

О безопасности дорожного движения

Е. Куприн

В Доме журналистов Москвы состоялась встреча В. Фёдорова, на которой он высказал своё видение затронутой журналистами темы и ответил на их вопросы.

В кратком вступлении он сказал, что в прошлом году появились два закона, связанные с транспортно-дорожным комплексом. Это Закон «О дорогах и дорожной деятельности» и «Устав автомобильного транспорта». Они, по его мнению, должны принести государству определённую пользу.

Являясь членом правительственной комиссии по БДД с 1994 г., Владимир Александрович принял участие в организации и проведении под эгидой парламентской ассамблеи СНГ Всемирного конгресса по БДД, работа которого освещалась в журнале «АТ» № 11 в 2008 г. на стр. 48–53.

Он высказал надежду, что это мероприятие будет постоянным. Далее В. Фёдоров поделился с журналистами своими мыслями по улучшению ситуации с безопасностью дорожного движения: «В стране надо развивать законодательную базу в сфере дорожного движения». На его взгляд,

Вопросы безопасности дорожного движения (БДД) в России всегда были актуальны. В последние годы быстрая автомобилизация в нашей стране вызвала ряд серьёзных проблем на дорогах. В обществе стало расти недовольство безнаказанностью тех, кто нарушает ПДД, и тех, на кого возлагается ответственность за принятие необходимых мер по организации и обеспечению БДД.

Ряд журналистов московских и центральных СМИ, в том числе и журнала «АТ», обратились с просьбой к члену Совета Федерации, более 30 лет проработавшему в системе МВД СССР и России, возглавлявшему ГАИ России с 1990 – 2003 гг., генерал-лейтенанту милиции Владимиру Александровичу Фёдорову осветить наиболее важные аспекты по улучшению безопасности дорожного движения.

сегодня необходимо решать несколько проблем. Во-первых, это закон, который вносил Минтранс с участием МВД в 1995 г., безнадежно устарел. Все попытки внести в него изменения (уже внесены 10 поправок и столько же находятся на рассмотрении) малоэффективны. Сейчас нужно спокойно делать новую редакцию.

Во-вторых, что предлагает Владимир Александрович и что сегодня для страны очень важно, разработать три закона: первый – «О порядке допуска гражданина РФ к управлению транспортным средством». Сегодня по этому вопросу есть лишь 2 статьи в законе о БДД, и те – международные соглашения по новому водительскому удостоверению, которые мы подписали, просто не работают, не выполняются.

Причём допуск – это не просто первичный допуск, когда гражданин хочет получить удостоверение на право вождения автомобиля. Законом должны быть определены и медицинские показания, и требования к кандидату-водителю. Но, по мнению В. Фёдорова, здесь нужно пойти дальше: оговорить вопросы возобновления права на управление автомобилем после лишения гражданина такого права только после прохождения им медицинской реабилитации.

Не только принцип лишения права на управление должен быть у нас, но и принцип приостановления допуска к управлению. Заболел человек, встал на учёт к наркологу по причине пьянства или психического расстройства, зачем ждать, когда он кого-нибудь задавит, когда можно, пользуясь информацией от медиков, принять меры и не допустить его за руль.

Требуется решения в этом законе и такой момент: гражданин, лишённый водительских прав, при добросовестном выполнении решения суда имеет право претендовать на условно-досрочное освобождение. Во многих странах даже при пожизненном лишении права на управление авто, если гражданин себя реабилитировал, ему разрешают снова сесть за руль. Ведь подавляющее большинство водителей – профессионалы, для которых автомобиль – это средство заработка.



В. Фёдоров

Второй Закон «О допуске транспортных средств на дороги России». Надо определиться, что мы выпускаем на дороги. Эти требования должны быть: технический ли регламент или закон прямого действия – не так важно. Главное, чтобы машины, не отвечающие соответствующим требованиям, не попадали к нам на рынок, а не бить потом «по хвостам» (запрещать что-то задним числом).

И третий закон о медицинской помощи на дорогах, который, по мнению В. Фёдорова, необходим. Уже 13 лет в законе о безопасности движения прописано, что порядок оказания помощи гражданам на дороге должен быть определён Федеральным законом.

Все говорят, что необходимо вовремя оказывать медицинскую помощь. Недавно в ГД прошли парламентские слушания, где обсуждался этот вопрос. Получается, что у 7 няnek дитя без глазу: МЧС стремится оказывать помощь на дорогах, Минздрав (хотя скорая помощь есть только в городах, между городами её просто нет), дорожники, у которых когда-то была стройная система обнаружения хотя бы места ДТП, сотрудники ГАИ. Всё это, конечно, нужно привести к единой системе. Начать хотя бы с простого: заставить тех же дорожников в контакте со здравоохранением, МЧС распределить участки дороги, вывести соответствующие знаки, чтобы человек знал, куда он может позвонить, чтобы помощь пришла вовремя.

В. Фёдоров сослался на практику прошлых лет (60–70 гг.) когда водители-врачи вывешивали у себя на машине соответствующий знак и могли прийти на помощь. Он вспомнил случай, когда в Карелии произошла серьёзная авария, погибли 33 человека, но могло быть значительно больше. Благодаря врачам, обозначившим свою принадлежность к медслужбе красными крестиками на стёклах своих машин, которые подъезжали к месту происшествия и оказывали помощь, многих жертв удалось избежать.

Полтора года назад перед В. Фёдоровым была поставлена задача – собрать и возглавить группу специалистов по подготовке единого большого закона, куда бы вошли как главы те законы, о которых он рассказывал.

Но большой закон, по его мнению, поднять и провести в жизнь сложно, это долгий процесс. А вот отдельные законы, о которых он говорил, легче провести, обратить на них внимание законодателей и правительства.

Обидно, что сегодня в существующей программе повышения БДД до 2012 г., к сожалению, ни один требуемый для подготовки законодательный акт по БДД в эту программу не включён.

Исследований, изысканий на эту тему много в программе, они профинансированы, а вот выходные документы в ней не предусмотрены. Нужно не вносить правки, не заниматься внесением изменений в существующие законы, а сделать новые законы, может быть, прямого действия.

Сейчас идёт активная работа в ГД над Законом «О техническом осмотре». В Госдуме ходят 3 варианта. Владимир Александрович рассказал, что он видел один из них. В нём порядка 15 ссылок на постановления правительства

1998 г., т.е. можем опять скатиться к этому постановлению и жить по нему. «А я считаю, – сказал В. Фёдоров, – что эти вопросы должны быть определены новым переработанным законом».

Далее он прокомментировал две темы, поднимаемые прессой.

Первая. Поднялся вдруг шум, что в стране якобы не хватает номерных знаков, надо принять ГОСТ, вводить четвёртую цифру и т.д. «Когда разрабатывали новую систему номерных знаков для РФ, взяли за основу французскую с цифровым обозначением регионов», – пояснил Владимир Александрович.

Только взяли 13 букв нашего алфавита, которые совпадают с латинскими. Раньше при старых номерах для поездки за границу нужно было их менять, специально ввели серию для международных поездок. С введением новой системы от этого сразу ушли. Теперь один регион (например, Москва – цифра 77) вмещает в себя 1 млн. 700 комбинаций (столько транспортных средств можно зарегистрировать за одним кодом региона). В Москве сейчас уже выдано 5 кодов – 77, 97, 99, 177, 199, но есть вариант очень простой: выдавать номера повторно. А вводя дополнительную цифру, о чём сейчас пишут, нужно будет менять все электронные базы данных по учёту, техосмотру и т.д. Так что овчинка выделки не стоит.

И второй обсуждаемый момент опять по номерным знакам – это блатные номера. В. Путин подписал изменения в постановление Правительства РФ: запретить резервировать, давать в порядке очереди и т.д.

Я считаю, что нужно пойти более кардинальным путём. У русского человека страсть к «красивости» не истребить, поэтому надо использовать опыт соседей – Литвы и др. Хочешь выбрать себе знак с тремя одинаковыми цифрами, заплати государству, 3 одинаковые буквы – ещё больше заплати, 3 одинаковые буквы и 3 цифры – ещё больше. По крайней мере, будет видно, если товарищ едет, и у него знак «3 Оли» и 777, значит, он заплатил приличную сумму, нравится ему и пусть едет. Пусть платят в бюджет своего региона.

В. Фёдоров сказал, что собирается готовить записку в Правительство по этому вопросу.

Говоря о II Международном Конгрессе по БДД, он отметил, что в нём участвовали более 1000 делегатов. Помимо стран СНГ, приехали представители ещё 29 государств, т.е. чувствуется интерес к этой проблеме в европейском масштабе. Приехали члены так называемой Глобальной комиссии по БДД во главе с лордом Робинсоном (бывший секретарь НАТО). Причём это происходило в сентябре после известных событий на Кавказе. Приехал принц Кентский, М. Шумахер, который давал мастер-класс питерским мальчишкам.

На I Конгрессе по БДД нас критиковали за то, что мы не ратифицировали конвенцию о взаимном признании вины за нарушение ПДД. В этом году за месяц до II Конгресса по БДД Президент подписал закон о ратификации этой

Конвенции. К сожалению, в неё не входит Украина и целый ряд соседних стран, куда мы ездим, и к нам ездят. Видимо, с этими странами придётся заключать отдельные соглашения.

Тот факт, что в следующем году Москва выбрана местом заседания Глобальной комиссии – это признание работы России по БДД, знак того, что здесь есть, что посмотреть и поучиться другим странам. Приятно, что этой проблеме в стране уделяется внимание Президента, Правительства и прессы. К сожалению, в прессе часто пишут не о том, как соблюдать закон, а как его обойти, чем, например, покрывать номера, чтобы их нельзя было фиксировать, и др. Много уже для повышения ответственности за БДД сделано, но это только начало, придётся ещё многое сделать.

На вопрос о реформировании ГИБДД В. Фёдоров ответил, что реформировать начали ещё в 1997 г., но не довели до конца. Как бы мы ни реформировали службу ГАИ, всё равно контроль за поведением участников движения – функция государства. Вот писали, что в Грузии разогнали ГАИ. Но там эту функцию возложили на ППС, увеличив зарплату, и т.д. Также и в других странах. Но большинство стран работает по той же схеме, что и у нас, т.е. это специализированные службы, которые на федеральных автомагистралях обеспечивают пропускную способность автомобилей, особенно необходимую для обороноспособности, и т.д. А вот то, что ДПС содержится за счёт местных бюджетов (а кто платит, тот и музыку заказывает), но трассы-то федеральные – построены и содержатся за счёт государства, здесь надо наводить порядок.

По излишним функциям, возложенным на ГАИ... Давайте посмотрим. Литва отдала бизнесу весь техосмотр. Теперь плачет и рыдает. В бизнесе нет никакой статистики, он данные не собирает и не выдаёт. А как

быть с экзаменами и регистрацией? Пошли другим путём. Убрали людей в погонах, но занимается этим учётом снова государство.

Поэтому государство чётко должно решить, какие функции можно отдавать бизнесу, а какие нет. С 1998 г. техосмотр возложен на бизнес, но что-то не видно, чтобы он открывал автосервисные станции в небольших посёлках и городах. Все считают деньги, если менее 10 тыс. машин в год пройдёт через этот пункт проверки ТО, это просто невыгодно, значит кто-то должен взять контроль на себя, если он обязателен. Одно время хотели передать эти функции в Минтранс. Но сегодня в Минтрансе нет подразделений, которые спускались бы по организации и контролю до района, даже до субъектов Федерации – нет, осталось одно маленькое подразделение – Ространснадзор. Вообще автомобильный транспорт в этом отношении бедный, потому что в Минтрансе по всем направлениям транспорта есть федеральные агентства: федерально-дорожное агентство, железнодорожного, морского и речного транспорта, авиа, а вот по автомобильному, – самому массовому и опасному транспорту в работе и дорогостоящему в расходах при перевозках, – Федерального агентства нет. С 2004 г. ответственность за развитие и организацию этого вида транспорта передана субъектам Федерации. Здесь, мягко говоря, образовалась такая «чёрная дыра» во всех решениях его проблем. Мало, кто знает, но в ряде стран, в том числе и в европейских, вообще функцию контроля за движением транспорта выполняет министерство обороны, как например, во Франции, карабинеры – в Италии. Так что государственная функция эта остаётся, и её нужно выполнять. Другое дело, что саму милицию нужно поднимать. Во всяком случае, в 2002 г. был подписан приказ, что на дорогах должны стоять только офицеры. Но даже в Москве это не выполняется, а на дворе 2008 г.



Дорожно-патрульная служба (ДПС) у нас, к сожалению, превратилась в дорожно-постовую службу (так частенько и СМИ обозначают ДПС). Но она должна двигаться, во всём мире она движется и оказывает помощь на дороге. В наставлении ДПС записано: заступил, проехал по своему участку, доложил о наличии неисправных знаков, открытых люков и других факторов, представляющих опасность для участников движения. А фактически они стоят на посту по 5–6 человек, начальник младшего уровня спрашивает: «Чего это вы тут 12 ч стояли, и ни одного нарушения? Что вы тут делали?». Вот они и «ловят» нарушителей.

– Да, давно писали, и я неоднократно подписывал приказы, распоряжения, чтобы не оценивали работу личного состава по количеству нарушений, – сказал Владимир Александрович, – Но начальнику низшего звена так удобнее и легче. Здесь реформа нужна, не ломать, а перестраивать то, что мы видим.

В связи с этим В. Фёдоров привёл пример по налогам. Так, передали сбор транспортного налога в налоговую службу, затратили огромные деньги, создали параллельную базу, и что? Раньше собираемость налогов через систему ГАИ была 80%, а в первый год передачи – аж 4%! Сейчас чуть побольше – около 50%, но проблемы есть. «Поэтому я против шараханий из стороны в сторону». Некоторые предлагают создать Министерство безопасности движения. Заберём у МВД, у Минтранса, у дорожников эту функцию, будем отвечать за всё. У нас, как всегда, когда есть проблема, давайте создадим структуру.

На вопрос журнала «Дороги и Бизнес» Владимиру Александровичу о том, как он считает, правильно ли расставлены приоритеты между федеральными и региональными дорогами по финансированию (их соотношение 46,0 тыс. км к более 400 тыс. км), где первенство отдано развитию первых, В. Фёдоров ответил, что он с этим согласен. В первую очередь нужно развивать сеть «государевых» дорог, они соединяют регионы, и сюда вкладываются федеральные деньги, а субъект Федерации должен развивать свою региональную сеть. Другой вопрос: за счёт чего? «Я выступал и выступаю, – сказал В. Фёдоров, – и моя инициатива уже, наверно, 3 года лежит в ГД, за восстановление Дорожного фонда. Участник дорожного движения должен заплатить за дороги. Во многих странах это есть. Финансирование строительства и эксплуатации дорог у нас сейчас на уровне 2000 г. Правда, в Законе «О дорогах и дорожной деятельности» предусмотрено, что к 2013 г. каждый субъект по нормативам должен выделять деньги на развитие дорог».

А если не развивать строительство федеральной сети дорог, то мы потеряем преимущество наших дорог по международным транспортным коридорам. Сегодня у нас нельзя проехать из конца в конец страны на автомобиле. Эту сеть нужно увеличивать, ведь это наша обороноспособность. Возьмите события на Кавказе, ведь если бы не дорога через Рогский туннель, наши войска опоздали бы.

Учитывая, что в последнее время значительно возросли ДТП, связанные с большими человеческими жертвами, допущенные водителями маршрутных автобусов общего пользования (Подмосковье, Санкт-Петербург, Н. Новгород и др.), от журнала «АТ» был задан вопрос, относящийся к необходимости повышения ответственности руководителей муниципальных автопредприятий и частных предпринимателей за приём на работу водителей без дополнительной проверки их на пригодность к работе по перевозке пассажиров на автотранспорте общего пользования.

Фёдоров привёл пример о ДТП, случившемся в Карелии, когда водитель ПАЗика выехал с неисправными тормозами и спустил автобус в кювет, никто не погиб, но пострадали многие. Его спросили: «Знал?». Знал!

– А мне сказали: «Не поедешь, уволю».

Вот руководитель предприятия, вот его ответственность. Жизнь изменилась, сегодня предприятие может быть зарегистрировано по домашнему адресу в квартире на 10-м этаже, и стоят его автомобили неизвестно где. Сейчас, я знаю, закон уже прошёл первое чтение об организации перевозок пассажиров, но что-то он заглох. Правда, уже прогресс, что в ГД создали Комитет по транспорту, и возглавляет его человек, который разбирается в этих вопросах. Конечно, никто сейчас не пойдёт на «сдачи», «пересдачи», но то, что в этом законе нужно прописать порядок допуска на вождение автобусов и машин, перевозящих опасные грузы, негабаритные грузы и т.д. – я поддерживаю. А с кадрами, особенно рабочего направления, сегодня тяжело. Профессия автобусника всегда была престижной в стране Советов. Сегодня на неё никто не идёт. Значит, нужно создавать условия. Нужно оттеснять частников от правой полосы, делать полосы для общественного транспорта. За остановку и стоянку на автобусных остановках жесточайше наказывать. Нужно, чтобы транспорт снова стал общественным, популярным. Ходил, как «часы», как, например, во Франции и других странах.

Я, конечно, за то, что вы сказали, за оперативные меры, но их надо продумать, чтобы последние водители не ушли. На оперативные мероприятия деньги выделяются, главное, чтобы они попадали, куда нужно.

Журнал «АТ»: Надо также знать, кому поручено выполнение законов, чтобы и общественность знала, с кого спрашивать.

– Да, тут я с вами согласен. У минтранса из его положения выкинули строчки, что он занимается безопасностью дорожного движения. Вот и реформируй после этого МВД, где остался последний научный центр, связанный с вопросами БДД.

Редакция журнала «Автомобильный транспорт» выражает благодарность члену Совета Федерации В. Фёдорову, постоянно уделяющему внимание СМИ по интересующим общественность вопросам, касающимся обеспечения безопасности движения транспортных средств на автомобильных дорогах.