварително да утвърждавам дестинацията си на пътуване;
- 2 Да шофирам само в следните часови интервали от деня:
от.....сутрин доследобед
- 3 Да не превозвам повече от 1/2/3 пътника, освен ако и ти не си в автомобила;
- 4 Никога да не употребявам алкохол и наркотици преди и по време на шофиране;
- 5 Никога да не се качвам при водач, употребил алкохол или наркотици. Винаги да използвам алтернативен транспорт при нужда или да ти се обадя да ме прибереш или да ми платиш такси, за да се прибера вкъщи. Без въпроси до следващия ден.
- 6 Винаги да шофирам с поставен предпазен колан и да задължавам пътниците ми да правят същото;
- 7 Да се подчинявам на пътните закони, включително на скоростните ограничения и забраните за паркиране;
- 8 Никога да не използвам мобилен телефон по време на шофиране, а само докато съм на паркинг;
- 9 Да избягвам разсейващи шофирането фактори – като занимаване със стереото, пушене, ядене и пиене;
- 10 Да ти се обадя ако ми се налага да закъснея;

Ще преразгледаме това споразумение на.....

Подпис:(родител).....

Подпис:(син/дъщеря).....

Дата:.....

надзиравано шофиране

В Швеция през 1993г. е нормативно прието т.н. „надзиравано шофиране”, предвидено като възможност за навършилите 16г. възраст и нелицензирани като правоспособни водачи. „Надзираващият” трябва да бъде не по – млад от 24г. възраст и да притежава водачески стаж не по – кратък от 5 години. През 1994 – 1995г. в Норвегия също се позволява „надзиравано шофиране” след навършване на 16г., но възрастовият минимум за придобиване на правоспособност се запазва на 18г. възраст. Мярката цели повишаване опита на младите преди да се явят на изпит за лицензиране за правоспособност. В други страни „надзираваното шофиране” е задължителен елемент от следлицензионния изпитателен период на правоспособност, изразяващ се в управление на МПС от младия водач само в присъствието на друг водач с по – дълъг водачески стаж през първите месеци след придобиване на правоспособността. Разгледаната практика в Швеция и Норвегия следва да се разграничава от „надзираваното шофиране” като елемент от пробационния следлицензионен период на младия водач, както е според законодателствата на други страни по света, особено със степенувани системи за придобиване на правоспособност.

ефективни практики по света за намаляване младежкия пътен травматизъм

През 1998г. в щата Калифорния (САЩ) влиза в сила нормативно защитен регламент за процедурите при придобиване на правоспособност за управление, т.н. „лицензи за водачи на МПС”, предвиждащ ограничение за младите водачи да не превозват пътници на възраст под 20г. през първите 6 месеца след придобиването на правоспособност, освен при наличието на придружител над 25г. възраст. Новите текстове предвиждат и забрана за шофиране през нощта за младите водачи и нулев толеранс по отношение на допустимата алкохолна концентрация в кръвта. Скоро още 26 щата в северноамериканската страна въвеждат забраната относно пътниците на младите водачи. Подобни мерки са предприети и на друг континент – Австралия. Последните изменения в закона за движение по пътищата в щата Куинсланд предвиждат следните рестрикции и нормативни изменения:

- минималната възраст за постъпване на обучителен курс за правоспособност е намалена на 16г.;
- курсовият практикум е увеличен на 12 месеца;
- забрана за водачите до 25 г. възраст да използват по време на шофиране телефони, hands – free и bluetooth устройства и високоговорителни функции на автомобила;
- въвеждане на двуетапна система за придобиване на степенувана правоспособност;
- изискване за 12 месеца стаж като водач от категория „В” за придобиване на правоспособност за категория „А”;
- водачите до 25 г. възраст могат да превозват не повече от един пътник до 21г. възраст между 23:00h и 05:00h;
- забраняват се високоскоростни автомобили за водачи до 25 г. възраст, като същевременно се дава и дефиниция на категоризацията „високоскоростен”:
 - с 8 или повече цилиндри двигател;
 - с двигател с турбокомпресор, който не е с дизелово хранване;
 - с двигател с мощност не повече от 200 kW;
 - с двигател с капацитет, ненадвишаващ 1200 куб. см;

Във връзка с последната мярка е полезно да се посочат трите основни причини, поради които младите водачи карат с висока скорост :

- ЗАЩОТО МОГАТ
- ЗАЩОТО ИМ СЕ НАЛАГА
- ЗАЩОТО ТОВА ГИ КАРА ДА ИЗПИТВАТ УДОВОЛСТВИЕ

В този контекст щатското законодателство в Австралия предприема контрамярка, с която да парира първата от горепосочените причини. Ограничението относно параметрите на автомобила е най – сигурната

мярка за предотвратяване на високоскоростното предвижване на младите водачи. Подобна практика се наблюдава и в Испания. За различните модели и модификации на високоскоростните автомобили се предвиждат диференцирани нормативни стандарти в посока ограничаване на водачески права. Така например за шофиране на автомобил, марка „Пежо”, модел 207CC” се изисква водачът да не е по – млад от 21г. и да притежава поне 2 години водачески стаж. Аналогично за модел „Мерцедес SL” възрастта е 25 години, а стажът – минимум 3 годишен. Водач до 25 годишна възраст, регистриран в нарушение за шофиране на високоскоростен автомобил се наказва с наказателни точки и парична санкция. Подобна практика, но с различия в нормативните изисквания към водачите се реализира в Швеция, Швейцария, Холандия, Норвегия, Германия, Сингапур, Унгария, Франция, Великобритания и други страни. В някои от изброените държави е инкорпорирано степенувано ограничение за водачите по отношение на високоскоростните автомобили, като за всяко МПС с по – мощен двигател се предвиждат по – завишени изисквания за правоспособност.

Интерес представлява и практиката във Великобритания по отношение на младите водачи. Те заемат 7% от водаческата популация, но 12% участие в пътната инцидентност за цялата страна. За тази категория водачи е предвидено при санкциониране с 6 наказателни точки до 2г. след „лицензиране” на правоспособността да се отнема свидетелството за правоуправление и да се понижи санкционирания в статус на „обучаем” до последващо успешно полагане на изпит. В Сингапур, подобно на Великобритания, се предвижда отнемане на свидетелството при натрупване на 13 нак. точки в рамките на първите 12 месеца след придобиването му. Посочените санкции са с временен характер, съответстващ на продължителността на изпитателния срок след първоначално придобиване на правоспособност.

Правителството в Латвия предприема мерки за ограничаване на пътните инциденти, дължащи се на употребата на алкохол. През 2005г. в страната е понижен допустимия минимум за концентрация на алкохол в кръвта за младите водачи на 0,2 пр. на хиляда. Освен последната мярка, правителството завишава глобите за шофиране в нетрезво състояние и отнема правоспособността на водача, извършил правонарушението. Нормативната уредба в Латвия предвижда 8 наказателни точки за водач в нетрезво състояние, които не могат да бъдат възстановени в продължение на 5 години след извършване на нарушението. Процедурата за придобиване на правоспособност в прибалтийската страна е изцяло съобразена с европейските директиви в тази сфера. Кандидатът се явява на тест, състоящ се от 30 въпроса и провеждан на компютърна апаратура. Само 2 грешки са допустими за преминаване на теста. Практическият изпит за проверка на уменията и поведението на кандидат – водача

протича в продължение на 1 час. Независими експерти от ЕС дават положителни оценки на законодателните промени, проведени в Латвия.

Франция предприема мероприятия по осигуряване на денонощно видео – наблюдение върху участъци предимно от урбанизираните пътни артерии, като целенасочено се разпространява информация за местонахожденията на апаратурите за наблюдение. Проектът дава положителни резултати в насока забавяне на скоростта в наблюдаваните участъци, но отчита колизия по отношение административнонаказателната дейност спрямо чуждестранните нарушители. Тази категория заема 25% от общата численост на пътните нарушители във Франция. Видеонаблюдението е популярна мярка за контрол и анализ на пътната обстановка както в Европа и САЩ, така и на други континенти, чийто принос за пътната безопасност не стои под каквото и да е съмнение.

В началото на 90-те години Испания предприема редица действия с цел привличане на общественото внимание върху необходимостта от повишаване на мерките за безопасност на пътя. Мерките се изразяват предимно в по – високи глоби и засилен пътен контрол на трафика. Показателни са правителствените инициативи и през 2004г., насочени към забрана за употреба на мобилни телефони, преразглеждане на скоростните ограничения за някои категории МПС, повишаване на безопасността в тунелите, нови знаци и сигнали на пътя и пр. Ключова реформа обаче за 2004г. остава инкриминирането на редица адм. нарушения в престъпления. През 2005г. в Испания е представена новата дванадесет точкова правоспособност за управление на МПС, която цели повишаване вниманието на водачите под риск от отнемане на ограничени контролни точки, което води и до отнемане на лиценза за правоуправление. През 2005г. републиканският бюджет на Испания отделя 35 милиона евро за обучение по пътна безопасност на различни обществени нива. Бюджетното перо е изразходвано по следната програма:

- обучение и информиране на деца и младежи в детски градини, начални и средни учебни заведения;
- изготвяне и разпространение на специални поучителни материали;
- разработване и реализиране на специална семейна дидактическа програма за деца между 3 и 5 годишна възраст;
- подкрепа в полза на пътната безопасност от националните полицейски академии и други полицейски тела;
- увеличаване на образователните програми посредством Националния университет по научна дистанция;
- специални обучителни програми за осакатени хора;
- разработване на обучителни програми по пътна безопасност за университетите;

- разработване на образователни програми за пътна безопасност и лицензирани инструктори;
- провеждане на периодични информационни кампании по различни направления на пътната безопасност;
- информационна кампания за новоприетите пътни правила;
- публикации в периодичното списание „График“;
- организиране на конгрес „Превенция на пътната инцидентност в работна обстановка“;

Специално внимание на младите водачи се обръща и в Шотландия. В островната страна 10 % от водачите са във възрастовия диапазон 17 – 25 годишна възраст, но младите водачи заемат 20 % активност в пътната инцидентност. Всеки ден в Шотландия умира един млад водач, а други 17 остават физически и психически травмирани. Наблюдателността, концентрацията и водаческото предчувствие са умения, които се придобиват с водачески стаж. Според действащата нормативна уредба на Шотландия, всеки млад водач е в изпитателен срок за период от две години след придобиване на правоспособност. През този период при получаване на 6 или повече наказателни точки, младият водач губи статуса си на „водач“ и се връща отново на ниво „обучаем“ до последващо успешно полагане на изпити за придобиване на правоспособност. Друга добре известна на водачите в Шотландия мярка е забраната за шофиране под влияние на алкохол и наркотични вещества под риск от отнемане на лиценза за правоспособност. Властите открито афишират, че строгостта на санкцията е продиктувана от известните на всички последици, които алкохолът и наркотиците предизвикват, а именно – ***дрогите забавят скоростта на реакциите и преценките и дават подвеждащо усещане за самоувереност и контрол над ситуацията.***

диференцирани скоростни ограничения

Отново във Великобритания правителството е изготвило предложение за въвеждане на диференцирани скоростни ограничения за предвижване, адресирани към младите водачи с до 2 годишен стаж. Действащи ограничения на скоростта за предвижване на младите водачи са въведени в някои щати на САЩ, във Франция, Люксембург, Испания (максимална скорост от 80 км/ч през първата година на водаческия стаж) и Северна Ирландия (максимална скорост от 45 мили/ч през първата година след лицензиране на младия водач). Диференцираните ограничения на скоростта за предвижване не са широко разпространена практика по света, тъй като „забавянето“ на скоростта на младите водачи се постига до известна степен и посредством строги санкции за превишаване скоростта на предвижване и забрана за управление на високоскоростни автомобили. Въпреки това, диференциране на допустимата скорост за предвижване по

отношение на новите водачи е мярка, насочена към преодоляване на неспособността за овладяване на скоростта и липсата на усет за поведението на автомобила върху пътното платно.

обозначителна сигнализация за „млад водач“

Във Франция младите водачи са задължени да шофират с обозначителна лепенка на автомобила – „млад водач“ през първите 2 години след придобиване на правоспособност за правоуправление. Подобна практика се наблюдава и в НР Китай, Испания, Сингапур, Япония, САЩ и др. страни по света. По – особено е законодателството в Израел, където всеки водач е задължен в първите 3 месеца след придобиване на правоспособността да шофира с придружител – водач над 24г. възраст с най – малко 5 годишен стаж на пътя, както и с обозначение „млад водач“, като за последното е предвидена санкция за отнемане на свидетелството за правоуправление и подвеждане под наказателна отговорност за извършен квалифициран състав на престъпление – управление на МПС при липса на правоспособност. В случая липсата на обозначителен маркер е нормативно приравнена на нелегално шофиране на МПС, което в Израел е деяние, инкриминирано като престъпление.

постлицензионни тестове за млади водачи и изпитателен период след придобиване на правоспособност

През 2003г. в Австрия е въведен постлицензионен тест за млади водачи на МПС – т.н. „мултифазова програма“ за придобиване на правоспособност. Тестът се провежда два пъти в рамките на двугодишния постлицензионен изпитателен период. В рамките на изпитателния период действа нулев толеранс по отношение на алкохола за младите водачи. Допълнителният тест на водаческите умения съдържа три модула. Ако младият водач не покрие успешно дори един от тях, получава официално предупреждение от властите за предстоящо отнемане на свидетелството за правоуправление с период на отлагане от 4 месеца, за който период се дава възможност за успешно покриване на модула под риск от отнемане на лиценза при повторен неуспех. Целта на допълнителния тест е да усъвършенства уменията на младия водач, придобити след водаческия изпит, акцентувайки върху следните направления :

- рисковани възприятия на пътната обстановка;
- обществено взаимодействие по време на движение по пътя;
- наблюдаване на другите участници в движението и дискутиране на поведението им;

Постлицензионният изпитателен период на младите водачи в Австрия се характеризира със следните допълнителни модули и тестове :

1. първи тест на водаческите умения в рамките на два до четири месеца, провеждащ се в две изпитни сесии от по 50 мин. всяка;
2. допълнителна подготовка по пътна безопасност и интензивен курс по психология, провеждани в рамките на от 3 до 9 месеца – всеки ден;
3. втори тест на водаческите умения, провеждан в период от 6 до 12 месеца на две изпитни сесии от по 50 мин. всяка;
4. наблюдение и дискусии върху поведението на останалите участници в движението;

Мултифазовата програма в Австрия има за цел изграждането на хармонична цялост на водаческото обучение посредством надграждане на допълнителни тренировъчни модули върху вече приложените от водаческия обучителен курс с инструктор и преминатия изпит за придобиване на правоспособност. Допълнителните модули са :

- часове по кормуване в урбанизиран трафик;
- практически тренировки с автомобила по пътна безопасност, провеждани на специален полигон;
- интензивен курс по психология върху психологическите аспекти на трафика;

Същевременно старите обучителни модули на редовния обучителен курс претърпяват подобрения в насока повишаване тренировъчните умения на водача съгласно изпробваните практики на пътната безопасност – напр. курсът предвижда шофиране през тунели и обучение за хармонично, равномерно и стабилно управление на автомобила. Постлицензионният изпитателен период завършва при натрупване на двугодишен водачески стаж и при липса на „сериозни нарушения”. Извършването на „сериозни нарушения” води до задължаване на младия водач да се подложи на психологически изпит и до удължаване на изпитателния период с една година.

„Сериозни нарушения”, отнасящи се за младите водачи в Австрия са :

- шофиране с превишена скорост;
- шофиране с концентрация на алкохол в кръвта или друго упойващо вещество;
- непозволено изпреварване;
- преминаване при червен сигнал на светофарна уредба;

Постлицензионен изпит на уменията на младите водачи и изпитателен период, подобни на тези в Австрия, са успешно поддържани и в Швейцария, Люксембург, Естония, Германия и Финландия. Постлицензионните изпити в тези страни са пряко свързани с изпитателните периоди на правоспособността за младите водачи (най – често изпитателният период е две години след придобиване на правоспособност). Изпитателният период за младия водач се характеризира и с по – строго санкциониране за някои правонарушения на

пътните регламенти – отнемане/зачисляване на наказателни точки и по – тежки финансови глоби (Франция, Испания, Германия, Португалия). В Австрия, Португалия и Германия за извършване на определени нарушения се предвиждат задължителни беседи с психолог. Във Великобритания ако млад водач е регистриран в извършване на „сериозно нарушение” на пътните регламенти, той се предава на компетентността на съда. Съдията – докладчик по делото решава дали да наложи глоба на нарушителя, да му отнеме правоспособността, да наложи забрана за шофиране по автомагистрала или определя друго по вид и размер наказание.

законодателствата в някои европейски страни относно младите водачи

Франция

- след 16 год. възраст може да се постъпва на обучителен курс;
- след предварителен тест, обучаемите покриват 400 км пробег с квалифициран инструктор;
- кандидатите посещават теоретични занятия;
- обучаемите водят дневник и изминават пробег от 3000 км с надзираващ водач, връщайки се в обучителната школа за периодично оценяване;
- надзираващият водач трябва да е минимум на 28 год. възраст и да не е извършвал нарушения за последните 3 години;
- обучаемият получава пълна правоспособност след навършване на 18 год. възраст;
- младите водачи са длъжни да шофират със специален документ за правоспособност през първата година и да шофират с максимална скорост от 90 км/ч по пътищата, където е разрешена по – висока скорост;

Германия

- записване в обучителна школа след навършване на 18 год. възраст;
- 10 часа теоретично обучение и 10 часа практика в двойно управляем учебен автомобил, включително нощно шофиране и по автомагистрала;
- теоретичният тест включва 180 въпроса, като при 3 грешки изпитът е неуспешен;
- след успешно полагане на теста се издава временен лиценз на младия водач с изпитателен период от две години, в който при ПТП по вина на водача се отнема правоспособността;
- ако се отнемат през изпитателния период повече от допустимия брой контролни точки, правоспособността се отнема, а водачът се

задължава да посещава групови семинари за индивидуално поведение и допълнителни практически занятия;

Холандия

- всички обучаеми посещават тренировъчни центрове за водачи;
- теория и водачески умения се учат и тестват с помощта на безплатни механични и компютърни терминали;
- следват практически часове с инструктор, включващи нощно шофиране и по автомагистрала;
- 6 месеца след успешно полагане на теоретичния тест, кандидатът може да се яви на практически изпит;
- на желаещите по – кратки срокове се предлага опция за полагане на тест, който е по – взискателен от редовния, но е по – сигурен индикатор за уменията на кандидата;

Испания

- минималната възраст за придобиване на правоспособност е 18 години;
- задължителен е предварителен медицински преглед;
- обучаемите непрекъснато са придружавани от квалифицирани инструктори при управлението на специално предназначени учебни автомобили;
- младите водачи управляват МПС през първите три месеца с маркер на автомобила, сигнализиращ за млад водач;

Северна Ирландия

- младите водачи шофират през първата година с обозначителни маркери на автомобила, сигнализиращи за млад водач зад волана;
- максималната допустима скорост за младите водачи е 45 мил/ч през първата година след придобиване на правоспособност;

Дания

- обичението е само с квалифициран инструктор и предвижда задължителна практика по автомагистрала;
- тестовите задачи трябва да бъдат одобрени от инструктора, който и следи за тяхното изпълнение;
- задължителен е медицинският преглед;
- теоретичният тест предхожда практическия изпит;
- задължителен модул е обучителната практика при затрудняващи метеорологични условия и хлъзгава пътна повърхност;
- поемането на рискови ситуации е ключов модул в теоретичното и практическо обучение;

Италия

- минималната възраст за правоспособност е 18 години;
- надзираващият водач трябва да е правоспособен от най – малко 10 години;
- през първите 3 години на младите водачи е забранено да управляват автомобили, вдигащи скорост по – висока от 94 мил/ч;
- за младите водачи действа нулев толеранс за допустима концентрация на алкохол в кръвта;

Люксембург

- минималната възраст за правоспособност е 18 години;
- задължително е професионалното обучение с практически занятия по автомагистрала;
- задължителен е теоретичният тест, като след успешното му полагане следва изпитателен период от две години;
- диференцирани скоростни ограничения за младите водачи до изтичане на изпитателния период;

Португалия

- задължително професионално обучение със задължителен теоретичен тест;
- изпитателен лиценз за младите водачи;
- забрана за шофиране с повече от 90 км/ч;

Норвегия

- практическите занятия могат да започнат след навършване на 17 години;
- теоретичният изпит предхожда практическия;
- обучителен модул е шофирането по автомагистрала;

правоспособността на младите водачи е с изпитателен период;

допълнителни доброволни обучителни програми за повишаване водаческите умения и нивото на пътна безопасност

Интерес представлява в Австрия и друга практика по отношение на младите водачи. Законодателството позволява обучителен курс да се започва от 16г. възраст, като се следва специална програма – „L17”. Програмата включва общите елементи на обучителния курс по обичайния ред, но предвижда и допълнителни модули. Така обучителната програма за придобиване на правоспособност „L17” съдържа следните елементи:

- интензивен практикум по шофиране със знак на автомобила „учебен водач”, провеждан между 16 и 17 год. възраст на кандидата, в изпълнение на залегналия програмен минимум от изминаване на 3000 км пробег до явяване на изпита за правоспособност;
- провеждане на теоретичен и практически тест след навършване на 17 год. възраст.
- придобиване на правоспособност с изпитателен период (две години) за млад водач по общия регламент в Австрия (с нулев толеранс за допустима алкохолна концентрация);
- едновременно с придобиването на правоспособност отпадат скоростните ограничения на програмата „L17”, но младият водач е задължен да шофира със знак „L17”, поставен на автомобила;
- провеждане на курс с висок хорариум по пътна безопасност и по психология за поведение и особености на трафика, провеждани в рамките на 12 месеца – всеки ден, които допълнителни модули младите кандидати посещават предимно между 17 и 18 год. възраст;
- управление на МПС в автомобилния трафик в рамките на 6 до 12 месеца с две изпитни сесии от по 50 минути – всяка;

Правоспособността отново се придобива след навършване на 18 г. възраст и отново започва да действа двугодишен изпитателен период за младия водач.

Друга обучителна програма – „Pass plus” – дава възможност за доброволно допълнително обучение за безопасно шофиране на младия водач след придобиване на правоспособност. Тя е разработена от Изпълнителна агенцията за стандарти на шофиране във Великобритания (Driving standards agency) с помощта на застрахователи и автомобилни инструктори. Агенцията е орган на Департамента по транспорта. Подобна доброволна програма за усъвършенстване уменията на вече правоспособни водачи се срещат освен във Великобритания и в Белгия, Финландия, Франция и Германия. Основното предназначение на „Pass plus” е издаването на сертификат за преминал курс по програмата от лицензирани фирми, който дава основание за по – високо доверие по отношение уменията на младия водач в правоотношенията му със застрахователни дружества. Програмата е изцяло адаптирана към потребностите на водачи с липса на опит. Pass plus най – общо се изразява в практикум по управление на МПС:

- в градски условия;
- при всякакви метеорологични условия, които го позволяват;
- по „селски пътища”;
- през нощта;
- по двупосочни пътища с по една лента за движение;
- по автомагистрала;

Необходимо е всеки един модул да бъде успешно издържан пред инструктора, за да се премине към следващ, а след приключване на курса младият водач трябва успешно да положи изпит, за да получи сертификат за успешно преминал „Pass plus”. Във Великобритания програмата е отворена и за водачи с пълна правоспособност, като на тази категория водачи не се налага да полагат заключителен изпит, но което не изключва необходимостта от успешното преминаване на шестте модула.

Характерни особености на младия водач

Световната практика по отношение законодателното третиране на младите водачи в движението по пътищата като самостоятелна и характерно обособена категория участници в движението е красноречив и достатъчен довод в подкрепа на убеждението, че младежта притежава специфични характерни качества на поведение, които не импонират като признаци на останалите участници в движението и които изискват тенденциозен нормативен подход и експертен анализ. Мнозинството от млади водачи след придобиване на правоспособност и употребата ѝ в движението изпитват усещане за свобода, за липса на родителски контрол и надзор, усещане за удовлетвореност и комфорт от предимствата, които правоспособността дава на водача в социално – икономически аспект. Според някои научни институти в САЩ младежите и девойките до 24г. възраст преминават изпитите за придобиване на правоуправление на МПС значително по – лесно от останалите възрастови групи. Този факт допринася за пораждането на подвеждащо усещане у младия водач, че участието в движението по пътищата не крие сериозни рискове за живота и здравето на самия него и заобикалящите го участници в движението. Характерна особеност на младежкото поведение и разсъждение, предимно по отношение прадставителите на силния пол, е личното убеждение на водача, че действително водачите в движението губят контрол над автомобила в рискови ситуации, но не и той самият. Това се обяснява с често срещания социален поведенчески феномен на надценяване собсвените водачески умения и способности – явление, което за всеобщо нещастие се среща не само при младите водачи. Колкото по – лекомислено една личност реагира на ежедневните пътни инциденти, за които научава в медийното пространство, толкова е по – висок рискът за участие и въвличане на други в пътни произшествия. Световните статистики установяват по – често активна роля на младия водач в инцидент, отколкото пасивно участие. Младите водачи шофират предимно през тъмната част от денонощието, което е безспорен факт, подкрепен и от статистическите наблюдения и анализи на младежката пътна аварийност. Рискът на нощното шофиране често бива съпътстван и от допълнителни предпоставки за фатални явления. Такива фактори са употребата на

алкохол и други упойващи вещества (дори и в минимални количества), превозването на млади пътници, управлението на високоскоростен автомобил, висока музика, употреба на телекомуникационни устройства, неизползване на предпазен колан, управление с несъобразена скорост, което се дължи на липсата на опит за адекватно преценяване на пътните дистанции и пр. Високата скорост на предвижване е ново усещане за младия водач, което предизвиква задоволство и увлечение, заблуда за овладяна способност за управление на автомобила. От друга страна високоскоростното шофиране често се дължи именно на споменатата неспособност на младите водачи да преценяват скоростта на движение и дистанциите между движещи се и неподвижни обекти на пътя. Друга особеност на младия водач е стремежът за доказване и признание на личностните качества. Този признак на младежкия манталитет оказва силно влияние на водаческото поведение при превозването на млади пътници, най – често приятели на същата възраст, съученици, колеги или просто познати. Според транспортния департамент във Великобритания придружаването от пътник на същата възраст повишава риска от произшествие два пъти, а двама или повече спътници - с пет пъти повече от средно прогнозираната вероятност. Според същия източник млад водач между 17 и 20 годишна възраст допуска водаческа грешка девет пъти по – често от водач във възрастовите граници 31 – 40 години при еднаква продължителност на водаческия стаж. Департаментът посочва още, че се наблюдава спад на риска за инцидентност от 30% след първата година водачески стаж и от 17% след натрупване на двугодишен опит на пътя. Рискови фактори за младите водачи са и липсата на усет за поведението на автомобила по пътното платно, за размерите на автомобила във физическото пространство, забавените реакции при предпоставки за произшествие, липсата на навик за всеобхватно наблюдение на динамично променящата се пътна обстановка и др. С цел запознаване на кандидат – водачите с рисковете, които крие движението по пътищата, неправителствени организации в САЩ разработват и разпространяват виртуални симулатори под формата на видео игри, в които са програмирани най – честите предпоставки за инцидентни ситуации. Така в САЩ организацията „Готови за пътя тийнейджъри” подпомага дистрибуцията и повишава популярността на разработената от „Крайслер” симулационна игра за управление на автомобил във виртуална пътна обстановка. Аналогичен е приносът на фондацията за безопасност на движението – „AAA” по отношение на електронния симулатор за персонални компютри – „Driver-ZED”.

Обстановката в нашата стана

Мерки

Несъмнено може да се твърди, че тенденциите в законодателните промени, фокусирани върху повишаване на пътната безопасност в Р. България са изцяло съобразени със стремежа за постигане на възможно най – близък унисон с добрите практики за ограничаване на пътната инцидентност сред младите. За целта е създадена Национална стратегия за подобряване безопасността на движение по пътищата за периода 2007г. – 2010г. В стратегията е записано : „Над 25 % от пътнотранспортните произшествия по вина на водачите са в резултат на грешки и нарушения, допускани от водачи със стаж до 2 години.....Въвеждане на система от завишени изисквания спрямо поведението на водачите със стаж до 2 г. „ Засегната е и групата на децата сред младите участници в движението по пътищата, определена като най – уязвима категория за пътната инцидентност. В контекста на детската пътна безопасност е разработена Национална стратегия за опазване живота и здравето на децата в пътното движение за периода 2006 – 2010г. В изпълнение на стратегията са организирани и проведени редица национални и местни мероприятия, насочени към редуциране на детския пътен травматизъм. Националната политика в тази насока се реализира по – конкретно от Министерство на образованието и науката, Министерство на вътрешните работи, Министерство на транспорта, Министерство на регионалното развитие и благоустройство, Министерство на здравеопазването, Държавна агенция за закрила на детето, областните управи и неправителствени организации. С оглед запознаване на държавните ръководители, институции и българската общественост с осъществените и планирани за в бъдеще национални и регионални мероприятия в контекста на детската пътна безопасност е изготвен подробен информативен доклад от Държавно – обществената консултативна комисия по проблемите на безопасността на движение по пътищата. Докладът свидетелства за засилване вниманието на националните и местни държавни органи върху изграждането на детска култура за пътна безопасност посредством образование и училищно възпитание. За целта в сферата на средното образование до края на 2007г. над 23000 учители са преминали квалификационен курс за преподаване на „Безопасност на движението по пътищата” и са създадени училищни комисии по пътна безопасност. Тези мерки са подкрепени и от осигуряване на училищни автобуси за превоз на децата до учебните заведения, създаването на учебни програми по пътна безопасност, набеязване на безопасни маршрути от дома до училище, организиране на родителски срещи на тема „Пътна безопасност” и ред други мероприятия, реализирани както от образователното ведомство, така и от горепосочените национални и местни държавни институции. Училищното и семейно образование и възпитание по пътна безопасност е основен приоритет за постигане на основната стратегическа концепция за последователното и системно

изграждане на едно безопасно поколение участници в движението, което от своя страна напълно оправдава подкрепата на Министерски съвет, заявена в Решение N41 от 29 януари 2008г., за продължаване на политиката в тази насока по детските градини и училища в страната. Държавно – обществената консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата е създадена въз основа на Параграф 1 от Допълнителните разпоредби на Закона за движение по пътищата и статутът ѝ е разписан подробно в Постановление N220 на Министерски съвет от 3.10.2003 г. Основната задача на Комисията е да подобри координацията на действията между държавните органи и обществеността по отношение на проблемите на безопасността на движението по пътищата. В изпълнение на основната си задача Комисията подпомага Министерски съвет при вземане на решения, свързани с безопасността на движението по пътищата, дава становища и разработва проекти на закони и подзаконовни нормативни актове, анализира информацията, изготвя доклади, национални програми и пр. Проследяването на световните национални практики, а и на българската институционална традиция в борбата с пътния травматизъм, позволява да се изгради конструктивен систематизиран обзорен поглед над проблема, утвърждаващ вечно актуалния възглед, че отговорност за пътната безопасност на деца, юноши, тийнейджъри, младежи и девойки носят техните родители, учители, възрастни участници в движението, държавни институции, организатори на движението, общински власти и др. Като алтернатива на ежегодните „черни” пътни статистики в Националната стратегия за подобряване безопасността на движението са залегнали следните предложения : обучение и формиране на навици за безопасно участие в движението, правилен превоз на децата и създаване на безопасна инфраструктура, съобразена с техните възможности. Не са останали извън планираните мероприятия нормативните реформи и реципирането на добрите европейски практики, което се налага от стремежа за постигане на приемливи параметри на пътната инцидентност за младите участници в движението по пътищата, в частност младите водачи. Това, което обаче остава като актуален проблем за решаване пред държавните институции е покриване на световните стандарти, доказали своята ефективност, по отношение третирането на младите водачи като обособена и уникална категория участници в движението. Нагледен сравнителен поглед между световните практики по отношение на безопасността на младите водачи и националните мерки в тази насока излага долупоместената таблица. (фиг.2)

<p>мерки по света за понижаване пътната инцидентност по вина на млади/нови водачи</p>	<p>мерки за понижаване на младежкия пътен травматизъм в Р.България</p>
--	---

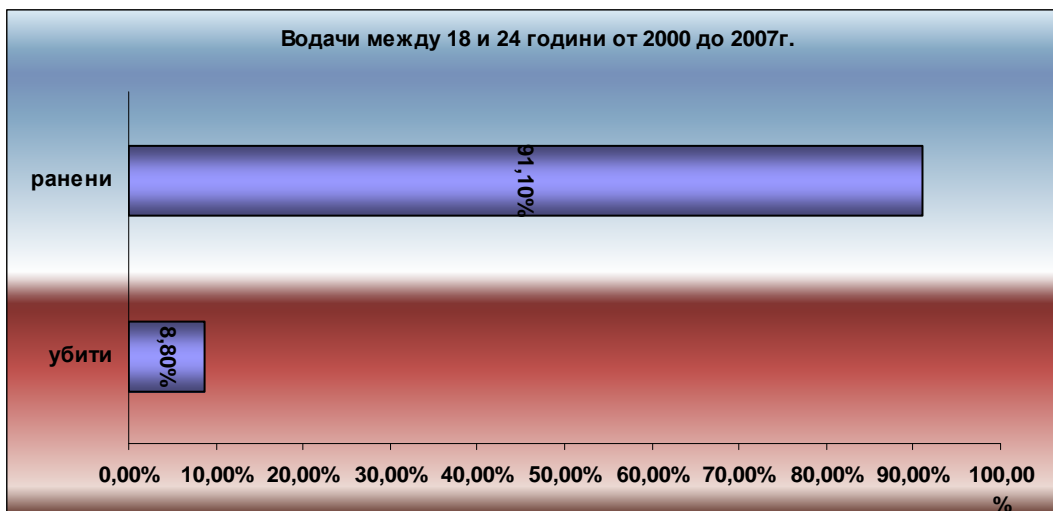
1. определяне на нормативна дефиниция за "млад водач"	НЕ
2. увеличаване часовете на обучителните курсове за придобиване на правоспособност	ДА
3. понижаване на минималния възрастов праг за постъпване на обучителен курс и за придобиване на правоспособност	НЕ
4. задължителен следлицензионен изпитателен период от две години	НЕ
5. правно инкорпориране на института "надзиравано шофиране"	НЕ
6. по - строго санкциониране на младите водачи за нарушаване на пътните регламенти	НЕ
7. ограничени контролни точки на младите водачи	НЕ
8. определяне на нормативна дефиниция за "сериозно нарушение", извършено от млад водач	НЕ
9. отнемане на правоспособността при извършване на ПТП от млад водач	НЕ
10. забрана за възстановяване на отнети контролни точки на младия водач	НЕ
11. задължение за шофиране с обозначителен маркер на автомобила за млад водач	НЕ
12. забрана за нощно шофиране през определени часови интервали без придружител	НЕ
13. забрана за превозване на пътници от млад водач до определена възраст без придружител	НЕ
14. забрана за управление на "високоскоростни МПС"	НЕ
15. диференцирани скоростни ограничения за младите водачи	НЕ
16. забрана за употреба на телекомуникационни устройства по време на шофиране	ДА
17. въвеждане на нулев толеранс по отношение на допустимия минимум за алкохолна концентрация в кръвта	НЕ
18. изискване за липса на ПТП или за друго нарушение за определен период преди придобиване на пълна правоспособност	НЕ
19. забрана за управление на МПС от младия водач по определени пътища	НЕ
20. популяризиране на доброволни програми за деца и родители за повишаване културата на пътна безопасност	НЕ
21. създаване на програми за допълнително обучение преди и след придобиване на правоспособност	НЕ
22. включване на допълнителни тренировъчни модули за повишаване уменията на младия водач преди и след придобиване на правоспособност	НЕ
23. въвеждане на постлицензионни изпити и задължителни обучителни програми в рамките на следлицензионен изпитателен период	НЕ
24. популяризиране на споразумение млад водач/родител	НЕ
25. включване на курсове по психология в обучителните програми и на изпити по психология като наказателна мярка за определени нарушения	НЕ
26. осигуряване на видеонаблюдение над рискови участъци от урбанизираната пътна мрежа	ДА

27. санкциониране с по - високи глоби и отнемане на повече контролни точки на млади водачи, нарушили пътните регламенти	НЕ
28. разработване на обучителни програми за безопасност на движението	НЕ
29. държавно субсидиране на научни изследвания по пътна безопасност	НЕ
30. популяризиране на проблема за младежкия пътен травматизъм посредством публични кампании и други мероприятия	ДА

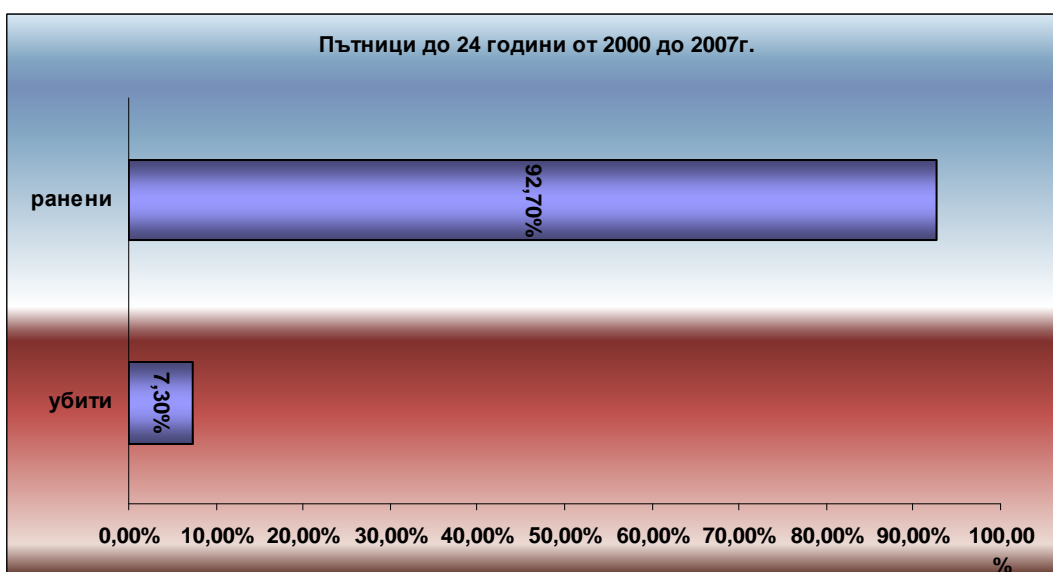
фиг. 2

Статистика

Националната стратегия за подобряване безопасността на движение по пътищата за периода 2007г. – 2010г. поставя широки и изчерпателни направления на дейностите за в бъдеще. За експертния поглед на разработката над проблема свидетелства проследяването на годишните статистически материали. За периода 2000-2007 г. са пострадали 10562 деца и тийнейджъри (до 18г. възраст), от които 492 са загинали, а 10070 са ранените. Най-голяма е смъртността при децата–пътници. Пострадалите като пътници деца най –често са били в автомобилите на своите родители, на близки или познати и в над 90% от злополуките са били необезопасени. За периода жертви на ПТП са станали 14913 младежи и девойки (между 18 и 24г.), от които 1197 са загинали и 13716 са ранените. Делът на пешеходците в тази възрастова група е с минимален процентен показател. От общия брой на загиналите 568 са водачи между 18 и 24 годишна възраст, а ранените младежи и девойки с правоспособност за управление на МПС са 5898. От водачите между 18 и 24 годишна възраст за разглеждания период са загинали 8,8%. (фиг. 3) Тревога предизвиква и делът на травмираните в транспортни инциденти пътници. За периода 2000 – 2007г. пострадали пътници до 24 годишна възраст са 11440, от които 7,3 % са загинали, а останалите са ранени. (фиг. 4) Още по – обезпокоителен е процентният дял на младите участници в движението от общата пътна инцидентност в страната за периода 2000 – 2007г. Младежкия пътен травматизъм за разглеждания период заема дял от 31,9% от общата пътна инцидентност за страната. Делът на младите участници в общата пътна смъртност за седем годишния период е 21,4%. Загиналите млади водачи (между 18 и 24 годишна възраст) от общия брой на убитите в движението по пътищата са 7,2%, а пътниците до 24 годишна възраст заемат дял от 10,5%. (фиг. 5)



фиг. 3

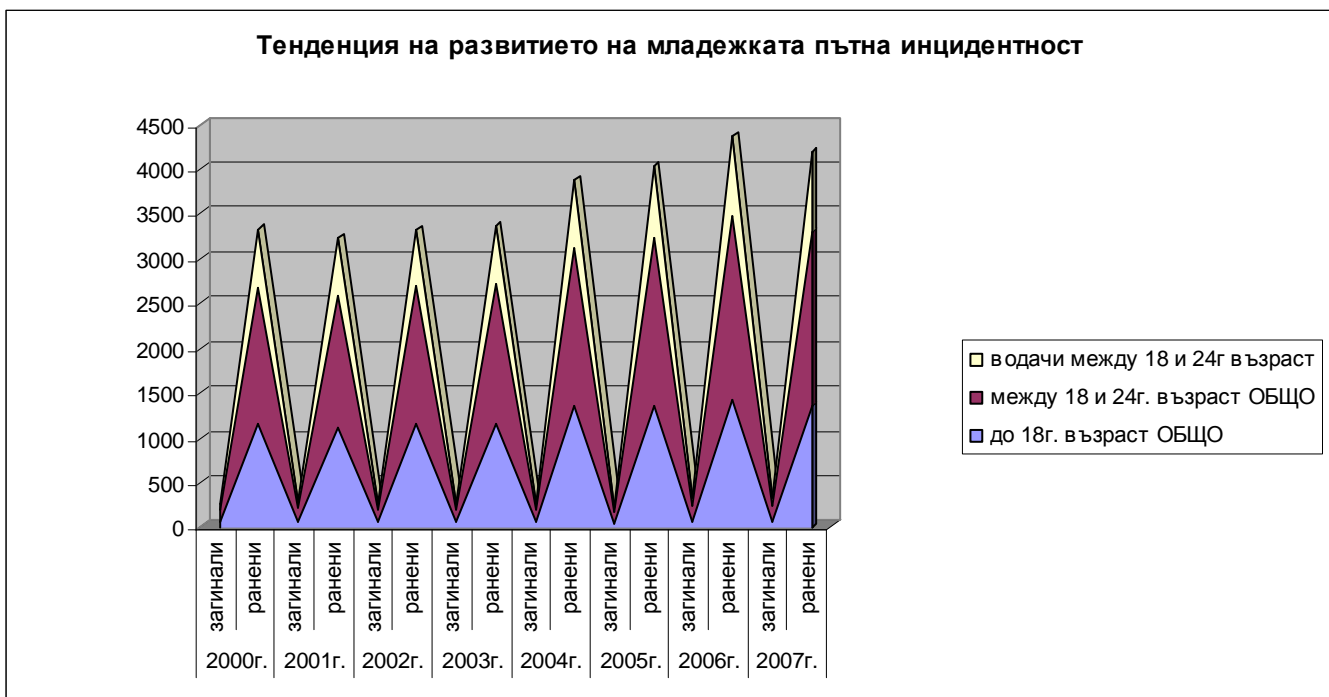


фиг. 4



фиг. 5

Проследявайки статистическите доклади от последните седем години за травматизираните млади водачи в Р. България ярко се откроява тенденцията на прогресивност, макар и с бавни темпове, на пътната инцидентност сред младите водачи, като от 2000г. до 2005г се забелязва относителна устойчивост на броя на загиналите, за сметка на нарастващия брой ранени млади водачи през последните две години на изминалата петилетка. Нарастващият характер на младежката пътна инцидентност на младите водачи е убедително индикирана от статистиката за 2006г. и 2007г., където увеличеният брой ранени младежи – водачи не се компенсира от показателите на загиналите от същата категория участници в движението по пътищата. Напротив, ръстът е осезаем както при ранените, така и при загиналите водачи – дебютанти до 24г. възраст. (фиг.6)



Фиг.6

Не се забелязват положителни тенденции на младежката и детска пътна безопасност и през изминалата 2007 г. Най-голям брой деца (до 18 г. възраст) са попаднали в пътни инциденти като пътници в автомобилите - 39 загинали и 633 тежко ранени. Броят на пострадалите деца – пътници постоянно нараства през последните няколко години. По малко от 6% от пострадалите деца са били обезопасени. Като пешеходци тежко са пострадали 506 деца от които 11 са загинали. Над 92% от пострадалите деца, като пешеходци са в резултат на пътнотранспортни произшествия в населените места, в районите където живеят и до учебните заведения. Изключително са тежки пътнотранспортните произшествия по вина на водачи – деца на 16 и 17 годишна възраст, на които родителите или техни близки предоставят лични, семейни или други автомобили. Запазва се

високият дял и на пострадалите младежи и девойки между 18 и 24 г. възраст. През 2007г. в резултат на пътнотранспортни произшествия са загинали 186 и били тежко ранени 1948 младежи и девойки. Над 91,5% от жертвите от тази възрастова група са пътуващите в автомобила водачи и пътници. Като водачи са пострадали 961 от които 84 са загинали. Като пътници са пострадали 992 от които 96 са загинали. Като пешеходци са пострадали 8.5 % от жертвите от тази възрастова група. По относителния показател – убити на 1000000 жители – младите участници в движението загиват на пътя 2,5 пъти по – често от останалите. На тази възрастова група е и най-нисък процента на ползваемост на обезопасителни колани и каски. От водачите на тази възрастова група са допускани най - често катастрофи с 3 и повече загинали.

Не трябва обаче да се забравя, че зад всяка статистика на пътната инцидентност, особено засягаща младите участници в движението по пътищата, стоят човешки трагедии, преодоляването на които зависи единствено от изминаващото време и възможностите за съвземане, както на ранените, така и на техните близки и приятели. През месец август 2000г. лек автомобил “Фолксваген – пасат”, управляван от 21–годишния Илиян П. се блъска в тролейбусен стълб. От удара на място умира возещият се на предната седалка на колата 21–годишен младеж. По първоначални данни, инцидентът е станал, поради шофиране след употреба на алкохол, информират от ОДП – Бургас. През септември на същата година “Шкода – Фаворит” с висока скорост връхлита върху тротоара и блъска 12 – годишната А.К. и 47–годишната З.Н. Момиченцето по–късно починало в “Пирогов”, а пострадалата жена е настанена с контузии и фрактури с опасност за живота. Зад волана е седял Александър Н. – на 21 г. Няколко месеца по – късно, при движение в посока София, Димитър А. (19 г.) с лек автомобил “Опел” излиза от пътя и се блъска в дърветата край чешма “Мечката”. На място почива возещият се в колата връстник на шофьора Ивайло И. За лечение в “Пирогов” без опасност за живота е оставен Радослав К. (20 г.). На другите двама пътуващи в опела – на 19 и 20 години, е оказана лекарска помощ. По първоначални данни причина за инцидента е превишена скорост. През 2001г. в село Лозен софиянецът Емил Б. (24 г.) с “Мерцедес” блъснал 14-годишната Ц. Л., информира столичната “Пътна полиция”. Водачът се движел с превишена скорост, а детето пресичало неправилно и тичайки изскочило внезапно иззад спрял автобус. С множество тежки травми и опасност за живота Ц. Л. е настанена в реанимацията на Окръжна болница, където въпреки усилията на лекарите по – късно починала. Отново през същата година 20 –годишен мъж починал на място на главния път Пазарджик – Пловдив. Шофьорът загубил управление над автомобила си “Фолксваген Голф” и се отправя към крайпътно дърво. Причината за инцидента е несъобразена скорост и умора на водача. Инцидентите продължават и през 2002г. Тежка катастрофа

отнема младежки животи на пътя Силистра–Добрич. Автомобил “Шкода Октавия” се блъска в крайпътно дърво при движение с несъобразена скорост. При удара колата се разкъсва на две части, задната от които се възпламенява. На място загиват шофьорът Петър Г. / 21 г./ от Силистра и 23 – годишен младеж, който се е возил на задната седалка. Тялото му е силно обгоряло от избухналите пламъци. Само с охлузни рани се разминава 22 – годишният им спътник, който е седял на предната седалка и е бил с предпазен колан. На 14 юни 2003г. на пътя Побит камък - Селище, поради движение с несъобразена скорост, лек автомобил “Опел Вектра”, управляван от 19–годишен младеж (Ивайло К.) се обръща в дера. На място умира 19–годишният му спътник (Петър М.), возещ се на предната седалка. Трагичен инцидент посреща 2004 година в Пазарджик. Двадесет годишен шофьор загива при произшествие на пътя в късния следобед. Младежът шофира по пътя между селата Черногорово и Овчеполци, когато поради несъобразеното си с пътните условия поведение изпуска управлението на автомобила и се удря в крайпътно дърво. От удара водачът почива на място, а пътувалото с него 15 годишно момиче е настанено в болница, където по – късно умира. В същия мрачен тон по отношение на младежката пътна безопасност протичат и следващите години, като към края на 2007г. общият брой на загиналите и ранените участници в движението до 24г. възраст за разглеждания седем – годишен период достига 25475 деца и тийнейджъри, младежи и девойки.

Състоянието на безопасността на движението е отражение на поведението на участниците в движението, състоянието на пътната инфраструктура и нейното поддържане, техническата изправност, пасивната и активна безопасност на автомобилите, законодателството и неговото приложение и др. Определяща роля в тази насока има активната позиция на държавните институции, които имат конкретни задължения за осигуряване на по високо качество на елементите на системата „водач-автомобил-път”. Обезпокояващите цифрови показатели на младежкия пътен травматизъм категорично налагат извода, че проблемът не стои за решаване само пред органите по контрол на движението по пътищата, а и пред други държавни ведомства. Високата смъртност и наранявания сред младите участници в движението по пътищата на Р. България е проблем на публичното здраве, към разрешаването на който трябва осезаемо да бъде приобщено Министерството на здравеопазването по отношение на въпросите за качеството и бързината на спешната медицинска помощ и ефективността на провежданите по време на транспортиране и след хоспитализиране медицински мероприятия. Непосилно е да се поправят грешките на пътя, отнели и осакатили човешки животи през изминалите години. Неизбежни са и пътните инциденти, които ще споходят младите и през настоящата 2008 година, но онова което наистина може да се направи

е да се ограничи техният брой и да се утвърди тенденция на спад сред младите жертви на войната по пътищата.

Икономически измерител на пътната инцидентност според Световната банка

Проблемът за пътната смъртност на деца и юноши, младежи и девойки не притежава само биосоциален характер, но и финансово – икономически измерител. Според международните изследвания за икономическата равностойност от пътния травматизъм, инцидентността придобива икономически паритет с 1,5 % от БВП на страните с нисък и среден доход на глава от населението и 2 % от БВП за страните с висок доход, като категоризацията на държавите е съобразена изцяло с икономическия класификатор на Световната банка. Р. България е поставена в графата със среден доход на глава от населението. За икономическите загуби на страните допринася и младежкият травматизъм, но не толкова посредством бройния индикатор, отколкото със загубените перспективи за травмираните участници в движението по пътищата, чиято житейска и философска съдба се предопределя от бъдещи професионални успехи и позитиви за обществото като държавно – социален и икономически колектив.

Решения за повишаване пътната безопасност на младите водачи

Експертните проучвания в областта на младежката пътна безопасност са достигнали до извеждане на триединна система от способности за ограничаване на пътния травматизъм. Трите елемента на тази система са :

КАМПАНИИ – ЗАКОНОПРИЛАГАНЕ – ОБРАЗОВАНИЕ

Кампаниите са необходими за привличане на общественото внимание върху определени аспекти от даден проблем. Те са своеобразно послание към обществото за предприемане на определени мерки. Полезни са както за разпространение на едно или друго средство за повишаване на пътната безопасност – като употреба на обезопасителен колан или обявяване против консумацията на алкохол при шофиране – така и за разпространение на полезна информация – за предстоящи нормативни изменения, високи рискови фактори за пътната безопасност през определени годишни периоди, най – новите и ефективни мерки и системи за безопасност и др. Кампаниите имат за цел приобщаването на активните и пасивни социални групи към засегнатия от нея проблем. Необходимо е обаче да се отбележи значението на употребата на различни методи и способности за привличане на внимание, в предвид на факта, че различните членове на обществото се впечатляват от различни видове психически въздействия. Невъзможно е провеждане на тематично изчерпателна

кампания за пътна безопасност, поради многопластовия характер на това социално явление. Наложително е обаче организитането и провеждането на периодични кампании с различни сюжетни линии. Така например е логично оправдана кампанията против употребата на алкохол преди шофиране непосредствено преди зимните празници или кампаниите за детска пътна безопасност преди първия учебен ден и пр. Не трябва обаче да се подценява ефекта на националната и местна кампания върху общественото съзнание и е желателно държавните органи да сътрудничат на всяка новородила се инициатива за провеждането им. Кампаниите за пътна безопасност са пряко свързани със законоприлагането в същата сфера. Това се дължи на мнгофункционалността на кампанията като способ, а именно разпросраняване на послания за най – високите рискови фактори за пътната инцидентност и респективно законодателните контрамерки за ограничаването им. Световният опит е доказал взаимовръзката между законоприлагането и провеждането на кампании. Така сред обществото безспорно се ползват с най – висока популярност онези закононарушения, които представляват и най – висок риск за пътния травматизъм и съответно са най – често обект на провежданите национални кампании. Не толкова популярна за общественото съзнание в сравнение със законоприлагането и кампаниите остава потребността от образование на младежта. Социално отговорният водач с изострено чувство за самосъхранение се изгражда посредством обучение от най – ранна възраст. Необходимо е да се отбележи особеността, че обучението не трябва да бъде обсебено само и единствено от прагматизма на правилата и сигнализациите за движение по пътищата и от механичното повтаряне на мерките за безопасност, а по – скоро да се преследва постигането на цялостно осъзнаване и осмисляне на проблема през периода на ранното обучение. Възпитанието на отговорния участник в движението по пътищата започва от микроклетката на обществото – семейството, преминава през учебните програми и кражоци, утвърждава се в приятелските и роднински кръгове, преди да бъде достигнат етапа на специализираното обучение за придобиване на правоспособност. В този контекст се подчертава ролята на родителите, включително и на прародителите в семейството, на държавните органи по образование, на роднини, преподаватели, социални работници, работодатели и неправителствени организации в постепенното възпитаване на едно ново и отговорно поколение участници в движението.

Оценка на националното законодателство, свързано с младите(новите) водачи

Сериозни критики търпи националното ни законодателство по отношение пътните регламенти, адресирани пряко към категорията на младите участници в движението по пътищата, а най – вече към групата на младите водачи. Без особени възражения може да се твърди, че тенденциозно нормативно третиране на новите водачи в Р. България липсва. Отсъствието на нормативни текстове по отношение на правната дефиниция за млад водач, на общи и специални норми за ограничаване правоспособността на младите водачи, за специализираната им подготовка преди и след придобиване на правоспособност в тесния конспект на пътната безопасност и за осъществяване на особен административен контрол над поведението и отношенията им, свързани с движението по пътищата, рефлектира осезаемо в годишните статистически доклади за състоянието на пътната аварийност. Особено внимание следва да се обърне на доказаните световни практики по отношение на ограничителните мерки на правоспособността за младите водачи, на специализираните системи за обучение, подготовка и усъвършенстване на водаческите умения преди и след придобиване на правоуправление, на засиления административен контрол и административнонаказателна репресия спрямо нарушителите, на мерките, оприличаващи младите водачи като група водачи от особен интерес за правоприлагащите органи.

Цялото изложение на доклада губи своето практическо приложение без предприемането на конкретни мерки от компетентните държавни ведомства и институции. В изпълнение на Националната стратегия за подобряване на пътната безопасност за периода 2007 – 2010г. и следвайки основната цел на разработката за повишаване пътната сигурност на младите участници в движението по пътищата на Р. България, предлагам прилагане на доказаните ефективни световни практики и изменение на националното законодателство в следните направления :

1. Разработване на национална система за обучение и подготовка на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС;

1.1 Инкорпориране на нормативна дефиниция „млад водач”, включваща категорията водачи с до 2 години стаж на правоуправление на МПС;

1.2 Понижаване минималния възрастов праг за постъпване на курс за придобиване на правоспособност за управление на МПС на 16 г. възраст, предвиждащ обучение по пътна безопасност с продължителност най – малко 20 теоретични мултимедийни учебни часа и кормуване с пробег минимум от 1500 км по републиканската и общинска пътна мрежа;

1.3 Задължение за младите водачи да шофират през първите шест месеца след придобиване на правоспособност само в присъствието

на придружаващ водач в автомобила, правоспособен за същата или по – висока категория, с водачески стаж не по – кратък от 4 години и с максимална концентрация на алкохол в кръвта до 0,5 пр. на 1000;

1.4 Повишаване на нормативните изисквания за продължителност на курса за обучение на 50 практически занятия;

1.5 Внедряване на последните научно – технически способности за тестване поведението на кандидатите за водачи и за измерване на тяхната предразположеност към поемане на рискове по време на движение с МПС в транспортния трафик;

1.6 Изготвяне на програма за одобрителен изпит за водачите на МПС след завършване на двугодишния изпитателен срок и разработване на допълнителни обучителни програми след придобиване на правоспособност и преди полагане на одобрителния изпит в края на изпитателния период;

1.7 Включване на адаптиран подготвителен конспект по психология в обучителната програма за придобиване на правоспособност;

1.8 Разработване на доброволни програми за допълнително и/или интензивно обучение и подготовка за млади водачи, достъпни преди или след придобиване на правоуправление на МПС с предвиждане за сертифициране на преминалите курса по национален стандарт;

1.9 Изготвяне на предложение пред Асоциацията на българските застрахователи за предлагане и популяризиране на застрахователна полица в областта на автомобилно застраховане с по – леки условия и финансови облекчения за сертифицирани „безопасни водачи“;

2. Изготвяне на нормативни изменения в насока предвиждане на права и задължения за младите водачи с обособена специфика на нормативно третиране;

2.1 Въвеждане на двугодишен изпитателен период за младите водачи с първоначална продължителност от 2 години след придобиване на правоспособност;

2.2 Въвеждане на нулев толеранс по отношение на допустимата концентрация на алкохол в кръвта на водача;

2.3 Въвеждане на забрана за нощно шофиране от 23:00h до 05:00h, освен при придружаване от друг водач над 24г. възраст и с минимум четиригодишен водачески стаж от същата или по – висока категория на правоуправление;

2.4 Забрана за управление на високоскоростни МПС, като възниква необходимостта от дефиниране на категорията „високоскоростно МПС“, за което може да се реципира от международната законодателна практика, наблюдавана в Австралия и Нова Зеландия,

където според нормативната дефиниция „високоскоростно МПС” е всяко, отговарящо на следните параметри :

- с 8 или повече цилиндри двигател;
- с двигател с турбокомпресор, който не е с дизелово хранване;
- с двигател с мощност не повече от 200 kW;
- с двигател с капацитет, ненадвишаващ 1200 куб. см;
- с модификации на двигателя, отговарящи на националните стандарти по ЗДВП и подзаконовите нормативни актове по прилагането му;

2.5 Забрана за превозване на повече от един пътник до 21г. възраст за интервала от 23:00h до 05:00h, освен при придружаване от друг водач над 24г. възраст и с минимум четиригодишен водачески стаж от същата или по – висока категория на правоуправление;

2.6 Забрана за тютюнопушене и употреба на телефони, hands – free, bluetooth устройства, високоговорителни функции на превозното средство и на други предмети и устройства, отклоняващи вниманието на водача от пътната обстановка по време на шофиране;

2.7 Забрана с въвеждане на задължителен лимит за допустимост относно височината на излъчваната музика в автомобила, чийто максимален праг на излъчване при МПС със затворени врати и прозорци да е до степен, при която не е осезаема за останалите участници в движението по пътищата;

2.8 Ограничаване началния пакет от контролни точки в талона на водача до 2/3 от предвидения към момента максимум според последните изменения и допълнения на Наредба № I-139 от 16.09.2002 г.;

2.9 Забрана за възстановяване на отнети контролни точки до изтичане на двугодишния изпитателен период;

2.10 Нормативно дефиниране на понятието „тежко нарушение”, адресирано към категорията на младите водачи, а именно:

- управление на МПС с превишена скорост;
- непозволено преминаване при светофарна уредба;
- непозволено изпреварване;
- неправилен превоз на пътници;
- неправилно преминаване през пешеходна пътека;

2.11 Въвеждане на диференцирани скоростни ограничения за младите водачи, както следва :

- в населени места – 40 км/ч;
- в извъннаселени места – 80 км/ч;
- по автомагистрала – 110км/ч;

2.12 Задължително обозначаване със светлоотразителен маркер по национален стандарт на МПС (отпред и отзад), управлявано от млад водач със следните характеристики на обозначението :

- стикер с размери 12см на 12 см, очертан с червена рамка;
- изписани в квадранта на бял фон с червен цвят „МВ”;

3. Повишаване строгостта на административнонаказателната репресия на закона спрямо младите водачи;

3.1 Инкорпориране на строги санкции с отнемане на правоспособността за нарушения с ниска степен на противообществен характер в рамките на двугодишния изпитателен период след придобиване на правоспособност, изразяващи се в :

- допълнително начисляване на 1/3 от стойността на глобите за извършени правонарушения по актуалната действаща в сила таблица по ЗДвП;
- санкциониране с максимално предвидения срок за лишаване от правоспособност по действащия ЗДвП;
- отнемане на правоспособността при :
 - леко ПТП, причинено по вина на водача;
 - шофиране в нарушение на нулевия толеранс;
 - шофиране без обозначителен маркер;

3.2 Удвояване размера на предвидените за отнемане наказателни точки по Наредба № I-139 от 16.09.2002 г. за :

- превишаване на допустимата максимална скорост;
- неправилен превоз на пътници;
- неправилно преминаване през пешеходна пътека;
- непозволено преминаване при светофарна уредба;
- непоставен обезопасителен колан;

3.3 Еднократно удължаване на изпитателния период с една година при извършване на „тежко нарушение” и отнемане на правоспособността при повторно извършване в рамките на изпитателния период;

4. Разработване на социални програми и правни способности за повишаване познанията на обществото по отношение опасностите и последиците от пътни инциденти в движението;

4.1 Подготвяне на юридически образец за правно обвързване със задължение за съдействие и за допълнителна подготовка, предвиден за родителите и настойниците на постъпилите непълнолетни

кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС. Документът да съдържа не само заявена родителска готовност за съдействие, но и деклариране за знание за носената отговорност при допускане (умишлено или непредпазливо) на нарушение по ЗДВП от лицето под настойничеството/попечителството на деклараторите;

4.2 Популяризиране на юридическо споразумение за безопасно шофиране между родител и млад водач, отразяващо взаимните задължения на двете страни;

4.3 Създаване на облекчена и стимулираща нормативна среда за организиране и провеждане на мероприятия, кражоци, семинари, курсове, викторини и пр. за деца и родители в контекста на социалната отговорност по отношение на пътната безопасност за участниците в движението по пътищата;

Заключение

Предлаганите мерки за изменение на законодателството са резултат от проучване и анализ на най – резултатните нормативни практики в света, третиращи правоспособността на младите водачи на МПС. Тяхната доказана ефективност е подкрепена от национални статистически изследвания за периодите след влизането им в сила. Така са реализирани положителни резултати в САЩ, Австралия, Канада, Австрия, Швеция, Великобритания, Франция, Швейцария и други страни по света, класирани на водещи позиции в световната листа за пътна безопасност, както за младите водачи на МПС, така и за всички участници в движението по пътищата. В този контекст смело може да се афишират положителните нагласи и очаквания от въвеждането на подобни мерки за повишаване на пътната безопасност сред младите участници в движението, в изпълнение на основното им предназначение – ограничаване броя на убитите и ранени участници в движението, пренасяни всяка година в жертва по пътната мрежа на Р. България. Усилията обаче в никакъв случай не спират с предприемането на едни или други мерки. Крайно наложително е общественото внимание перманентно да се държи в състояние на ангажираност и съпричастност към проблема на младежкия пътен травматизъм, постигането на което е непосилно без организиране и финансиране на национални и местни кампании за повишаване безопасността по пътищата. Противоедействието на младежкия пътен травматизъм не е задача и самоцел само на държавните органи и институции, имащи отношение като ресорни ведомства по проблема. Положителни резултати ще бъдат постигнати само и единствено при осъществяването на тясно сътрудничество и взаимодействие, обмяна на ресурси и опит между правителствени и неправителствени организации,

млади водачи, родители, работодатели, инструктори, застрахователи, полицейски, здравен, образователен сектор и изобщо с участниците в движението по пътищата. Всички заедно трябва да следват максимата, че за да се промени някого, са необходими две неща – първо трябва да му се даде основание за промяна, след което да му се помогне да се промени. В продължение на мисълта – промяната е съпроводена с положителни нагласи в перспектива не само в очакване на драстично повишаване сигурността на младите водачи, но и в повишаване способностите и уменията на водачите по пътищата на Р. България като цяло за в бъдеще.

Изготвил : Любомир М. Антонов
23.03.2008г., гр. София;

ИЗПОЛЗВАНИ ИЗТОЧНИЦИ:

- Европейска комисия: "Европейска програма за сигурност по пътищата до 2010г.";
- Европейска харта за сигурност по пътищата;
- ДОККПБДП: „Национална стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Р. България за периода 2007 – 2010г.", "Национална стратегия за опазване живота и здравето на децата в пътното движение за периода 2006 – 2010 год.";
- Дирекция „Пресцентър и връзки с обществеността” – МВР: електронен информационен бюлетин – <http://press.mvr.bg>;
- СЗО: „Световен доклад за превенция на пътния травматизъм, Женева 2004г.”; „Младежта и пътната безопасност, 2007г.”;
- Европейска икономическа комисия на ООН: „Първа световна седмица на ООН по пътна безопасност – повишаване безопасността на младите участници в движението по пътищата, 23 – 29 април 2007г.”;
- Транспортен департамент, Куинсланд – Австралия: „Забрани за управление на високоскоростни МПС, септември 2007г.”
- Организация за икономическо сътрудничество и развитие, съвместно с Европейска конференция на министрите на транспорта: „Млади водачи – пътят на безопасността, 2006г.”;
- Кралско дружество за превенция от инциденти: „Безопасно шофиране – родители и млади водачи, 2002г.”; „Доклад за споразумение родител/водач, ноември 2002г.”;
- Европейска обсерватория за пътна безопасност: „Основни факти за безопасност на трафика 2006г. – млади хора”;
- Национална пътна администрация по безопасност на движението (САЩ): „Заклучителен доклад – Защо има по – малко алкохолно –зависими млади водачи?, 1998г.”;
- Съвет на министрите (ЕС), Европейска конференция на министрите на транспорта: „Доклад за пътна безопасност – рисковете за младия водач и ефективните контрамерки, 19 април 2006г.”;
- Център за изследване на транспорта на ОИСР и ЕКМТ: „Млади водачи – пътят на безопасността, август 2006г.”; „Пътят към младежката безопасност, октомври 2006г.”; „Изчисляване цената на неопитността, 16 юни 2005г.”; „Изследвания на работната група за млади водачи и ефективни контрамерки, 5 април 2006г.”; „Рискът на пътя – предпазване на младите участници в движението, 23 април 2007г.”; „Младите участници в движението са подложени на пряка опасност – какво е необходимо да се направи за да ги спасим, 25 април 2007г.”;

- Австрийски борд по пътна безопасност: „Образование по пътна безопасност на децата в страните от ЕС“;
- Институт за изследване на пътната безопасност (Холандия): „Пътят към безопасността на младия водач, 2 май 2007г.“;
- Департамент по транспорта (Великобритания): „Изследване на поведението за пътна безопасност, декември 2006г.“;
- <http://www.un.org/youth> – оф. сайт на ООН;
- <http://www.unece.org> – оф. сайт на Европейската икономическа комисия на ООН;
- <http://www.dokkpbdp.mvr.bg> – оф. сайт на ДОККПБДП;
- <http://www.europa.eu> – оф. портал на ЕС;
- <http://www.youthdrivingsafe.org> – оф. сайт на „Безопасност на младежкото шофиране“ (САЩ);
- <http://www.drivers.com> – информационен сайт (САЩ);
- <http://www.rta.nsw.gov.au/> - оф. сайт на Транспортен департамент – New South Wales (Австралия);
- <http://www.nhtsa.dot.gov> – оф. сайт на Департамент по транспорта – Национална пътна администрация по безопасност на движението (САЩ);
- <http://www.cemt.org> – оф. сайт на Център за изследване на транспорта –ЕКМТ и ОИСП;
- <http://www.mto.gov.on.ca> – оф. сайт на Министерство на транспорта на Онтарио (Канада);
- <http://www.transport.qld.gov.au> – Департамент по транспорта, Куинсланд (Австралия);
- <http://www.dft.gov.uk> – Департамент по транспорта (Великобритания);
- <http://www.kkdrive.co.uk> – Училище за водачи на МПС (Великобритания);
- <http://www.driving.org> – оф. сайт на Асоциация на автомобилните инструктори (Великобритания);
- <http://www.kfv.at> – оф. сайт на Австрийски борд по пътна безопасност (Австрия);
- <http://www.its.leeds.ac.uk> – оф. сайт на Университета в гр. Лийдс (Великобритания);