

Текст: Владимир ЗАДЕРА

«Свобода состоит в том, чтобы зависеть только от законов», — говорил Вольтер. От их несоответствия жизненным реалиям, неточности в формулировках и противоречивости страдают в первую очередь наиболее сильные и законопослушные члены общества. Поэтому столь ценимы люди, удачно сочетающие в законодательном процессе качества опытного эксперта, независимого критика и ответственного государственника. Своими комментариями последних нововведений в области дорожного регулирования с «ТД» делится зампреда Комитета Совета Федерации ФС РФ по экономической политике, предпринимательству и собственности Владимир Александрович ФЕДОРОВ.

— **Что вы можете сказать по поводу того, что судьи почти безоговорочно принимают сторону сотрудников ГАИ в спорах с водителями?**

— Ну, вряд ли все так уж слушаются ГАИ. Есть разные судьи и разное отношение. Когда я служил в Карелии, то, например, сделал вывод, что женщины-врачи готовы любому человеку с запахом спиртного поставить диагноз и приписать любую степень опьянения с гораздо большей готовностью, чем их коллеги мужчины. Полагаю, эта закономерность действует и в судебном корпусе.

— **Как идет принятие базового Закона о правилах дорожного движения?**

— Он внесен в Госдуму, но пока не принят. Я считаю, что в представленном виде это популизм. Не нужно это просто, и в мире такого нигде нет.

— **Вы же, помнится, сами выступали за аналогичный законопроект?**

— Это был проект совершенно другого закона. Дело в том, что в проекте Закона о ПДД очень много технологических норм — вспомните закон о техническом регулировании, ему уже лет 15, и он до сих пор не выполняется. Я считаю, что нужно идти по пути создания закона о дорожном движении или комплекса законов, и там прописать ограничения для участников дорожного движения. То есть целый ряд правил об обязанностях и правах водителя, скоростных режимах и т. д. Это более рациональный путь движения вперед, а не просто формальная штамповка существующих постановлений правительства в виде закона.

— **А что же существующий Закон о безопасности дорожного движения — он уже умер естественной смертью?**

— С одной стороны, он устарел, с другой — и не выполнен. Например, в нем записано, что законом должны определяться медицинские противопоказания к вождению — до сих пор этого нет. Как не прописан и порядок оказания медицинской помощи пострадавшим в ДТП. С 1995 г. медики не исполняют этот закон. Столько говорили, и президент, и премьер, что должен соблюдаться режим труда и отдыха — до сих пор законодательно не определено, что водитель должен быть за рулем не более четырех часов в непрерывном движении. Новое руководство Минздравсоцразвития отмени-

ло даже давнюю норму Минтруда, ничего не предложив взамен.

— **Почему это происходит — из-за противодействия лоббистов?**

— Я бы назвал это сопротивлением пофигистов. Видимо, считают нецелесообразным, а правительство не спрашивает. Вот, до сих пор не взяли на себя медвытрезвители — хотя это предусматривал и закон о милиции, и было соответствующее постановление правительства.

— **Недавно вы высказали особое мнение по поводу законопроекта о полном исключении практики приема даже минимальных доз алкоголя за рулем. Вся рота, выходит, опять сбилась с правильного ритма?**

— Правилами движения уже запрещено управление в нетрезвом состоянии, никто этого не отменял. Я всю жизнь боролся с пьянством за рулем и, тем не менее, считаю, что при принятии этого закона стоило бы более внимательно подойти к нормативам — например, уменьшить до 0,2 или 0,1 промилле, чтобы потом никто не ездил со справками об остаточном алкоголе или принимаемых лекарствах. Это позволило бы соблюсти если не дух, то букву международных соглашений, под которыми подписалась Россия. Сохранение норматива дало бы в будущем возможность построить и уровни водительской ответственности в зависимости от степени опьянения.

— **Так что же, массово закупленные высокоточные алкотестеры — это очередная пустая трата бюджетных денег?**

— Могу сказать, что определить пьяного водителя опытные сотрудники ГАИ могут и без прибора, в первую очередь по манере вождения. Они прекрасно знают, чем отличается утренний ▶

Должна быть отдельная глава, посвященная допуску гражданина России к управлению транспортным средством. Медицинские показания, получение первичного удостоверения, удостоверения после лишения прав или восстановления после ДТП, получение более высокой категории допуска к управлению транспортным средством — все это нужно проговаривать законодательно. Кстати, в былые времена, если водитель имел допуск к вождению машины с маяком, ему доплачивали 20% от тарифной ставки, как квалификационное поощрение.

СВОБОДА ЗАКОНА

пьяница от дневного или вечернего. Но алкотестеры в любом случае еще послужат — хотя бы как своего рода лакмусовая бумажка, помогающая инспектору принять решение о направлении на медицинское освидетельствование. А также для суда, где степень опьянения может учитываться при определении срока лишения прав — тем более что судебных споров, думаю, теперь станет больше.

— **Сегодня уточнены правила перехода «зебры», водитель должен обязательно уступать пешеходу. Как полагаете, это устраним ситуативную двусмысленность положения об их взаимной ответственности?**

— Там, где водителям привили культуру уступчивости, особой проблемы и не было. В моем родном городе Петрозаводске, например, пешеходов пропускали последние лет 40. И инспекция отработала, и народ северный, наверное, более дисциплинированный. Но и в Тольятти тоже пропускают, в Минске — помню еще с советских времен. Здесь и люди, которые занимаются организацией движения, должны четко смотреть — на каждом перекрестке «зебру» рисовать нельзя, иначе движение застопорится...

— **А почему столь долго не давали приоритетного права проезда при круговом движении уже въехавшим на круг, как это принято во всем мире?**

— Когда страна жила обособленно, это, наверное, и не особенно было нужно. Тогда преимущество у движущегося на круге обставляли знаками, сегодня же это будет единое правило — это упростит движение.

— **Что вы думаете по поводу изменения срока давности взимания долгов?**

— Это общая норма административного законодательства, связанная с общим ужесточением отношения к недобросовестным должникам. Но и до этого действовала достаточно жесткая санкция административного ареста за неуплату долга. Наибольшая же взыскаемость штрафов была, когда за уклонение забирали водительское удостоверение — 98% участников движения тотчас спешили заплатить. По инициативе МВД этот закон изменили как слишком жесткий, и сегодня над этим думает служба судебных приставов. Конечно, нужны новые подходы — например, как в Англии, если заплатил в течение двух недель, то 50% долга тебе скашивают, и наоборот, набегают ощутимая пеня за просрочку. В других странах водителю вываливают все суммы штрафов во время технического осмотра.

— **Иногда из-за малозначительного штрафа, вынесенного к тому же бездушной камерой, забывчивый водитель неожиданно лишается выезда за границу. Не слишком ли суровое ограничение конституционной свободы передвижения?**

— Даже в советское время действовала практика ограничения выезда за границу, пока

Федеральная служба судебных приставов (ФССП) рассматривает вопрос о возможности изъятия водительских удостоверений у граждан, которые не погасили в соответствии с решением суда имеющиеся у них задолженности. «России обязательно нужен федеральный закон о лишении водительских прав за долги, — заявил, в частности, глава ФССП Артур Парфенчиков. — Если европейцы принимают подобные меры, значит, и Россия не должна отставать». Изымать права не предполагается лишь у тех, для кого автомобиль является источником дохода.

Именно пьющие северные страны первыми ввели норму допустимого содержания уровня алкоголя в крови: Норвегия — в 1936 г., Швеция — в 1941-м, и только в 1960-1970 гг. — США, Франция, Германия и др.

В любом европейском городе на каждом перекрестке в центре дорожных знаков не меньше, чем в России, но они не мешают, а помогают. А у нас эти знаки то деревьями закрыты, то рекламой, то все пути ведут в Кремль — ориентироваться бывает сложно.

не рассчитываешь по штрафным обязательствам. Существовала организация «Совинтеравто-сервис», которая принимала платежи на границе со всех участников движения, включая зарубежных. А сейчас этого нет, хотя и непонятно, что мешает установить платежные терминалы на таможенных пунктах. Видимо, здесь немаловажно информационное обеспечение, по официальным данным в России 50 тыс. населенных пунктов еще не имеют телефонов. С другой стороны, сегодня трудно назвать более успешно развивающуюся отрасль, чем связь.

— **Штрафы за нарушения ПДД идут в местные бюджеты, а служба работает федеральная. Нет ли тут некоего административно-фискального противоречия?**

— В одних регионах дело с взиманием и использованием штрафов хорошо поставлено, в других — хуже. Сейчас воссоздается Дорожный фонд — может быть, есть смысл направить эти денежные потоки туда. Здесь нужно финансистам и экономистам посчитать. Сегодня стоит вопрос о переводе всей системы МВД на федеральное довольствие, и правительство, Минфин должны решать, где взять эти деньги.

— **Может ли, на ваш взгляд, вполне доходная ГИБДД стать самостоятельной госслужбой?**

— На парламентских слушаниях в Госдуме такие идеи высказывались, но я считаю, что это глупость. Насколько мне известно, ни в одной стране мира нет такой самостоятельной службы. Потому что проблема дорожной безопасности комплексно-социальная — как можно обеспечить безопасность дорожного движения при плохих дорогах, автомобилях и т. д.? Это все равно, что лишь с одного МВД спрашивать за состояние преступности в стране. Даже вспышки на солнце влияют на показатели аварийности — никакой дорожный кодекс с этим не справится. Как говорится, каждый должен молотить свою копну. Другой вопрос, что сегодня в регламентирующих документах у ведущих министерствах — Минтрансе, МЧС — вообще нет положений о безопасности дорожного движения. При том, что, случись большая авария, выезжают все. Значит, должна быть более четкая система.

— **Госдума приняла в первом чтении законопроект о передаче техосмотра в частные руки. Не слишком ли рискованно уповать на механизмы саморегулирования в этой области?**

— Еще с 1998 г. существует постановление правительства, что в инструментальной проверке технического осмотра может участвовать бизнес. И он, в общем-то, во многих регионах вполне спокойно участвует. Полную же передачу предпринимателям техосмотра я считаю неправильной — если государство не хочет потерять контроля над учетом, мобилизационно-транс-



портной готовностью, статистикой. Организацию и контроль обязательно нужно оставить за государством, будь то МВД или Минтранс. Там же еще много и фискальных функций — кто будет проверять право на управление, смотреть медсправки, останавливать наркоманов и алкоголиков?

— **А что говорит международный опыт?**

— В разных странах вопрос решается по-разному. В Литве, например, обходятся без статистики и функции транспортного управления, но после передачи техосмотра в частные руки цены на эту услугу ощутимо выросли.

— **Некоторые ваши коллеги считают, что надо убрать из ведения автоинспекции и контроль над обязательным автострахованием. Вы согласны с этим?**

— Нет, это надо оставлять. Во всем мире этим занимается полиция — например, в Ирландии такие проверки иной раз носят масштаб облавы.

В Европы споры о необходимости применения «автогражданки» давно решены, в США ситуация неоднозначна. Обязательное автострахование действует на территории 45 штатов США. В других 5 штатах от водителя требуется наличие хотя бы минимального страхового пакета.

И это оправданная охрана интересов третьих участников движения.

— **В 1997 г. показатель аварийности был наименьшим за последние десятилетия, 27 тыс. погибших. Сейчас примерно столько же. С чем вы связываете причины «потерянного десятилетия»?**

— Думаю, автомобилизация — не главная причина. Критическими факторами стали невнимательность к этой проблеме, отсутствие денег и политической воли, либерализация законов и общее наплевательское отношение. Слава богу, президент и правительство обратили внимание на эту проблему, более жестко стали подходить к вопросам регулирования, выделили деньги — потому что бесплатной безопасности не бывает — и процесс пошел в сторону улучшения. Меняется положение, при котором МВД является самой нищенской из всех правоохранительных служб. ■