

# Реформирование системы подготовки и допуска водителей к управлению автомобилем

О. А. НИКОНОВА, президент Ассоциации юношеских автомобильных школ России



**Низкое качество подготовки водителей и, соответственно, низкий уровень безопасности на дорогах России — это следствие несовершенства методики обучения и проведения квалификационного экзамена на получение водительского удостоверения. Чтобы исправить ситуацию, необходим целый ряд мер. В их числе — создание коллегии экзаменаторов, разработка методики проведения квалификационного экзамена в реальных условиях движения по стандартам ЕС, создание новых законодательных актов и другие.**

**В** России уровень безопасности дорожного движения один из самых низких в Европе: риск гибели человека на дорогах России в 2,5 раза выше, чем в Евросоюзе. Обязательное условие решения данной проблемы состоит в том, что участниками дорожного движения должны становиться только те водители, которые достигли заданного уровня умения управлять автомобилем.

Автошколы готовят водителей плохо, но это не препятствует получению водительского удостоверения: его получают все курсанты, имеющие свидетельство об окончании автошколы. Однако повысить качество подготовки водителей можно только одним способом — повысить требования к умению управлять автомобилем, предъявляемые на квалификационном экзамене.

## Теория без практики

Действующая методика проведения квалификационного экзамена малоэффективна. Одна из причин здесь заключается том, что процесс разработки программ подготовки водителей и методики проведения квалификационного экзамена искусственно разорван. Программы разрабатывает Министерство образования и науки России, а методику — МВД России. Между тем, в соответствии с положением о Минобрнауки России (п. 5.2.8), к его компетенции относится «порядок проведения государственной (итоговой) аттестации в любых формах...», а в положении о ГИБДД МВД России функция разработки методики

проведения квалификационного экзамена за ним не закреплена.

Соответственно, учебный процесс и сдача экзаменов тоже существуют отдельно друг от друга. Автошколы читают теоретический курс, полноценное усвоение которого не требуется для сдачи экзамена.

В экзаменационных билетах 90 % вопросов относятся к Правилам дорожного движения. При этом 70–80 % ДТП по вине водителей происходит в результате нарушения четырех пунктов ПДД: превышения безопасной скорости, нарушения правил обгона, уменьшения дистанции относительно безопасного значения и непредоставления преимущественного права проезда.

Такое происходит не потому, что водители не знают эти пункты правил. Просто при изучении теоретического курса у них не сформировалось представление о том, как определять безопасные условия движения, а при обучении вождению они не научились применять знания на практике. Но так как сдать квалификационный экзамен можно без этих знаний и навыков, у курсантов нет мотивации их приобретать. Поэтому многие автошколы сводят изучение теории к «натаскиванию» на экзаменационные билеты.

## В нереальных условиях

При выполнении маневров в ограниченных проездах фиксировать ошибки просто. В связи с этим было решено: качество оценки умения управлять автомобилем повысится, если ввести первый этап экзамена по вождению на

площадке. После этого все усилия по совершенствованию методики проведения квалификационного экзамена свелись к увеличению числа выполняемых упражнений.

Один из проектов методики проведения первого этапа квалификационного экзамена предусматривал освобождение от экзамена в реальных условиях движения тех кандидатов в водители, которые отлично сдали экзамен на площадке. Стремление сделать экзамен на площадке ведущим элементом в оценке достигло своего апогея после знакомства с автодромом корейского типа, на котором процесс проведения экзамена автоматизирован. Считается, что принятие такой формы поможет бороться с коррупцией. Однако решение об использовании автоматизированных автодромов для подготовки водителей и проведения квалификационного экзамена не повысит качество подготовки, зато приведет к разрушению существующей системы обучения водителей. Причина в данном случае состоит в том, что у автошкол нет средств, необходимых для строительства, а у города нет земли для их размещения (например, в Москве потребуется построить порядка 100 автодромов).

Результаты анализа статистики ДТП свидетельствуют о том, что с введением экзамена на площадке качество подготовки водителей снизилось, так как инструкторы стали использовать время, отведенное для обучения в реальных условиях для отработки упражнений на площадке.

Ограничения, накладываемые сегодня на выбор маршрутов для учебной езды, делают невозможным подготовку будущих водителей к управлению автомобилем во всех вероятных условиях, с которыми им придется столкнуться после получения удостоверения. Учебная езда на автомагистралях запрещена Правилами дорожного движения. Кроме того, существует большой список улиц и дорог, запрещенных для исполь-



зования в учебных целях. Но и этого оказалось недостаточно: автошкола должна согласовывать учебные маршруты с ГИБДД.

Исходя из логики тех, кто устанавливал данные ограничения, получается, что езда в усложненных условиях опасна для учащегося, несмотря на инструктора, который сидит рядом, помогает и страхует. Но как только кандидат в водители, не научившись ездить в сложных условиях, получает водительское удостоверение, опасность его появления на магистрали исчезает.

Для сравнения: в Германии программа обучения не предусматривает определенного количества часов обучения вождению – учат до достижения заданного уровня умения управлять автомобилем. Но и после того как этот уровень достигнут, кандидат в водители должен отъездить 4 часа в темное время суток и 4 часа – на автобане.

### По субъективной оценке

Оценка качества управления автомобилем производится экзаменатором субъективно. Такой метод допустим, если экзаменаторы имеют высокую квалификацию. Например, в Германии для получения квалификации экзаменатора необходимо учиться около года, сдать экзамен и пройти стажировку, во

время которой стажер должен продемонстрировать совпадение собственных оценок с оценками своего экзаменатора. И только после этого кандидат в экзаменаторы может быть допущен к экзаменационной деятельности. В России все значительно проще. Чтобы стать экзаменатором, достаточно быть офицером милиции в возрасте не моложе 23 лет и иметь водительский стаж не менее 3 лет.

Субъективная оценка качества управления при низкой квалификации экзаменаторов, а также отсутствие у экзаменаторов ответственности за допуск к участию в дорожном движении плохо подготовленных водителей стали благодатной почвой, на которой расцвела коррупция при выдаче водительских удостоверений. В связи с этим вызывает удивление позиция руководства Департамента обеспечения безопасности МВД России, которое упорно не хочет признавать очевидное: ответственность за допуск к участию в дорожном движении плохо подготовленных водителей несет тот, кто выдал им водительские удостоверения.

Автошкола в свою очередь должна нести экономическую ответственность перед курсантом по Закону о защите прав потребителей. Если курсант, получив свидетельство об окончании ав-

тошколы, не сможет сдать квалификационный экзамен, то это будет означать, что ему оказана услуга ненадлежащего качества.

Для объективной оценки на экзамене в реальных условиях движения необходимы количественные критерии безопасности управления автомобилем. В МАДИ в течение 3 лет читается курс основ теории управления автомобилем, в котором предложены измеримые критерии безопасности управления. Для реализации этих предложений необходимо организовать эксперимент по их апробации.

### Дефицит кадров

Как сказано в директиве ЕС, на квалификационном экзамене умение управлять автомобилем необходимо проверить по возможности во всех условиях, с которыми придется столкнуться водителю после получения водительского удостоверения. Чтобы маршрут испытательной поездки мог охватить все возможные условия, продолжительность экзамена в странах ЕС составляет на категорию В 45 мин, на категории С и D – 90 мин. В России методика проведения квалификационного экзамена предусматривает продолжительность испытаний в течение 20 мин, а в действительности в Москве она не пре-

вышает 5–7 мин. Причина состоит в недостаточном количестве экзаменаторов. После того как в Приморском крае стали проводить экзамен в течение 20 мин, возникли многомесячные очереди.

Решить задачу увеличения количества экзаменаторов в рамках штатного расписания МВД России при сокращении численности его сотрудников невозможно. Поэтому следует признать очень своевременным предложение Ассоциации юристов России, поддержанное министром юстиции, об освобождении МВД РФ от проведения квалификационных экзаменов по выдаче водительских удостоверений.

Наиболее целесообразным шагом в решении этого вопроса является создание при МВД коллегии экзаменаторов по аналогии с коллегиями адвокатов и нотариусов, существующих при Министерстве юстиции. Это должна быть саморегулируемая организация, финансирование которой будет осуществляться за счет сборов за проведение экзаменов по государственному расценкам.

Как показывают расчеты, для того чтобы продолжительность экзамена соответствовала стандартам ЕС, при средней зарплате экзаменатора 80 тыс. руб. в месяц стоимость экзамена должна составлять 1,5–2 тыс. руб. Для сравнения: в Германии стоимость экзамена в пересчете на нашу валюту равна примерно 8 тыс. руб. Повышение зарплаты экзаменаторам позволит решить еще один

вопрос — повысить эффективность борьбы с коррупцией.

### Необходимые меры

Таким образом, выражая мнение всего профессионального сообщества, работающего в области подготовки и переподготовки водительских кадров (это более 8 тыс. автошкол нашей страны), мы подчеркиваем, что необходимо коренное реформирование существующей системы подготовки экзаменаторов и приема экзаменов. Ниже перечислены конкретные меры, которые мы предлагаем предпринять.

1. Ввести более серьезные требования к сдаче квалификационного экзамена на вождение в реальных условиях движения.

2. Освободить МВД РФ от проведения квалификационных экзаменов по выдаче водительских удостоверений и создать коллегию экзаменаторов.

3. Провести эксперимент по апробации методики проведения квалификационного экзамена в реальных условиях движения, применив количественные критерии безопасности управления автомобилем и принятые в ЕС стандарты, касающиеся требований к маршруту и продолжительности испытания кандидата в водители.

4. Отменить (или сократить до минимума) все ограничения на выбор маршрутов для учебной езды.

5. В закон «О безопасности дорожного движения» внести изменения, касаю-

щиеся выполнения обязательств России перед ЕС (т. е. ввести подкатегории транспортных средств).

6. Создать рабочую группу из представителей Минтранса России, Минобрнауки, МВД России, Научно-исследовательского института автомобильного транспорта, ведущих вузов в области автомобильного транспорта, ассоциаций, объединений автошкол, которым поручить разработать проекты следующих документов:

- типового положения об учебной организации, осуществляющей подготовку и переподготовку специалистов автотранспортной отрасли;
- профессиональных стандартов водителя транспортных средств;
- программ подготовки и переподготовки водителей;
- программ подготовки и повышения квалификации экзаменаторов;
- программ подготовки и повышения квалификации педагогического персонала автошкол;
- методик проведения квалификационных экзаменов;
- квалификационных требований к экзаменаторам.

7. За основу предложений по развитию системы подготовки и допуска водителей к участию в дорожном движении взять теорию управления транспортным средством. В соответствии с ней качество управления обеспечивается двумя составляющими: эффективностью и безопасностью.

