

УДК 656.13.08(4)

Марков Милен Марчев, аспирант,
Университет национальной и мировой экономики, Болгария, 1700,
София, Студентски град «Хр. Ботев», milen.markov@yahoo.com

НА ПУТИ К НУЛЕВОЙ СМЕРТНОСТИ: ПРОБЛЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ЕВРОПЕЙСКОМ СОЮЗЕ

Аннотация. В данной статье рассмотрена политика Европейского союза, направленная на сокращение смертности и травматизма в дорожно-транспортных происшествиях. Проанализировано текущее состояние безопасности дорожного движения в Евросоюзе и определены задачи, которые ЕС необходимо решить для достижения целей Концепции нулевой смертности.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, общественные затраты и выгода, Концепция нулевой смертности.

Markov Milen M., graduate student,
University of National and World Economy, Studentski grad "Khr. Botev",
Sofia, 1700, Bulgaria, milen.markov@yahoo.com

TOWARDS VISION ZERO: ROAD SAFETY CHALLENGES IN THE EUROPEAN UNION

Abstract. This article explores the policy of the European Union for reducing deaths and injuries caused by road traffic accidents. It analyses the current road traffic safety level in the EU and defines the main actions, which need to be undertaken in order to reach the goals of Vision Zero.

Key words: road traffic safety, road traffic accident, public cost and benefit, Vision Zero.

Введение

Дорожно-транспортные происшествия (ДТП) оказывают значительное воздействие на общественное благосостояние и темпы развития современного общества. По данным Всемирной организации здравоохранения ДТП ежегодно приводят к сокращению мирового

валового внутреннего продукта на триллионы долларов США.

В результате аварий на дорогах ежегодно погибает более 1,2 млн человек. Для людей в возрасте 15–29 лет дорожно-транспортные происшествия являются основной причиной смерти. В ежегодном докладе о безопасности дорожного движения Всемирная организация здравоохранения называет последствия ДТП «эпидемией» [7].

Борьба с последствиями дорожно-транспортных происшествий является одним из основных направлений деятельности Европейской Комиссии (ЕК). Однако достижение стратегической цели построения общества, в котором дорожное движение не приводит к смертельным исходам и тяжелым травмам (Концепция нулевой смертности), все еще остается далеким. В 2016 году в Европейском союзе в результате ДТП погибли 25500 человек. Согласно оценке Европейского совета по безопасности дорожного движения эти смертельные случаи привели к потере более 50 млрд. евро для европейского общества [4, с. 16]. Эта сумма равна почти трети бюджета ЕС, составлявшего в 2016 году 155 млрд евро.

Анализ политики Еврокомиссии в области безопасности дорожного движения и мер по повышению безопасности, реализуемых отдельными государствами-членами ЕС, позволяет понять, какие задачи все еще необходимо решить для достижения целей Концепции нулевой смертности.

Политика Европейского союза по достижению целей Концепции нулевой смертности

Политика ЕС по повышению безопасности дорожного движения основывается на концепции, разработанной Шведским правительством. Двадцать лет назад, 9 октября 1997 года, национальный парламент Швеции принял Закон о «Нулевой смертности». Этот закон утвердил амбициозную цель сокращения числа погибших и тяжелораненых в результате дорожно-транспортных происшествий до нуля.

В основе шведской законодательной инициативы, впоследствии принятой всеми другими государствами-членами ЕС, лежит *принцип присущей человеку ошибки*. Согласно этому принципу дорожно-транспортного происшествия невозможно избежать из-за склонности человека к совершению ошибок. Человеческий фактор в ДТП признается неизбежным фактом, а акцент ставится на обеспечение таких условий дорожного движения, при которых ошибки людей не приводят к тяжелым травмам и смертельным исходам.

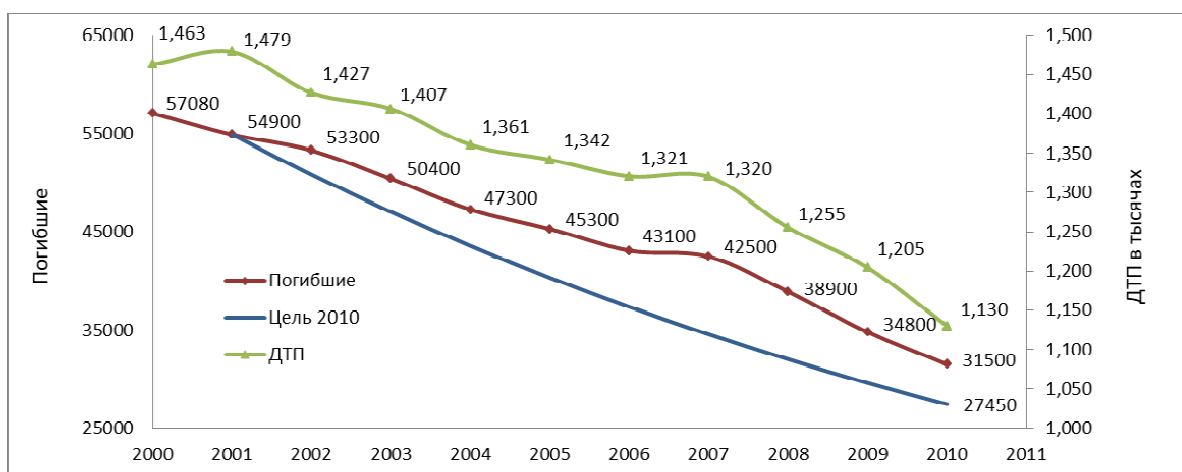
Данный подход способствовал смещению фокуса европейской политики в области безопасности дорожного движения от усилий по сокращению количества ДТП к действиям по смягчению их последствий. ЕК отдала приоритет действиям по реализации тех мер по повышению безопасности дорожного движения, которые направлены на совершенствование дорожной инфраструктуры и автомобильного транспорта [5].

Смягчение последствий ДТП и уменьшение их негативного влияния на экономику государств-членов ЕС и на европейское общество в целом становится долгосрочной целью Европейского союза. Для достижения целей Концепции нулевой смертности Еврокомиссия приняла временной горизонт до 2050 года, разделенный на 5 десятилетних плановых периодов. ЕК поставила задачу сократить число смертных случаев наполовину за первый период, с 2001 по 2010 гг. [10, с. 66]. Для решения этой задачи была проведена работа по двум основным направлениям:

- гармонизация законов, правил дорожного движения, гражданской, административной и уголовной ответственности, предусмотренной за нарушение ПДД и участие в ДТП во всех государствах-членах ЕС;
- внедрение новых технологий для повышения безопасности дорожного движения.

В течение первого планового периода Еврокомиссия приняла меры по согласованию дорожных знаков и допустимого уровня алкоголя в крови во всех государствах-членах ЕС; ввела обязательное оснащение ремнями безопасности всех пассажирских сидений в транспортных средствах (ТС) и обязательное оснащение ТС третьим стоп-сигналом и др.

Предпринятые меры привели к значительному сокращению числа ДТП и числа ДТП со смертельными случаями. Среднегодовое сокращение количества смертельных случаев в ДТП, достигнутое к концу первого планового периода, составило 43% – с 54900 в 2001 году до 31500 человек в 2010 году (рис. 1).



Источник данных: Евростат

Рис. 1. Динамика количества ДТП и смертельных случаев в ДТП в ЕС за период 2001–2010 гг.

В начале второго планового периода (2011–2020 гг.) Еврокомиссия приняла решение о создании *Единого европейского транспортного пространства* [2]. Его создание предполагает реализацию ряда инициатив:

1. *Гармонизация и централизованное управление развитием транспортной системы ЕС* – повсеместная реализация общесоюзной стратегии в области безопасности дорожного движения, установление более тесного сотрудничества между комиссаром транспорта и компетентными органами в государствах-членах ЕС и др.

2. *Внедрение новых технологий*, таких как интеллектуальные системы навигации и вождения, европейская система автоматического оповещения о ДТП – eCall, системы обмена данными и взаимного информирования участников дорожного движения, европейская электронная система сбора платы за проезд (EETS) и т.д.

3. *Разработка комплексной стратегии действий служб неотложной помощи* на европейском, региональном, национальном, областном и городском уровнях.

4. *Обучение всех участников дорожного движения* через образовательные кампании, связанные, например, с факторами риска, влияющими на безопасность дорожного движения.

5. *Акцент на уязвимых группах участников дорожного движения.*

В качестве основного количественного показателя успеха реализации общесоюзных инициатив в области безопасности дорожного движения в 2011–2020 гг. Еврокомиссия определила сокращение смертельных случаев в результате ДТП вдвое по сравнению с 2010 годом.

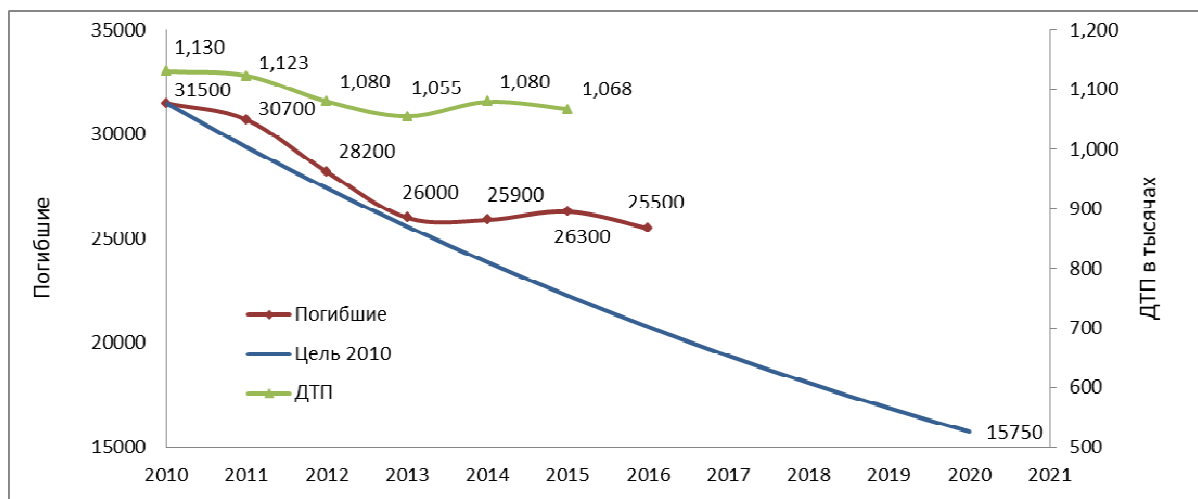
Предварительный анализ данных за текущий плановый период (2011–2016 гг.) показывает, что среднегодовое количество смертельных случаев в ДТП сократилось на 19%. За первые два года этого периода число погибших в ДТП резко упало до 26000 человек в год.

В 2013–2015 гг. по этому показателю не наблюдалось серьезных изменений, а в 2016 году снова произошел незначительный спад в 2% в сравнении с 2015 г. (рис. 2).

Хотя достижение цели сокращения смертности на дорогах наполовину до 2020 года все еще остается далеким, принятые Европейским союзом меры по повышению безопасности дорожного движения дают свои результаты. За период с 2011 по 2016 гг. они позволили спасти 26400 человеческих жизней. Согласно данным Европейского совета по безопасности дорожного движения стоимость

статистической человеческой жизни равна 1,97 млн евро [4].

Соответственно за шесть лет второго планового периода общественная выгода от сокращения смертельных случаев в результате ДТП в ЕС составила более 50 млрд евро.



Источник данных: Евростат

Рис. 2. Динамика количества ДТП и смертельных случаев в ДТП в ЕС за период 2011–2016 гг.

Основные задачи на пути к достижению целей Концепции нулевой смертности

В 2016 году в ЕС в среднем было зарегистрировано 50 смертельных случаев в результате ДТП на один миллион человек. Это число составляет 28,7% от данного показателя в мировом масштабе (174) [3].

Среднее количество смертельных случаев, однако, дает лишь частичную картину травматизма, вызванного ДТП. Среди государств-членов ЕС существуют значительные различия в результатах, достигнутых по данному показателю. В 2016 году Швеция занимала первое место по безопасности дорожного движения с 27 погибшими на один миллион человек; за ней следуют Великобритания (28), Нидерланды (33), Испания и Дания (37), Германия (39) и Ирландия (40). В нижней части этого рейтинга остаются Болгария с 99 погибшими на миллион человек, Румыния с 97, Латвия с 80 и Польша с 79.

Для того чтобы все страны-члены ЕС в относительно одинаковой степени приближались к достижению целей Концепции нулевой смертности, Евросоюзу предстоит решить следующие три задачи:

1. Разработать и внедрить единый, согласованный метод сбора данных о ДТП и травмах.

Существует значительная разница между числом погибших и раненых, запротokolированным органами дорожной полиции и больницами [6, р. 47]. Известна обратная зависимость между серьезностью травм и склонностью пострадавших объявлять их. О наиболее распространенных легких телесных повреждениях, например, либо вообще не сообщается, либо сообщается несвоевременно. В дополнение многие европейские страны имеют собственные шкалы оценки травм, которые не только отличаются по количеству степеней тяжести, но и по их описанию. Для сравнения в Швейцарии используется шкала, имеющая пять степеней тяжести травм, а в Болгарии принята шкала, включающая только две степени.

Решение проблемы заключается в изменении метода сбора данных о ДТП и их последствиях. Еврокомиссия приняла решение ввести единую шкалу отчетности, для того чтобы получить возможность правильно анализировать количественные данные о ДТП в Евросоюзе. К концу 2020 года страны-члены ЕС должны перейти на учет травм, полученных в результате ДТП, по Максимально сокращенной шкале повреждений – MAIS 3+ [9]. Эта шкала классифицирует травмы, принимая во внимание самые тяжелые из возможных последствий, которые могут быть получены человеком.

2. Отдать приоритет тем мерам повышения безопасности дорожного движения, которые приносят наибольшую общественную выгоду.

Эффективность мер по повышению безопасности дорожного движения выражается в количестве спасенных жизней и снижении

травматизма. Она измеряется при помощи методов анализа «затраты–выгода». Результаты такого анализа дают ясное количественное соотношение между затратами и выгодой в денежном выражении от вложения общественных средств в реализацию определенных мер по повышению безопасности дорожного движения [1].

Анализ «затраты–выгода» учитывает общую экономическую стоимость последствий ДТП, включая ухудшение качества жизни из-за травматизма. Такой анализ, проведенный Всемирной организацией здравоохранения (2013 г.), показывает, что многие меры по повышению безопасности дорожного движения, исторически реализуемые государствами-членами ЕС, на самом деле не приносят максимальной общественной выгоды. Например, контроль соблюдения скоростного режима имеет соотношение «затраты/выгода», равное 1,5 евро, в то время как понижение допустимой скорости на опасных участках дороги приносит 14,3 евро выгоды на каждый вложенный евро [8, р. 220].

При выборе комплекса мер по повышению безопасности дорожного движения государства-члены ЕС зачастую принимают решения, опираясь на исторические, демографические, социальные и политические причины. Административные органы редко проводят тщательный анализ затрат и выгоды от каждой меры, реализация которой возможна в дорожно-транспортном комплексе конкретной страны. Однако именно такой анализ должен лежать в основе выбора мер по повышению безопасности дорожного движения, для того чтобы значительно сократить общественные расходы, спасти человеческие жизни, а также уменьшить страдания и материальный ущерб, причиненные дорожно-транспортными происшествиями.

3. Создать систему обмена передовым опытом по реализации мер по повышению безопасности дорожного движения, доказавших свою эффективность.

Крайне важно разработать общий подход в борьбе с ДТП, который позволит странам-чемпионам по безопасности дорожного движения передать успешный опыт другим европейским государствам. Страны с высоким показателем количества смертельных случаев в ДТП должны принять к исполнению передовой опыт, предполагающий периодическую оценку затрат и выгоды от реализации мер по повышению безопасности дорожного движения. Такой подход позволит ускорить темпы сокращения смертности и травматизма в ДТП и приблизиться к достижению целей Концепции нулевой смертности.

Заключение

Чтобы смягчить последствия ДТП и сократить их негативное влияние на общественное благосостояние, государствам-членам ЕС необходимо:

- реализовывать единую стратегию по безопасности дорожного движения;
- ставить конкретные количественные цели по сокращению числа ДТП, смертельных случаев и травматизма;
- обеспечить необходимую координацию действий между различными государственными ведомствами;
- осуществлять те меры по повышению безопасности дорожного движения, которые приносят наибольшую общественную выгоду.

За последние два десятилетия многие государства-члены ЕС добились значительных успехов в сокращении числа погибших и тяжелораненых в ДТП. Статистика дорожно-транспортных происшествий и травматизма показывает, что в ЕС существует четкое разделение на бедные и богатые страны. Экономически более бедные страны Восточной Европы имеют наибольшее количество погибших и раненых на один миллион человек. Анализ общественной выгоды

от реализации мер по повышению безопасности дорожного движения, однако, показывает, что существует много таких мер, которые не несут высоких расходов обществу, но приводят к значительным выгодам. Поэтому отстающие страны должны сосредоточить свои усилия на разработке и реализации программ по повышению безопасности дорожного движения, основанных на четких количественных показателях, полученных в результате анализа «затраты–выгода».

Список литературы

1. Брусарски, Р. Анализ «Разходи-Ползи» / Р. Брусарски. – София: ИК «Кинг», 2000. – 159 с.
2. Бяла книга: Пътна карта за постигането на единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите, Европейска комисия, COM (2011) 144. – Брюксел, 2011. – 36 с.
3. 2016 Road Safety Statistics: What is Behind the Figures? European Commission, MEMO/17/675. – La Valette, 2017.
4. 10th Road Safety Performance Index Report, Ranking EU Progress on Road Safety / D. Adminaite, G. Jost, H. Stipdonk, H. Ward; European Transport Safety Council, Brussels, June 2016. – Brussels, 2016. – 39 p.
5. The Vision Zero and Its Consequences / M.-A. Belin, R. Johansson, J. Lindberg, C. Tingvall // Proceedings of the 4th International Conference on Safety and the Environment in the 21st Century, Tel Aviv, 23–27 November, 1997. – Tel Aviv, 1997. – P. 12-13.
6. The Handbook of Road Safety Measures / R. Elvik, A. Høyе, T. Vaa, M. Sørensen // 2nd Ed. Emerald Group Publishing Ltd. – S. l., 2009. – 1124 p.
7. Global Status Report on Road Safety 2015, World Health Organization. – S. l., 2015. – 324 p.

8. Mackenbach J. Successes and Failures of Health Policy in Europe: Four Decades of Divergent Trends and Converging Challenges / J. Mackenbach, M. McKee; European Observatory on Health Systems and Policies Series, World Health Organization. – Geneva, 2013. – 371 p.

9. Towards a Strategy on Serious Road Traffic Injuries – Frequently asked questions, European Commission, MEMO/13/232. – Brussels, 2013.

10. White paper: European Transport Policy for 2010: Time to Decide, European Commission, COM (2001) 370. – Luxembourg, 2001. – 119 p.

References

1. Brusarski R. *Analiz „Razhodi-Polzi”* (Cost-Benefit Analysis), Sofia, IK „King”, 2000, 159 p.

2. *Bjala kniga: Pytna karta za postiganeto na edinno evropejsko transportno prostranstvo – kym konkurentosposobna transportna sistema s efektivno izpolzване na resursite* (White Paper: Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system), European Commission, COM (2011) 144, Brussels, 2011, 36 p.

3. *2016 Road Safety Statistics: What is Behind the Figures?*, European Commission, MEMO/17/675, La Valette, 2017.

4. Adminaite D., Jost G., Stipdonk H., Ward H. *10.th Road Safety Performance Index Report, Ranking EU Progress on Road Safety*, European Transport Safety Council, Brussels, June 2016, 39 p.

5. Belin M.-Å., Johansson R., Lindberg J., Tingvall, C. Proceedings of the 4.th International Conference on Safety and the Environment in the 21st Century, Tel Aviv, 23–27 November, 1997, pp. 12–13.

6. Elvik R., Høye A., Vaa T., Sørensen M. *The Handbook of Road Safety Measures, 2nd Ed.* Emerald Group Publishing Ltd., 2009, 1124 p.

7. *Global Status Report on Road Safety 2015*, World Health Organization, 2015, 324 p.

8. Mackenbach J., McKee M. (Eds.) *Successes and Failures of Health Policy in Europe: Four Decades of Divergent Trends and Converging Challenges*, European Observatory on Health Systems and Policies Series, World Health Organization, Geneva, 2013, 371 p.

9. *Towards a Strategy on Serious Road Traffic Injuries – Frequently asked questions*, European Commission, MEMO/13/232, Brussels, 2013.

10. *White paper: European Transport Policy for 2010: Time to Decide*, European Commission, COM (2001) 370, Luxembourg, 2001, 119 p.