

АВТОШКОЛЫ - Новый стандарт

Рекомендации Общественной палаты Российской Федерации по результатам общественных слушаний на тему «Система допуска водителей к управлению автотранспортом. Проблемы и пути их решения в свете требований Президента Российской Федерации по сокращению дорожно-транспортных происшествий»

12 ноября 2015 года в Общественной палате Российской Федерации по инициативе Комиссии по развитию реального сектора экономики состоялись общественные слушания «Система допуска водителей к управлению автотранспортом. Проблемы и пути их решения в свете требований Президента Российской Федерации по сокращению дорожно-транспортных происшествий» с участием представителей Министерства транспорта Российской Федерации, Министерства образования и науки Российской Федерации, Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации, Министерства внутренних дел Российской Федерации, Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, научных и высших учебных заведений, ДОСААФ России, ассоциаций автошкол, общественных организаций, научно-методических центров и т.д. Всего приняли участие около 90 человек.

Участники общественных слушаний обсудили текущую ситуацию с аварийностью на дорогах, результаты комплексного реформирования системы подготовки и допуска водителей к управлению транспортными средствами, обусловленного изменениями федерального законодательства и нацеленного на снижение аварийности в стране в результате поручений Президента Российской Федерации и Плана мероприятий Правительства Российской Федерации от 04.08.2015 г.

По данным ГИБДД в стране в 2014 году функционировало около 8000 различных автошкол, которые занимаются подготовкой водителей к управлению транспортными средствами и находятся в ведомственном подчинении Минобрнауки России, Минобороны России, Росавтодора, ДОСААФ России и т.д. Самую большую долю автошкол составляли частные организации – их насчитывалось более трех тысяч, включая юношеские автошколы.

Учитывая, что вопросы проведения семинаров, конференций, деловых встреч с представителями различных правительственных органов, создания курсов повышения квалификации педагогического состава автошкол, разработка нормативно-правовой документации не под силу каждой автошколе в отдельности, они стали добровольно объединяться в крупные некоммерческие партнерства – ассоциации автомобильных школ, которые защищают их деятельность как от недобросовестных конкурентов, так и от некомпетентности отдельных работников различных ведомств, занимающихся разработкой нормативных документов и осуществляющих контрольно-надзорную деятельность.

Профессия «водитель», кроме своей очевидной значимости для экономики страны, является и самой массовой: с начала этого года первично, после обучения в автошколах, получили водительское удостоверение более 2 млн. 100 тыс. человек, из них профессиональных водителей, которые будут заниматься профессиональной перевозочной деятельностью, около 20 % от указанного количества. А поскольку задачи обеспечения достойного уровня безопасности дорожного движения в нашей стране остаются серьезной проблемой на сегодняшний день, вопросы совершенствования системы подготовки и допуска имеют крайне важное значение в свете поручений Президента Российской Федерации.

Ключевым фактором, определяющим высокий уровень подготовленности водителей, их надежности и безопасного уверенного управления транспортным средством, является ка-

чественная оценка их водительских компетенций – допуск к управлению или экзамен на право управления транспортным средством.

Руководством страны большое внимание уделяется повышению уровня безопасности дорожного движения, совершенствованию системы подготовки водителей и допуска к управлению транспортными средствами различных категорий. За последние три года были внесены принципиальные изменения в Федеральный закон от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее – 196-ФЗ), проведена реформа в сфере обучения водителей в образовательных организациях; приказами Министерства образования и науки Российской Федерации от 26.12.2013 г. № 1408, от 12.05.2015 № 486 утверждены примерные программы профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий, примерные программы переподготовки водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий, требования к учебным организациям. Постановлением Правительства Российской Федерации от 03.10.2013 г. № 864 принята и реализуется Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах». Сейчас находится на финальной стадии регистрации Административный регламент МВД России оказания государственной услуги по приему экзаменов и выдачи водительского удостоверения на право управления транспортными средствами.

Участники слушаний рассмотрели проблемы функционирования существующей системы и дополнительно предложили свои видения процессов, способствующих снижению аварийности и повышению уровня безопасности на дорогах.

Одной из важных составляющих, несомненно, являются программы обучения водителей в общей системе подготовки и допуска их к управлению. На слушаниях было отмечено, что основным недостатком существующих программ является отсутствие профессиональных стандартов водителей, которые должны были бы стать базой для разработки таких программ обучения. До настоящего времени такие стандарты Минтрудом России не утверждены.

Большинство участников также считает, что закрепленное 196-ФЗ деление водителей на тех, кто использует транспортное средство в личных целях, и тех, кто занимается профессиональной перевозочной деятельностью, должно обязательно найти свое отражение и развитие и в программах подготовки. Несомненно, профессиональные водители помимо общей базовой подготовки должны проходить обучение для овладения компетенциями, необходимыми для выполнения трудовых функций, связанных с профессиональной деятельностью, на основе профессиональных стандартов. И допуск к профессиональной деятельности водителей-перевозчиков – это отдельная серьезная задача, требующая своего незамедлительного решения. Необходимы соответствующие изменения законодательства для создания системы сертификации профессиональных компетенций таких водителей.

Особенности функционирования системы подготовки водителей, допуска их к участию в дорожном движении и в целом проблемы обеспечения безопасности на дорогах определяются тем, что они находятся на стыке деятельности нескольких ветвей власти и различных ведомств. По мнению выступающих, именно это является серьезным препятствием для совершенствования и комплексного функционирования составных частей этой системы, и для преодоления этого необходимо создание единого органа или соответствующей структуры, отвечающей как за безопасность дорожного движения в целом, так и за подготовку и допуск водителей, осуществляемую специалистами-практиками, имеющими опыт работы в этом специфическом виде деятельности и понимающими пути решения стоящих задач. Соответствующие предложения были сформулированы в резолюции проходившей 20-21 ноября 2014 года в Санкт-Петербурге VII Международной конференции «Кадровая

политика» в рамках Проекта Партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ» «Санкт-Петербург – морская столица России», где, в частности, говорилось: «Создать Комитет при Президенте РФ, отвечающий за выработку федеральной политики снижения аварийности по причине человеческого фактора». На сегодняшний момент образовательные организации, осуществляющие подготовку водителей, также находясь на стыке нескольких сфер деятельности (образовательной, профессиональной и связанной с обеспечением безопасности на дорогах), по сути, не имеют четкой нормативной базы для функционирования и конкретного места в общей системе. Принимаемые руководящие документы для их деятельности зачастую не проходят широкого обсуждения с профессиональным сообществом и не имеют поддержки у тех, кому предстоит их реализовывать. Несомненно, в систему взаимодействия со структурой, к подчинению которой должны быть отнесены автошколы, необходимо включить элементы саморегулирования профессионального сообщества, такие как, например: аккредитация педагогических кадров автошкол, разработка учебно-методической документации и образовательных программ.

Система допуска водителей к управлению или экзамен на право управления транспортным средством во всем мире является ключевым фактором, определяющим высокий уровень подготовленности водителей, их надежности и безопасного и уверенного управления транспортным средством, то есть является качественной оценкой их водительских компетенций. Именно качество проведения приема экзамена на получение водительского удостоверения и условия, соответствующие необходимым требованиям к современному водителю, должны определять «планку» подготовки водителей. Выступающими было отмечено, что нынешняя методика приема экзаменов у водителей в ГИБДД, также как и заложенная в проекте Административного Регламента МВД России, проходящего в настоящий момент государственную регистрацию в Министерстве юстиции Российской Федерации, не менявшаяся кардинально годами и десятилетиями и основанная лишь на фиксации нарушений Правил дорожного движения (далее – ПДД), не отвечает запросам системы безопасности на дорогах, так как не оценивает качество выполнения маневров, их безопасность и правильную модель поведения водителя на улично-дорожной сети в целом. Замечания специалистов, руководителей автошкол, которые были направлены разработчикам Регламента в период общественного обсуждения данных документов, к сожалению, в большинстве своем не были учтены.

Уровень квалификации действующих экзаменаторов – сотрудников ГИБДД, особенно в последние годы (после значительных сокращений численности в ведомстве и омоложения состава), стал недопустимо низким.

Существующий Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» (№ 196-ФЗ) и новый Административный регламент государственной услуги МВД России по приему экзаменов предполагают использование технических средств контроля при проведении экзаменов на получение водительского удостоверения. На сегодняшний день экзаменационные подразделения ГИБДД, несмотря на предусмотренное финансирование их материально-технической базы для осуществления экзаменационной деятельности, не обеспечены не только какими-то техническими средствами контроля (например, автоматизированными автодромами, предусмотренными новой методикой приема экзаменов или аудио- видеозаписывающей аппаратурой), но и даже транспортными средствами (обеспечены менее 5 % от необходимого количества) и закрытыми площадками для приема первого этапа экзамена по вождению (обеспечены менее 2 % от необходимого количества). Экзамены по всей стране проводятся с использованием ресурсов образовательных организаций без всякой компенсации их услуг, что противоречит принятым федеральным законам и регламентам и является одной из составляющих коррупции между органом ГИБДД и автошколами.

Количество экзаменаторов (сотрудников ГИБДД) в 2013 году было в 2,5 раза меньше необходимого для своевременного приема экзаменов по действующей методике, что приводило к существенному снижению качества проведения экзаменов: в среднем, второй этап экзамена по вождению в реальных дорожных условиях занимал около 5 минут на каждого экзаменуемого. Новый проект методики приема экзаменов предполагает увеличение почти в два раза необходимых упражнений на первом этапе практического экзамена (закрытой площадке) и, соответственно, увеличения времени проведения экзаменов без роста численного состава экзаменаторов, что в ближайшем времени приведет к значительным очередям при записи для сдачи экзаменов.

Участники общественных слушаний считают, что для решения этих проблем необходимо переработать действующую методику приема экзаменов, в том числе, с учетом мирового опыта. Представляется целесообразным отменить первый этап практического экзамена для части категорий транспортных средств (например, категории «В») – на закрытой площадке, и проверку соответствующих навыков проводить на экзаменационных маршрутах в условиях реального дорожного движения. Необходимо также введение новой профессии «Экзаменатор по допуску к управлению транспортными средствами» с разработкой специальной системы серьезной подготовки экзаменаторов по этой методике и допуска их к этой деятельности с жесткими условиями контроля над ней.

Участниками слушаний было отмечено, что введение во всем мире так называемых «временных водительских лицензий» является одной из самых эффективных мер для снижения числа аварий по вине «новичков», молодых выпускников автошкол. Необходимо и у нас в стране рассмотреть вопрос введения временного удостоверения на права управления транспортным средством до получения постоянного для начинающих водителей с определенными ограничениями (по скорости, управлению в ночное время, мощности двигателя и др.) и принять соответствующие решения.

Выступающие коснулись также вопроса исполнения органами ГИБДД своих обязанностей в отношении образовательных организаций, осуществляющих подготовку водителей, закрепленных в Указе Президента РФ от 15.06.1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (Положение о Госавтоинспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации), а именно: согласование программ подготовки (переподготовки) водителей автотранспортных средств, трамваев и троллейбусов, выдача заключений соискателям лицензий на осуществление образовательной деятельности (при подготовке водителей автотранспортных средств) о соответствии учебно-материальной базы установленным требованиям и т.д.

В настоящий момент Правительством Российской Федерации не разработан такой нормативный правовой акт, который позволил бы однозначно трактовать порядок исполнения этих функций органами ГИБДД, включая сроки проведения обследования учебно-материальной базы и содержание требований и полномочий представителей ГИБДД при осуществлении этих обязанностей. Они руководствуются самостоятельно разработанными Рекомендациями по порядку организации работы подразделений Госавтоинспекции по согласованию программ подготовки (переподготовки) водителей автотранспортных средств, трамваев и троллейбусов, выдаче заключений о соответствии учебно-материальной базы установленным требованиям, которые, во-первых, не зарегистрированы в Министерстве юстиции Российской Федерации, а, во-вторых, превысили те полномочия, которые определены положением о лицензировании. Например, сотрудники ГИБДД проверяют сведения о кадровом составе учреждения, в частности наличие и правильность оформления трудовых договоров, уровень образования педагогических работников, документов, подтверждающих обязательное прохождение педагогическими ра-

ботниками повышения квалификации, наличие, структуру и содержание интернет-сайтов организаций на его соответствие требованиям Закона об образовании, расчеты предельного контингента обучающихся и количества учебных групп и другое. Такие полномочия закреплены у надзорного органа в сфере образования Рособрнадзора при выдаче лицензии, проведении плановых или внеплановых проверок. Налицо очевидное дублирование функций федеральными органами, нарушение Федерального закона от 26.12.2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» и невыполнение рекомендации Президента РФ «...надо максимально снять ограничения с бизнеса, избавить его от навязчивого надзора и контроля», высказанной им в послании Федеральному Собранию Российской Федерации 03.12.2015 г.

Участники общественных слушаний подчеркнули срочную необходимость разработки указанного нормативного правового акта, о чем было принято решение, зафиксированное в Протоколе совещания в Министерстве экономического развития от 11.09.2014 г. № Д16и-578, но которое до настоящего времени не выполнено.

Представители автошкол мегаполисов, таких, как Москва и Санкт-Петербург, принявшие участие в общественных слушаниях, отметили еще одну проблему в работе образовательных организаций, готовящих водителей. В связи с введением в действие Приказа Минобрнауки России от 26.12.2013 г. № 1408 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» в Москве из почти 400 автошкол, функционировавших до реформы, на сегодняшний день осталось менее 200, или около половины. Основной причиной закрытия автошкол и препятствием деятельности более чем 40% оставшихся образовательных организаций явились достаточно жесткие требования, предъявляемые указанным приказом к учебно-материальной базе в части наличия у образовательных организаций на законных основаниях закрытой площадки или автодрома для так называемого «первоначального обучения навыкам вождения» площадью не менее 0,24 га с ровным однородным асфальтом или цементобетонным покрытием, обеспечивающим круглогодичное функционирование с коэффициентом сцепления не ниже 0,4.

Совершенно очевидно, что стоимость или арендная плата таких земельных территорий в Москве и других крупных городах, а в небольших региональных населенных пунктах – обустройство при отсутствии асфальтированных территорий такой площади, ложится тяжелым бременем на некоммерческие образовательные организации, и соответственно «на плечи» их слушателей (стоимость обучения) – будущих водителей. Необходимо вернуться к рассмотрению вопроса целесообразности обязательных требований по использованию таких территорий при обучении вождению для каждого образовательного учреждения в рамках Примерных программ, утвержденных Приказом № 1408 Минобрнауки России от 26.12.2013 г.

Без совместного решения федеральных и региональных органов власти о целевом выделении соответствующих асфальтированных участков по округам (муниципалитетам) для обустройства закрытых площадок (автодромов) для первоначального обучения вождению и создания на их основе центров совместного использования для соответствующих образовательных организаций (автошкол) проблема не может найти положительного решения.

Представители различных регионов России считают, что наличие профессионального сообщества автошкол (региональных союзов и ассоциаций, объединенных в федеральную организацию), сыграло бы положительную роль в процессах взаимодействия образовательных организаций со всеми ветвями власти для решения задач совершенствования системы подготовки водителей в стране.

Подводя итоги общественных слушаний, участники сделали единодушный вывод о том, что система подготовки и допуска водителей к участию в дорожном движении – это лишь одно из звеньев комплексной системы мер, которая должна обеспечивать высокий уровень безопасности на дорогах в нашей стране и снижение аварийности, само по себе оказывающее определенное влияние на эти процессы. Необходимо всемерно содействовать повышению уровня дорожной культуры, формированию моделей так называемого «дружелюбного вождения», атмосферы взаимоуважения участников дорожного движения, предупреждению излишних дорожных рисков молодых водителей путем создания системы, включающей в себя государственные мероприятия, социальную рекламу, поддержку СМИ, проекты частных инвесторов и т.д.

Для этого, в частности, целесообразно введение обязательного курса Правил дорожного движения и Основ безопасности дорожного движения в средних общеобразовательных школах, который позволил бы еще на ранних этапах воспитания подрастающего поколения сформировать правильную модель поведения участников дорожного движения.

Учитывая важность проблем, связанных с обеспечением безопасности на дорогах в целом и с совершенствованием системы подготовки и допуска водителей в частности, сохранения кадрового потенциала автошкол и необходимостью их решения в кратчайшие сроки, Общественная палата Российской Федерации с учетом вышеизложенных выводов считает целесообразным рекомендовать:

1. Правительству Российской Федерации и Государственной Думе Федерального Собрания Российской Федерации:

1.1. В целях урегулирования вопроса разделения понятий «водитель, использующий транспортное средство для личных нужд» и «водитель, занимающийся профессиональной деятельностью», проработать вопрос о внесении следующих изменений в Федеральный закон от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения в Российской Федерации», в части подготовки программ обучения и условий допуска этих двух типов водителей к управлению транспортным средством и к профессиональной деятельности:

а) в пункте 1 статьи 26 слово «профессионального» заменить словом «соответствующего»; в пункте 4 статьи 26 слово «профессионального» заменить словом «соответствующего»; в пункте 2 статьи 26 исключить слово «профессиональное».

б) абзац первый пункта 2 статьи 20 дополнить словами: «, а также документов о соответствии квалификационным требованиям, предъявляемым к водителям, осуществляющим соответствующие перевозки пассажиров и (или) грузов»;

абзац второй пункта 4 статьи 20 дополнить словами: «документы о соответствии квалификационным требованиям (профессиональным стандартам), предъявляемым к водителям, осуществляющим соответствующие перевозки пассажиров и (или) грузов, выдаются водителям, прошедшим профессиональное обучение и сдавшим квалификационный экзамен в учебных центрах профессиональной квалификации водителей автотранспортных средств, аккредитованных федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта в порядке, установленном Правительством Российской Федерации;».

При этом следует предусмотреть переходный период, в течение которого можно было бы осуществлять перевозки пассажиров и грузов при отсутствии документов, подтверждающих соответствие водителей квалификационным требованиям (профессиональным стандартам), до разработки и утверждения этих стандартов, а также соответствующих программ профессионального обучения, подготовленных на их основе, создания учебных

центров профессиональной квалификации и организации на их базе указанного профессионального обучения.

1.2. Проработать вопрос о внесении изменений в Перечень профессий рабочих, должностей служащих, по которым осуществляется профессиональное обучение, утвержденный приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 02.07.2013 г. № 513, включив в него наименования профессий водителей, сформулированные не в самом общем виде, как в настоящее время, а содержащие конкретные формулировки, которые отражают существо перевозочной деятельности. Например: водитель легкового автомобиля, осуществляющего пассажирские перевозки (легкового такси); водитель автобуса (междугородного, маломестного, другого), осуществляющего пассажирские перевозки; водитель автобуса, осуществляющего международные автомобильные перевозки; водитель грузового автомобиля, осуществляющего перевозки грузов (крупногабаритных, тяжеловесных, других); водитель грузового автомобиля, осуществляющего международные автомобильные перевозки.

1.3. Рассмотреть с учетом международного опыта, в том числе государств Евразийского экономического союза (например, Казахстана), возможность объединения нескольких законодательных актов в один, например, Федерального закона «Об организации дорожного движения в Российской Федерации» (в настоящее время разработан проект указанного закона), Федерального закона от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», включив в новый документ вопросы обучения и допуска водителей к управлению транспортными средствами, регулирования деятельности образовательных организаций, осуществляющих подготовку водителей.

2. Правительству Российской Федерации:

2.1. Инициировать создание компетентного федерального органа, отвечающего за разработку и создание системных процессов в сфере обеспечения безопасности на дорогах, в том числе курирующего систему подготовки и допуска водителей. Наделить его полномочиями по разработке современной методики приема экзаменов у водителей, подготовке и допуску экзаменаторов.

2.2. Внести изменения в следующие нормативные правовые акты:

2.2.1. В постановление Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения»:

- пункт 21.1. ПДД изложить в следующей редакции: «Первоначальное обучение вождению транспортных средств может проводиться на закрытых площадках или автодромах» (заменить слово «должно» на слово «может»);

- исключить пункт 21.6 ПДД, предусматривающий: «Запрещается учебная езда на дорогах, перечень которых объявляется в установленном порядке», так как риски самостоятельного вождения на начальном этапе после получения водительского удостоверения по дорогам с повышенной интенсивностью движения значительно выше, чем при обучении со специалистом.

2.2.2. В постановление Правительства Российской Федерации от 24.10.2014 г. № 1097 «О допуске к управлению транспортными средствами»: в части приема первого этапа практического экзамена - на закрытых от реальных дорожных условий площадках или автодромах. Отменить для категории «В» этот этап экзамена, как не обеспечивающий возможности получения оценки влияния на безопасность дорожного движения и, следовательно, противоречащий норме Федерального закона от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ и международной успешной практике указанной оценки, и внести соответствующие изменения в Правила проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений: Глава II. Проведение экзаменов, пункты 6, 9, 11, 13.

Внести также изменения в указанное постановление, необходимые для осуществления поэтапной (градуированной) системы выдачи водительских удостоверений: временное удостоверение с определенными ограничениями по управлению транспортным средством с учетом мирового опыта: ограничение скорости, перевозки пассажиров, движению в ночное время и т.п.

2.2.3. В постановление Правительства Российской Федерации от 28.10.2013 г. № 966 Положение «О лицензировании образовательной деятельности»:

- исключить нецелесообразные требования для образовательных организаций профессионального обучения и дополнительного образования для взрослых в части создания условий медицинской помощи учащимся и наличия пунктов питания, поскольку режим занятий, как правило, не превышает 4-6 часов, а контингент учащихся, в основном, старше 16 лет. Внести соответствующие изменения в пункте 6 подпункте в);

- исключить требования пункта 6 подпункта и) к вышеперечисленным образовательным организациям о создании обязательных условий и адаптированных программ во всех образовательных организациях для лиц с ограниченными возможностями здоровья, а осуществлять такое обучение в специализированных центрах на базе некоторых существующих учебных заведений, обладающих необходимым оборудованием.

2.3. Усилить контроль за качественным и в полном объеме выполнением государственной услуги по приему экзаменов на право управления транспортными средствами различных категорий в части материального, технического и кадрового обеспечения экзаменационных подразделений ГИБДД.

3. Министерству образования и науки Российской Федерации совместно с Министерством транспорта Российской Федерации, Министерством внутренних дел Российской Федерации:

3.1. Проработать вопрос о внесении изменений в приказ Министерства образования и науки Российской Федерации от 26.12.2013 г. № 1408 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий», а именно:

3.1.1. В раздел V Примерных программ «Условия реализации примерной программы»:

- в части расчета количества необходимых механических транспортных средств, предусматривающих исключение наличия резервного транспортного средства для каждой категории.

- в части требований к закрытым площадкам или автодромам: дифференцировать размеры, единые для различных категорий транспортных средств, что представляется нецелесообразным, например: для категорий А, В: не менее 0,16 га, для категорий С, Д – не менее 0,20 га, для категорий СЕ и ДЕ – не менее 0,24 га. А также требования к покрытию, которые в большинстве регионов страны являются невыполнимыми, особенно в небольших населенных пунктах, и изложить раздел IV в следующей редакции:

«Участки закрытой площадки или автодрома (в том числе автоматизированного) для первоначального обучения вождению транспортных средств, используемые для выполнения учебных (контрольных) заданий, предусмотренных Примерной программой, должны иметь ровное и однородное покрытие, установленное по периметру ограждение, препятствующее движению по их территории транспортных средств и пешеходов, за исключением учебных транспортных средств, используемых в процессе обучения.»

3.1.2. В раздел III «Примерные рабочие программы учебных предметов»:

Учитывая актуальные требования к современным водителям, пересмотреть содержание и объемы предметов «Устройство и техническое обслуживание транспортных средств раз-

личных категорий как объектов управления» (в настоящее время предусмотрены 20 часов занятий по указанному предмету), сократив до не более чем 8 академических часов.

В разделе учебного предмета «Вождение транспортных средств» определить обязательные учебные часы в различных дорожных условиях, например: 4 часа – вождение на загородной дороге; 4 часа - вождение в темное время суток; 4 часа – вождение на скоростной дороге (автомагистрали), а на оставшуюся часть практического обучения разрабатывать индивидуальные учебные планы с учетом психофизиологических и физических особенностей слушателя.

3.2. Инициировать создание инновационных площадок (пилотных проектов) для отработки и апробации предлагаемых региональных компонентов образовательных программ подготовки водителей на базе региональных сообществ (ассоциаций, союзов) автошкол, и с учетом анализа результатов экспериментов, рассмотреть вопрос о распространении такого опыта на другие регионы страны.

3.3. В соответствии с утвержденной Федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» разработать примерные программы для лиц с ограниченными возможностями здоровья и условия их реализации в специализированных учебных центрах.

4. Министерству внутренних дел Российской Федерации, Министерству экономического развития Российской Федерации, Министерству юстиции Российской Федерации:

4.1. Инициировать разработку нормативного правового акта, регламентирующего порядок осуществления органами ГИБДД функций, возложенных на них Указом Президента Российской Федерации от 15.06.1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения», о согласовании программ подготовки водителей и обследовании учебно-материальной базы образовательных организаций, осуществляющих подготовку водителей, для выдачи заключения о соответствии установленным требованиям.

4.2. Ускорить введение в действие Административного регламента МВД России по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений в соответствии с решением постановления Правительства Российской Федерации от 24.10.2014 г. № 1097 «О допуске к управлению транспортными средствами».

5. Министерству транспорта Российской Федерации:

Ускорить внесение изменений в перечень исключений, указанный в приложении № 2 к приказу Министерства транспорта Российской Федерации от 13.02.2013 г. № 36 г. «Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, категорий и видов транспортных средств, оснащаемых тахографами, правил использования, обслуживания и контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства», в части включения в этот перечень транспортных средств, используемых в обучении водителей по следующим причинам:

- учебные транспортные средства не используются для организованной перевозки грузов и пассажиров;
- обучение вождению одного слушателя продолжается от 1,5 до 2 часов не чаще 2 – 3 раз в неделю, на основании чего нарушения режима труда и отдыха согласно нормам ЕСТР быть не может;
- программами подготовки водителей транспортных средств, утверждёнными приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 26.12.2013 г. № 1408 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспорт-

ных средств соответствующих категорий и подкатегорий», для обучения принципам работы тахографа допускается использование стенда, а не только использование оснащенного тахографом автомобиля;

- цели установки тахографов на учебных транспортных средствах не совпадают с целями, указанными в п. 1,2,3 приложения № 3 «Правила использования тахографов, установленных на транспортных средствах» к приказу Минтранса России от 13.02.2013 г. № 36.

6. Министерству труда и социальной защиты Российской Федерации:

Доработать и утвердить профессиональный стандарт водителя как необходимую основу для дальнейшего развития и совершенствования всей системы подготовки и допуска водителей в Российской Федерации.

7. Руководителям субъектов Российской Федерации, мэрам городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга, Севастополя совместно с соответствующими региональными ведомствами:

В течение 3-х месяцев выделить и обустроить земельные участки для образовательных некоммерческих организаций, осуществляющих подготовку водителей, для использования их в качестве учебных площадок для первоначального обучения вождению, на основании ст.17.1 Федерального закона от 26.07.2006 г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции», предоставляющем такое право для некоммерческих организаций на бесконкурсной основе.

8. Федеральной антимонопольной службе Российской Федерации:

Рассмотреть вопрос о наличии противоречий в нормативных правовых актах в сфере земельных правоотношений, не позволяющих реализовать права некоммерческих организаций в соответствии с Федеральным законом от 26.07.2006 N 135-ФЗ «О защите конкуренции», в частности, использование механизма бесконкурсного оформления аренды земельных участков под учебные площадки образовательных организаций, осуществляющих подготовку водителей.

9. Региональным общественным палатам Российской Федерации:

Проработать вопрос о создании и поддержке крупных региональных объединений автошкол, которые могли бы стать основой и составными частями федеральной структуры, объединяющей большинство образовательных организаций, занимающихся подготовкой водителей в нашей стране, с целью формирования устойчиво функционирующих моделей взаимодействия всех ветвей государственной власти с представителями малого бизнеса (включая сферу образования) для выполнения общегосударственной задачи совершенствования системы обеспечения безопасности дорожного движения.

10. Российскому автотранспортному союзу:

Проработать вопрос об оказании помощи автошколам и организовать шефство над ними, обобщить информацию о создании региональных ассоциаций.