

При Госдуме создана новая общественная структура – рабочая группа по совершенствованию законодательства в области безопасности дорожного движения. Наш автор принимает участие в ее работе.



Наше государство активно занялось вопросами дорожной безопасности относительно недавно, лет семь назад. С тех пор как из рога изобилия посыпались инициативы и законы, постановления и госпрограммы... Как водится, чаще всего ставку делали на привычные меры: запрещать и наказывать. Наказывать, понятно, тех, кого проще, – водителей. Поэтому тот же период (2005–2007) отмечен и первыми попытками автомобилистов организовать, чтобы выразить и защитить свою точку зрения на проблему. Памятны многочисленные акции в защиту «правого руля», протесты против роста цен на бензин и засилья мигалок на дорогах, бесчисленные публикации против отмены допустимого уровня алкоголя в 0,3 промилле... Какие-то требования власти услышали, а какие-то проигнорировали.

– Как лидер общественной организации автомобилистов «Свобода выбора», я понял, что КПД этих акций не очень высок, – рассказывает депутат Госдумы Вячеслав Лысаков. – С 2007 года мы с другими общественниками пытались сотрудничать с депутатами на общественных началах. Оказалось, что в принципе можно влиять на законотворческий процесс; правда, связь «общество-парламент» работала очень слабо. Но все-таки удалось отменить ряд поправок в КоАП, которые могли усложнить жизнь водителей и привести к новому росту коррупции. Например, наказание в виде лишения прав для водителей, не остановившихся по требованию сотрудника милиции. При отсутствии видеофиксации обвинение базировалось бы только на показаниях инспектора; представляете, какая могла появиться кормушка! Словом, стало ясно: надо,

чтобы кто-то в Госдуме представлял интересы 40 млн. автомобилистов. Тем более что борьба за безопасность дорожного движения в последние годы свелась преимущественно к ужесточению наказаний.

И вот в апреле этого года появилась общественная структура – группа по совершенствованию законодательства в области безопасности дорожного движения. В нее вошли представители ряда СМИ (журнал «За рулем», «Российская газета», «Коммерсант», сайты zr.ru, gazeta.ru, pravo.ru и др.), представители общественных организаций, юристы. В работе участвуют руководители ГИБДД, а также эксперты в разных областях. Например, когда обсуждался вопрос о пресловутых 0,3 промилле, приглашали врачей-токсикологов, наркологов, ученых. Активную позицию занимают депутаты ГД из комитета по транспорту, член Совета Федерации Владимир Федоров. Всего на заседания собираются 15–20 человек. Есть и первый успех: удалось внести некоторые поправки в Закон о такси.

– Закон был принят год назад в страшной спешке (от появления проекта до третьего чтения прошло всего две недели. – И. М.), без консультаций с профессиональным сообществом, – горячится Лысаков. – По большому счету и написан он был так, как хотелось руководителям крупных столичных таксомоторных компаний (а это всего 2% автомобилей, занимающихся извозом). В результате закон оказался неработающим. Теперь при участии представителей профессиональных организаций были приняты важные поправки – надеюсь, закон уже с этого лета начнет работать. На рассмотрение в Госдуму внесено три законопроекта, которые активно обсуждались на заседаниях рабочей группы: смягчение наказания за выезд на встречную полосу в первый раз (штраф); возможность оплатить штраф частично, если нарушитель сделает это сразу, и, наоборот, введение пени за просрочку уплаты; наконец, отмена административного ареста за неуплату, особенно если речь идет о небольших суммах.

Еще три-четыре проекта находятся в стадии обсуждения и разработки. Во-первых, отмена нулевого порога для содержания алкоголя в крови. Абсурдность этого требования эксперты на страницах ЗР обосновывали не раз, осталось только убедить правительство. Тут, по словам Лысакова, налицо серьезные подвижки и есть шанс принять новые нормативы уже осенью. Но наряду с этим, видимо, ужесточат наказания за неоднократное управление в нетрезвом виде.

Далее – отмена ст. 166 УК РФ «Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения». Эта статья – настоящий подарок для любого автомобильного вора, который сейчас может заявить, что «взял чужую машину просто покататься», и отделаться условным сроком. По существующей логике тогда надо не слишком строго наказывать и человека, который вынес из вашего дома телевизор, – ведь он его утащил «без цели хищения», а, скажем, просто хотел посмотреть интересный футбольный матч. Ужесточение наказания, безусловно, приведет к сокращению числа угонов.

Сейчас обсуждают формулировки ст. 75 и 76 УК, а также ст. 25 УПК РФ, которые предусматривают возможность прекращения уголовного дела «в связи с примирением сторон». Представляете, в ДТП погибли люди, но виновник аварии, если он очень состоятельный человек, может договориться с родственниками погибших, выплатить им крупные денежные суммы – и дело закрывается на стадии досудебного расследования. Ряд членов рабочей группы считают, что это антисоциально: нет денег – иди на зону, можешь откупиться – свободен. В законе должно быть четкое условие: виновного

вправе простить только сам пострадавший, если он выжил. Не прощен – обязан понести наказание.

И еще следует переписать ст. 315 УК («Злостное неисполнение судебных решений»). Многие виновники аварий, которые по решению суда должны выплатить ущерб, под разными предлогами уклоняются от этого. А ведь речь часто идет о деньгах для людей, ставших после аварии инвалидами, которым эти суммы жизненно нужны на лечение! Будущая поправка предполагает увеличение ответственности для тех, кто платить может, но не хочет.

Словом, у рабочей группы большие планы по корректировке «автомобильного» законодательства; мы будем рассказывать о том, над какими инициативами работаем. Ждем и ваших предложений!