**ТРЕБОВАНИЯ К БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Дорожное движение — совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог;

Безопасность дорожного движения — состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Как правило, возникновению дорожно-транспортных происшествий способствуют несколько факторов риска: нарушение ПДД водителем; состояние дороги; неисправный автомобиль. В системе обеспечения безопасности дорожного движения надежность водителя играет основную роль.

Повышение профессиональной надежности водителей является важнейшим из направлений деятельности по профилактике и снижению уровня аварийности на автомобильном транспорте.

**Профессиональное мастерство водителя** — набор качеств, обеспечивающих уровень мастерства безопасного, экономичного и комфортного управления автомобилем, его можно рассматривать как совокупность профессионального интеллекта водителя, технических навыков управления автомобилем и социально-психологических характеристик личности. В различных ситуациях вес каждой составляющей профессионального мастерства водителя различен.

**Профессиональным интеллектом** — способность водителя предупреждать возникновение опасных ситуаций в дорожном движении. От этой составляющей зависит правильность оценки и прогнозирования складывающейся дорожно-транспортной ситуации (ДТС), определение уровня ее потенциальной опасности, выбора и принятия решений по устранению нежелательных условий.

**Овладение техническими навыками управления ТС** позволяет реализовать наиболее рациональные режимы движения, а в уже возникших критических ситуациях действовать так, чтобы либо предотвратить ДТП, либо, в крайнем случае, минимизировать его последствия. То есть, технические навыки определяют мастерство выхода из опасных и критических ситуаций.

**Характеристика водителя как личности**— склонность к повышенному риску и сознательному нарушению Правил дорожного движения.

Не соблюдение ПДД водителями является основным фактором, провоцирующим аварии на дороге. Наиболее распространенными нарушениями ПДД водителями являются:

* алкогольное опьянение;
* превышение допустимой скорости движения;
* неиспользование ремней безопасности;
* использование неисправного транспортного средства.

К другим факторам риска со стороны водителей относят усталость водителя, отвлечение его внимания (курение, еда, разговор по телефону) и др.

**Правила подготовки водителей и их допуска к управлению ТС**

Постановление Правительства РФ от 24 октября 2014 г. № 1097 «О допуске к управлению транспортными средствами» устанавливает порядок проведения экзаменов на право управления транспортными средствами, определяет состав технических средств контроля, предназначенных для проведения экзаменов, требования к указанным техническим средствам и условия их применения, а также порядок выдачи российских национальных и международных водительских удостоверений.

На основании требований Федерального закона от 29.12.2012 г. № 273-Ф3 «Об образовании в Российской Федерации» были разработаны новые программы профессионального обучения водителей. Новые программы были введены приказом Минобрнауки России от 26.12.2013 г. № 1408 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий».

**Требования, предъявляемые к водителям в зависимости от вида перевозок и сложности маршрута**

Согласно п. 1 ст. 20 Федерального Закона № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» юридические лица, индивидуальные предприниматели, осуществляющие эксплуатацию транспортных средств, обязаны:

* организовывать работу водителей в соответствии с требованиями, обеспечивающими безопасность дорожного движения;
* не допускать управление транспортными средствами на основании иностранных национальных или международных водительских удостоверений при осуществлении предпринимательской и трудовой деятельности, непосредственно связанной с управлением транспортными средствами.

Пунктом 2 той же статьи юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие перевозки пассажиров на основании договора перевозки или договора фрахтования и (или) грузов на основании договора перевозки (коммерческие перевозки), а также осуществляющие перемещение лиц, кроме водителя, и (или) материальных объектов автобусами и грузовыми автомобилями без заключения указанных договоров (перевозки для собственных нужд автобусами и грузовыми автомобилями), кроме того, обязаны:

* создавать условия для повышения квалификации водителей и других работников автомобильного и городского наземного электрического транспорта, обеспечивающих безопасность дорожного движения;
* обеспечивать соответствие работников профессиональным и квалификационным требованиям, предъявляемым при осуществлении перевозок и установленным федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, и соответствовать указанным требованиям при осуществлении перевозок индивидуальным предпринимателем самостоятельно.

Приказ Минтранса России от 15.01.2014 № 7 устанавливает, что субъект транспортной деятельности должен обеспечить профессиональную компетентность и профессиональную пригодность работников субъекта транспортной деятельности, в том числе водителей транспортных средств.

**Профессиональная компетентность и профессиональная пригодность водителей**

Согласно пункта 7 Приказа № 7 Минтранса, обеспечение профессиональной компетентности и профессиональной пригодности водителей достигается:

* проведением профессионального отбора и профессиональной подготовки водителей;
* контролем состояния здоровья водителей, соблюдением режима труда и отдыха в процессе их работы;
* прохождением инструктажа по безопасности перевозок.

Согласно п. 9 Приказа, Профессиональный отбор и профессиональная подготовка работников, непосредственно связанных с движением транспортных средств, проводятся в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Согласно п. 13 Приказа, Субъект транспортной деятельности имеет право в случае обнаружения признаков ухудшения состояния здоровья водителя, угрожающего безопасности движения, направить его на внеочередное обязательное медицинское освидетельствование.

Согласно п. 14, Субъект транспортной деятельности обеспечивает документальный учет и анализ результатов всех видов обязательных медицинских осмотров водителей с целью выявления работников, склонных к злоупотреблению алкогольными напитками, употреблению наркотических или иных средств, страдающих хроническими заболеваниями, влияющими на выполнение трудовых функций.

Согласно п. 22 Приказа, Субъекту транспортной деятельности запрещается допускать водителей к работе, связанной с управлением транспортными средствами, без прохождения ими соответствующих инструктажей.

Дополнительным требованием является обязанность работодателя обеспечить проведение стажировок водителей транспортных средств.

Отсюда делаем заключение что лицо, претендующее на работу в качестве водителя может быть принято для осуществления определенного вида перевозок при соблюдении следующих условии:

* наличия водительского удостоверения на право управления транспортным средством соответствующей категории;
* успешное прохождение предварительного медицинского осмотра;
* соответствия квалификации, опыта и непрерывности стажа работы в качестве водителя, установленного для конкретного вида перевозки.

Перед приемом на работу водителя может проводиться теоретическое и практическое тестирование знаний, умений, навыков соискателя, а также его проверка по информационным базам ГИБДД МВД РФ на предмет лишения права управления транспортным средством, наличия штрафов за нарушения Правил дорожного движения.

Практическое тестирование умений и навыков управления автобусом, по усмотрению субъекта транспортной деятельности, может проходить в форме тестовых упражнений, либо проведения дорожной проверки на маршруте перевозок. Обычно навыки вождения водителя проверяют путем контрольной поездки, при которой оценивается качество выполнения основных приемов управления транспортным средством, техника выполнения наиболее часто встречающихся маневров автомобиля, правильность и своевременность оценки дорожно-транспортных ситуаций и др. Водитель может быть принят на работу с испытательным сроком в целях проверки его соответствия поручаемой работе. Срок испытания не может превышать 3 месяцев. Условие об испытательном сроке должно быть отражено в трудовом договоре. При неудовлетворительном результате в период испытательного срока работодатель (администрация) имеет право расторгнуть трудовой договор в одностороннем порядке.

Водители, претендующие на осуществление перевозок опасных грузов всех классов опасности дополнительно должны представить свидетельство международного образца АDR/ДОПОГ с разрешающей (-щими) отметкой (-ами) о допускек перевозке конкретного (-ных) класса (-ов) опасных грузов. Свидетельство на право осуществления перевозки опасных грузов действительно в течение 3 лет.

**Профотбор и профподбор водителей. Подбор и расстановка водителей на маршруты по видам перевозок.**

Действующие нормативные правовые акты в данной сфере характеризуют и контролируют только показатели здоровья водителя, не оценивая присущие ему психологические (стрессоустойчивость, умение взаимодействовать с другими участниками дорожного движения, склонность к риску, умение прогнозировать опасности) психофизиологические параметры (внимание, время реакции, память и т.д.).

В настоящее времяраспределение водителей по видам перевозок производится путем субъективной оценки их профессиональных и моральных качеств, проводимой кадровой службой субъекта транспортной деятельности.

Обнаружению особенностей этих свойств и качеств служит **психофизиологический профессиональный отбор** — комплекс специальных мероприятий, позволяющих выявить среди кандидатов в водители и водителей лиц, непригодных по своим индивидуальным возможностям для профессиональной деятельности по конкретной категории транспортных средств или виду перевозок.

Решение поставленной задачи может быть достигнуто при осуществлении системы мероприятий по медицинскому и психофизиологическому обеспечению работы водителя.

Мероприятия разделяются на три этапа:

* профессиональный отбор;
* предрейсовый медико-психофизиологический контроль;
* контроль состояния водителя непосредственно в поездке.

Однако четкая правовая база для внедрения на предприятии психофизиологического профотбора, аналогичная той, которая имеется в отношении медицинского профессионального отбора, в настоящее время отсутствует. Иными словами, ничто и никто не может обязать работодателя вводить у себя психофизиологический отбор.

С другой стороны, очевидно, что подобного рода отбор или подбор водительских кадров весьма полезен с точки зрения безопасности движения для таких видов перевозок, как перевозка пассажиров автобусами, перевозка опасных грузов, перевозка грузов и пассажиров по маршрутам особой сложности и т.п., т.е. в тех условиях, где ДТП может привести к большим материальным, моральным и социальным потерям, что соответственно обусловливает особые требования к психологическим качествам и физиологическим способностям водителя.

Комплекс мероприятий профессионального отбора направлен на получение и оценку объективных данных о кандидате,обеспечивающих принятие обоснованного решения о целесообразности его профессионального предназначения и предусматривает (на предварительных этапах) проведение оценки состояния здоровья, физического развития, общеобразовательной и специальной подготовленности, учет профессиональной направленности (мотивации) и, при необходимости, ее коррекцию с учетом имеющихся квот.

Основными психофизиологическими аспектами профессиональной деятельности водителя, **являются**:

* **психическое состояние**.При управлении автомобилем важно уметь длительное время сохранять оптимальное психическое состояние, при котором быстро и качественно воспринимается и обрабатывается информация.
* **склонность к риску**. Повышенная склонность к рискованным манерам поведения напрямую связана с частотой нарушений правил дорожного движения и ДТП.
* **умение оценивать опасности**.Оценивая дорожную обстановку, водитель в силу накопленного опыта и имеющихся знаний прогнозирует развитие дорожно-транспортной ситуации.
* **саморегуляция психического состояния**.Под механизмом саморегуляции психического состояния понимается процесс оптимизации этого состояния, направленный на замену неблагоприятных его составляющих благоприятными в ходе самостоятельного анализа. Другими словами – успокоить самого себя.
* **эмоциональная устойчивость**.Низкая стрессоустойчивость, а также неспособность отрешиться от неурядиц и конфликтов в семье, на работе приводит к невозможности адаптироваться к дорожному движению.
* **свойства внимания**. Главными качествами внимания являются: устойчивость, концентрация, объем, распределение и переключение.
* **устойчивость к утомлению**.Утомлением является такое состояние водителя, которое возникает в результате интенсивных или (и) длительных нагрузок в процессе управления автомобилем и проявляется во временном нарушении состояния ряда функций организма, а также снижении эффективности и качества выполнения профессиональных задач.

**Требования к техническому состоянию подвижного состава.**

Статья 17 Федерального Закона от 10.12.95 г. № 196-ФЗ «О безопасностидорожного движения» закрепляет обязательное прохождение технического осмотра транспортных средств, находящихся в эксплуатации на территории Российской Федерации.

Основным законодательным актом, регламентирующим осуществление деятельности по проведению технического осмотра, является Федеральный Закон от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Согласно данному Закону — технический осмотр транспортных средств — проверка технического состояния транспортных средств (в том числе их частей, предметов их дополнительного оборудования) на предмет их соответствия обязательным требованиям безопасности транспортных средств в целях допуска транспортных средств к участию в дорожном движении на территории Российской Федерации и в случаях, предусмотренных международными договорами Российской Федерации, также за ее пределами.

Периодичность проведения технического осмотра установлена ст. 15 Федерального закона от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ, согласно которой транспортные средства подлежат техническому осмотру со следующей периодичностью:

1) **каждые шесть месяцев** — в отношении следующих транспортных средств:

* легковые такси;
* автобусы;
* грузовые автомобили, предназначенные и оборудованные для перевозок пассажиров, с числом мест для сидения более чем восемь (за исключением места для водителя);
* специализированные транспортные средства и прицепы к ним, предназначенные и оборудованные для перевозок опасных грузов;

2) **каждые двенадцать месяцев** — в отношении следующих транспортных средств, с года выпуска в обращение которых прошло более чем семь лет, включая год их выпуска, указанный в паспорте транспортного средства и (или) свидетельстве о регистрации транспортного средства (за исключением транспортных средств, указанных в пп. 1 и 3):

* легковые автомобили;
* грузовые автомобили, разрешенная максимальная масса которых составляет до трех тонн пятисот килограмм;
* прицепы и полуприцепы, за исключением прицепов к транспортным средствам, принадлежащим физическим лицам и имеющим разрешенную максимальную массу до трех тонн пятисот килограмм, не подлежат техническому осмотру с 1 января 2012 г.;
* мототранспортные средства;

3) **каждые двенадцать месяцев** — в отношении следующих транспортных средств (за исключением транспортных средств, указанных в п. 1):

* грузовые автомобили, разрешенная максимальная масса которых составляет более трех тонн пятисот килограмм;
* транспортные средства, оборудованные в соответствии с законодательством Российской Федерации устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов;
* транспортные средства, предназначенные для обучения управлению транспортными средствами;

4) **каждые двадцать четыре месяца** — в отношении следующих транспортных средств, с года выпуска которых прошло от трех до семи лет, включая год их выпуска (за исключением транспортных средств, указанных в пп. 1 и 3):

* легковые автомобили;
* грузовые автомобили, разрешенная максимальная масса которых составляет до трех тонн пятисот килограмм;
* прицепы и полуприцепы, за исключением прицепов к транспортным средствам, принадлежащим физическим лицам и имеющим разрешенную максимальную массу до трех тонн пятисот килограмм, не подлежат техническому осмотру с 1 января 2012 г.;
* мототранспортные средства.

Не требуется проведение технического осмотра в первые три года, включая год выпуска, в отношении следующих транспортных средств (за исключением транспортных средств, для которых установлена шестимесячная и двенадцатимесячная периодичность прохождения техосмотра):

* легковые автомобили;
* грузовые автомобили, разрешенная максимальная масса которых составляет до трех тонн пятисот килограмм;
* прицепы и полуприцепы, за исключением прицепов ктранспортным средствам, принадлежащим физическим лицам и имеющим разрешенную максимальную массу до трех тонн пятисот килограмм, не подлежат техническому осмотру с 1 января 2012 г.;
* мототранспортные средства.

Владелец транспортного средства обязан представить его для проведения технического осмотра в течение срока действия диагностической карты.

Технический осмотр проводится по выбору владельца транспортного средства или его представителя любым оператором технического осмотра в любом пункте технического осмотра вне зависимости от места регистрации транспортного средства.

Техническое диагностирование осуществляется техническими экспертами, ответственными за его проведение и принимающими решение о выдаче диагностической карты, содержащей сведения о соответствии транспортного средства обязательным требованиям безопасности транспортных средств.

После проведения технического осмотра оператором технического осмотра выдается **диагностическая карта**, содержащая сведения о соответствии или несоответствии транспортного средства обязательным требованиям безопасности транспортных средств. Диагностическая карта — это документ, оформленный по результатам проведения технического осмотра транспортного средства (в том числе его частей, предметов его дополнительного оборудования), содержащий сведения о соответствии или несоответствии транспортного средства обязательным требованиям безопасности транспортных средств.

Диагностическая карта **подтверждает допуск** транспортного средства к участию в дорожном движении на территории Российской Федерации и в соответствии с международными договорами Российской Федерации также за ее пределами.

Согласно ст. 19 Федерального закона от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ Диагностическая карта содержит заключение о соответствии или несоответствии транспортного средства обязательным требованиям безопасности транспортных средств.

Диагностическая карта, содержащая заключение о возможности эксплуатации транспортного средства, должна содержать срок ее действия.

Диагностическая карта, содержащая заключение о невозможности эксплуатации транспортного средства, — перечень не соответствующих обязательным требованиям безопасности транспортных средств выявленных неисправностей.

Форма диагностической карты и Правила проведения технического осмотра утверждены Постановлением Правительства РФ от 5 декабря 2011 г. № 1008 «О проведении технического осмотра транспортных средств», а Правила заполнения диагностической карты — Приказом Министерства транспорта РФ от 21 августа 2013 г. № 274 «Об утверждении правил заполнения диагностической карты».

Правила проведения технического осмотра **не применяются** к отношениям, связанным с проведением технического осмотра:

* транспортных средств городского наземного электрического транспорта;
* транспортных средств, зарегистрированных военными автомобильными инспекциями или автомобильными службами федеральных органов исполнительной власти, в которых федеральным законом предусмотрена военная служба;
* транспортных средств органов, осуществляющих оперативно-розыскную деятельность;
* тракторов, самоходных дорожно-строительных и иных машин, которые имеют двигатель внутреннего сгорания объемом более 50 кубических сантиметров или электродвигатель максимальной мощностью более 4 киловатт, прицепов к ним и которые зарегистрированы органами, осуществляющими государственный надзор за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники.

Требования (включая параметры), предъявляемые при проведении технического осмотра к транспортным средствам отдельных категорий, приведены в приложении № 1 к Правилам проведения технического осмотра транспортных средств.

**Технический осмотр проводится:**

* операторами технического осмотра, аккредитованными в установленном порядке для проведения технического осмотра в области аккредитации, соответствующей категориям транспортных средств, предусмотренным приложениями № 1 и 2 к Правилам;

Техническое диагностирование проводится методами визуального, органолептического контроля и (или) с использованием средств технического диагностирования, в том числе передвижных средств.

Основные технические характеристики и перечни средств технического диагностирования утверждены Приказ Министерства промышленности и торговли РФ от 6 декабря 2011 г. № 1677 «Об утверждении основных технических характеристик средств технического диагностирования и их перечня».

Проведение технического осмотра осуществляется на платной основе в соответствии с договором о проведении технического осмотра, заключаемым владельцем транспортного средства или его представителем, в том числе представителем, действующим на основании доверенности, оформленной в простой письменной форме, и оператором технического осмотра по типовой форме указанного договора, утвержденной Приказом Министерства экономического развития РФ от 14 октября2011 г. № 573 «Об утверждении формы типового договора о проведении технического осмотра».

Размер платы за проведение технического осмотра и размер платы за проведение повторного технического осмотра, который определяется объемом выполненных работ, устанавливаются оператором технического осмотра и не могут превышать предельный размер, установленный высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации в соответствии с Методикой расчета предельного размера платы за проведение технического осмотра, утвержденной Приказом Федеральной службы по тарифам от 18 октября 2011 г. № 642-а «Об утверждении Методики расчета предельного размера платы за проведение технического осмотра».