

Генерал Кузин: «Чтобы предотвратить ДТП - нужно пресечь нарушение!»



А.Г.: Спасибо, что пришли, Владимир Викторович, мы долго ждали вашего прихода. Сотни вопросов поступило, мы попытались их классифицировать. Но прежде всего, очень коротко, с цифрами в руках, стало ли безопаснее на наших дорогах, если да - то почему, как закончился 2008 год.

В.К.: На самом деле, мы уже подвели итоги 2008 года по стране. Прошла коллегия МВД, на которой были озвучены цифры. В целом год закончен неплохо. Мы считаем, что достигли определенных результатов в рамках реализации федеральной целевой программы. Я назову такие цифры: количество ДТП с пострадавшими сократилось в течение года на 6,6%, погибших на 10,1, раненых на 7,3%. То есть мы за год предотвратили гибель порядка 4 тысяч человек. Это большая цифра.

А.Г.: Цифры впечатляющие. За счет чего они достигнуты?

В.К.: В первую очередь, конечно, — действует федеральная программа, которая принята с 2006-го по 2012 год. Второе - это и информационно-пропагандистская работа, и организационно-технические мероприятия, и вопросы усиления санкций и ответственности — все это тоже определенную роль сыграло. Мы уже подвели итоги работы за январь - видно, что тенденция к сокращению числа погибших на дороге также имеет место.

А.Г.: Какие прошлогодние нововведения вы бы выделили как самые эффективные и строгие меры? Что позволило прийти к таким цифрам?

В.К.: Существенно повлияло на тяжесть последствий, то есть соотношение числа погибших к числу пострадавших, сокращение числа происшествий с выездом на полосу дороги, предназначенную для встречного движения. Число таких ДТП значительно снизилось, и, соответственно, тяжесть пошла вниз. Конечно, продолжает играть свою роль то ужесточение ответственности, которое было введено в 2006-м и добавлено в 2007-м. Это связано с управлением транспортным средством в состоянии опьянения. Сегодня доля "пьяных" ДТП составляет менее 8 процентов.

Л.К.: А было 25%, кажется...

В.К.: Это было 9 лет назад, в 2000 году, тогда да - каждое четвертое ДТП совершалось в состоянии алкогольного опьянения. На момент принятия Кодекса об административных нарушениях в 2006 году таких ДТП было 18%.

Л.К.: По поводу встречного движения... При смене знаков, различных изменениях в движении неплохо было бы предупреждать нарушения. Не все же злобно это делают...

В.К.: Есть несколько путей решения данной проблемы. Формально это

правонарушение... Закон суров, но он закон. И нести ответственность за это нарушение необходимо. Вопрос о возможности предупреждения подобных правонарушений. Инспектор может стоять в начале или в конце, все зависит от того, какие задачи перед ним поставлены - от того, какая это улица. На каждом перекрестке - выезде из дворов поставить инспектора невозможно. Для этого и висят знаки. Гражданин обязан видеть знак. А получается, что каждый знак должен дублировать сотрудник инспекции: "Знак видишь - вижу, так что ты туда едешь?" Немного смешно. Но отчасти я согласен. В определенной части, для профилактических целей, следует информировать водителей...

Е.Ш.: Владимир Викторович, есть данные, насколько снизилось количество детей, пострадавших в ДТП в качестве пассажиров? Детские кресла нынче обязательны, но это осознали еще далеко не все. И новые поправки в КоАП призваны ужесточить ответственность за перевозку детей без кресел (со 100 до 1000 руб.).

В.К.: В целом положение стало лучше. Общее число детей сократилось почти на 8 %, почти на 9 погибших, на 8 число раненых. Но большей частью страдают дети именно в качестве пассажиров. Страдают по вине взрослых. Потому что, либо это человек в нетрезвом состоянии, он не понимает, что перевозит своих же детей в таком состоянии. Либо автолюбитель не пользуется креслом или ремнями безопасности. Мы сейчас пытаемся свою информационную политику переориентировать с детей на водителей - именно тогда, когда они перевозят детей в качестве пассажиров.

Е.Ш.: До какого возраста перевозить ребенка нужно именно в кресле?

В.К.: До 12 лет, смотрите Правила дорожного движения.

А.Г.: И штрафуют за перевозку без кресел, действительно штрафуют. Я видел.

Слушательница Галина: у меня ребенку 10 лет, но ростом он 150 см, весит 65 кг, каким образом впихнуть его в это кресло...

В.К.: В ПДД конкретно написано, ребенок должен быть пристегнут ремнем безопасности, но так, чтобы обеспечивалась эта его безопасность. Для этого необходим либо просто ремень, либо детское удерживающее устройство, либо иные приспособления, которые позволяют пристегнуть ребенка, то есть посадить его на подушку - этого будет достаточно.

Л.К.: Добавлю: подушка не из дома, с кровати. Есть специальные бустеры, они подкладываются на сиденье, чтобы ребенок сидел выше, и нижняя лямка ремня проходила через кости таза. Если она проходит выше - при ударе происходит повреждение внутренних органов. Не надо впихивать в кресло - для каждого возраста свои удерживающие устройства...

А.Г.: Вопрос, волнующий наших слушателей, - сегодня на дорогах увеличилось время ожидания машин ДПС, которые должны регистрировать аварии. Иногда ждать приходится до абсурдных 9 часов. Что можно сделать?

В.К.: Это крайний случай. Но до принятия закона об ОСАГО, то есть до 2003 года, регистрировалось 500-800 мелких ДТП, без пострадавших. В настоящий момент в обычные дни - порядка двух тысяч, в дни с плохими погодными условиям - свыше 2500 ДТП в сутки.

А.Г.: При этом сколько экипажей патрулируют город? 100-200-400?

В.К.: Все зависит от расстановки личного состава, от задач, но примерно где-то такие цифры. Естественно, у нас установлены нормативы прибытия экипажа на место

происшествия, в котором есть пострадавшие. Там норматив 20-30 минут. И он четко соблюдается. Для остальных – по мере поступления. Произошло ДТП, оно включилось в график приезда, и как сотрудник освободился, он туда приезжает. Конечно, мы стараемся выезжать оперативно. Но, учитывая большое количество аварий и погодные условия, когда инспектор также находится в пробке, это время естественно увеличивается.

А.Г.: Очень часты случаи, когда ДТП случается в непосредственной близости от въездного поста у МКАД (на Рязанском проспекте, на Волгоградском), и сотрудники ГИБДД отказываются разобрать ДТП, помочь вызвать патрульную машину, говоря, что это не их территория, либо не их зона ответственности.

В.К.: Вполне возможно, такие ситуации могут быть. Но то, что отказываются вызвать соответствующий наряд, это, наверное, неправильно. Они должны в обязательном порядке сообщить в дежурную часть, там будет передана информация в то подразделение, в зоне ответственности которого произошла авария, и туда прибудет соответствующий экипаж. Если же произошло ДТП с пострадавшими, то такое исключено - сотрудник не будет стоять и смотреть, как страдают люди. Даже если это не его территория - возможно, он не сможет процессуально оформить это ДТП, - но помочь пострадавшему, как любое гражданское ответственное лицо, он должен.

Е.Ш.: Владимир Викторович, как вы считаете, поможет переломить ситуацию вступление с 1 марта в силу поправок в закон об ОСАГО, которые позволят нам оформлять мелкие ДТП без участия сотрудников ГАИ. И самое главное - вступят ли они в силу?

В.К.: На сегодняшний день каких-то серьезных предпосылок для очередного переноса вроде бы нет. И осталось уже не так много времени - иначе надо было бы снова вносить изменения в закон. Насколько я знаю, страховое сообщество очень активно к этому готовится, разрабатывает соответствующие документы. Уже практически разработаны типовые схемы оформления ДТП, которыми будут, в том числе, пользоваться страховщики. Оформление гражданами ДТП без сотрудников ГАИ будет эффективно лишь тогда, когда страховые компании будут активно их применять, и также активно выплачивать страховое возмещение. Если это пойдет хорошо, то большинство людей не будет ждать сотрудника ГАИ, и эту процедуру будут активно использовать.

А.Г.: И все же помимо 02 и 112, куда обращаться, если на ДТП не приезжает машина ГАИ?

В.К.: Путь пока только один. Система 02. У нас единая диспетчерская служба, которая автоматически делает запись любого звонка. Всегда можно проверить. Нереагирование на обращение будет чрезвычайным происшествием. Поэтому дежурная часть в обязательном порядке передает всю информацию по подразделениям, по зонам обслуживания.

sms-портал: Что-нибудь планируется делать в плане обеспечения безопасности проезда в маршрутных такси. Так как ездят "джамшуты" и "равшаны" нельзя ездить даже на танковом полигоне, а они людей возят! С уважением, Сергей.

А.Г.: Действительно, в линейных наших эфирах раз-два в неделю мы сообщаем о ДТП с участием маршруток, ДТП, где есть раненые и даже погибшие.

В.К.: Здесь вопрос находится даже не в плоскости ужесточения ответственности, водители все одинаковые - не важно, водитель маршрутки это или водитель частного автомобиля, он должен соблюдать правила дорожного движения. Речь идет о

профессиональной готовности лиц и возможности осуществления ими пассажирских перевозок. Здесь должны быть определенные регулятивные нормы. Во-первых, сама по себе работа по найму - может ли быть допущено к управлению маршрутным такси лицо, имеющее водительское удостоверение, полученное не в России, а в какой-то из республик бывшего СССР? И об этом вопрос ставился - чтобы ввести некоторые ограничения по мигрантам и их допуску к определенным видам деятельности. И вообще условия допуска фирмы или частного лица к пассажирским перевозкам, так называемое лицензирование, где могут быть определенные ограничения, связанные с профессиональным составом водителей. Это большой комплекс вопросов, которые на сегодняшний день прорабатываются в Минтрансе.

Дело в том, что перевозчик должен проводить весь объем работ, связанных с осуществлением перевозок. Утром провести медконтроль, проверить техническое состояние транспортного средства. Кроме этого есть линейный контроль - то есть контроль за работой на линии. И если этого не делается, то это головная боль населения и администрации города.

sms-портал: Мой друг попал в ДТП на Калужском шоссе из-за неработающего светофора. Рядом стоял патруль ДПС, но как только произошло ДТП, они прыгнули в машину и уехали...

В.К.: Очень сложно ответить на такой вопрос. Это крайне негативный случай, если он действительно имел место. И если водитель запомнил номер машины, желательно было бы об этом сообщить. Но все-таки надо разбираться. Мы не можем предполагать, может быть, была какая-то оперативная информация, и они были вынуждены сорваться. Но если они заметили ДТП, все равно должны были сообщить в дежурную часть с тем, чтобы другой экипаж выехал на место аварии.

А.Г.: По поводу нарушений правил сотрудниками правоохранительных органов. Я слышал недавно даже создано некое подразделение, которое должно отслеживать такие ДТП и принимать по меры по таким сотрудникам.

В.К.: О создании нового подразделения я не слышал и не знаю. У нас существует контрольно-профилактический отдел, который уже долгое время работает над соблюдением законности и правил сотрудниками Госавтоинспекции, не важно - стоящий на посту или находящийся в движении. Каждый факт ДТП с участием сотрудника ГИБДД, не важно - произошло это в служебное время или нет, является предметом служебного расследования, результаты которого выливаются либо в наказание в административном порядке, либо в дисциплинарное. Такие случаи не остаются без внимания.

Е.Ш.: Куда звонить, если что, куда обращаться?

В.К.: Первый телефон 02, второе - все телефоны руководства и ответственных лиц находятся либо в автомашине, либо на стационарных постах. Надо их записать и звонить по этим телефонам.

sms-портал: Сайт ГИБДД ужасный, неинформативный, нет конкретной информации о работе МРЭО, нельзя заранее скачать бланки квитанции, заявлений, обращаться в случае нарушений сотрудниками ГИБДД.

В.К.: Да, действительно, это так. Это дело новое, и мы постепенно входим в технический прогресс. Но надо сказать, многие предъявляют претензии к сайту управления ГИБДД, между тем мы ведь не можем размещать на нем информации по всем МРЭО в стране, их у нас порядка 4 тысяч... Каждое подразделение на сегодняшний

день должно иметь соответствующий сайт. Новый административный регламент по регистрации автотранспортных средств как раз предполагает информацию в электронном виде о работе этого подразделения, о возможности оформить соответствующие заявления, увидеть список документов, которые необходимо представить, записаться на прием..

sms-портал: Могу ли я как автолюбитель снимать сотрудника ДПС на камеру мобильного телефона?

В.К.: Все зависит от того, как это происходит... Если гражданин делает это ненавязчиво, не затрагивая процессуальную деятельность, не вмешиваясь в нее, не мешая физически сотруднику ГАИ, это его личное право. Если это происходит в посту, то, скорее всего это делать нельзя - там находится документация, там работают определенные частоты, неизвестно же, в каких целях это может быть использовано.

Л.К.: Была же идея записывать во всех патрульных машинах, которые фиксировали все особенности взаимодействия сотрудника ГАИ и водителя...

В.К.: На сегодняшний день это вопрос технического оснащения. Вот Татарстан уже работает по этому принципу. В свое время были найдены деньги, на автомобили установлены средства видеозаписи. И они пишут то, что делает инспектор во время работы и общения с автолюбителем.

Л.К.: В Татарстане есть изменения с введением такой системы?

В.К.: Заметно сократилось число жалоб на неправомерные действия инспекторов.

А.Г.: Видеофиксация. Что дала эта мера, каковы предварительные итоги? Как дальше планируется развивать эту тему?

В.К.: С 1 июля 2008 года вступила в силу норма закона, которая позволяет оформлять правонарушения на основании данных приборов, которые работают в автоматическом режиме. До 1 июля у нас было всего 7 камер по всей России в трех регионах (Москва, Московская область и Краснодарский край). На конец прошлого года эти комплексы установлены в 17 регионах. Их количество достигло 500 единиц. Было выявлено порядка 450 тысяч административных правонарушений - превышений скоростного режима. Это направление активно развивается. Поставка соответствующего оборудования идет как в рамках Федеральной целевой программы, так и за счет средств самих субъектов.

А.Г.: По первости было много протестов со стороны автолюбителей, получивших такие "письма счастья", и ГАИ при разборе зачастую трактовала ситуацию в пользу автолюбителя...

В.К.: Мы остались на той же позиции: если нельзя четко определить регистрационный знак, то естественно знак должен считаться нераспознанным, и никакой ответственности водитель не понесет.

Л.К.: Еще одна из проблем, которую может решить видеофиксация, - притормозить многорядные дороги, которые едут очень быстро - МКАД, Кутузовский проспект. Как вы считаете, эта мера способна заставить людей соблюдать скоростной режим?

В.К.: В этой ситуации, так же как и за рубежом, на многополосных дорогах ставятся камеры, и не нужно вылавливать и тормозить кого-то одного из всего потока. Происходит фиксация в автоматическом режиме. Со временем люди будут знать, и не будут превышать скорость.

А.Г.: Насколько правомерно использование муляжей автоинспекторов на дорогах, муляжей камер?

В.К.: Это профилактическая мера воздействия. Эти фанерные машины, фигуры инспекторов активно работают. Человек инстинктивно тормозит, восстанавливает нормальную скорость движения, и не нарушает режим.

sms-портал: Это правда, что на скорости 150 км/ч видеокамеры не успевают фиксировать номер машины и нарушение?

В.К.: Нет, дело в том, что аппаратура не имеет предела. На тысячу, конечно, она не настроена, но до 300 км/ч точно все ловится.

Л.К.: Так что давайте не экспериментировать - права отберут раньше!

А.Г.: Способна ли камера видеофиксации засечь выезд на полосу встречного движения и достоверно документировать это?

В.К.: Технически это возможно, и закон предусматривает средства фиксации не только как прибор измерения скорости, но и как прибор съёмки. Поэтому мы поставили задачу на этот год производителям и разработчикам на аппаратуру с возможностью фиксации выезда на встречную полосу и проезд ана запрещающий сигнал светофора.

sms-портал: Проехал со скоростью 150 км/ч мимо поста ГАИ - не остановили. Почему?

Л.К.: Расстроился товарищ, не заметили.

В.К.: Скорее всего, пост не был оборудован приборами фиксации скорости.

sms-портал: В нашей компании более 100 лизинговых машин. За нарушения, зафиксированные камерой, будет платить компания или водитель, находившийся за рулем?

В.К.: Здесь есть некоторые пробелы в законодательстве, и мы уже вышли с инициативой, чтобы их устранить. На самом деле, поступаем следующим образом. Юридическому лицу, которое является владельцем транспортных средств, направляется извещение со всей тематикой правонарушения и просьбой представить информацию о лице, управлявшим данным ТС. Представляется информация - отвечает водитель, не представляется - есть соответствующая статья в отношении юр. лица за непредставление информации на запрос, поступивший из органов внутренних дел.

Л.К.: Фиксируются ли нарушения мотоциклистов? У них же спереди знака нет.

В.К.: Камеры стоят как в направлении потока, так и против него, все зависит от конструктивных особенностей, так что все фиксируется.

А.Г.: Очень волнует вопрос тонировки. Сотрудники ГАИ зачастую на глазок определяют степень затемненности стекол.

В.К.: Здесь опять же читаем правила дорожного движения и приложение к ним - основные положения по допуску ТС. Допускается тонировка передних боковых стекол - не более 30%, задних боковых - не более 35%. Сотрудник ГИБДД может определить светопропускаемость только с помощью специальных приборов. Да, на глаз видно, что тонировка превышает норму, но ответственности за этот вывод не будет никакой, так как светопропускаемость должна определяться только с помощью соответствующего технического устройства.

Е.Ш.: А машины ГИБДД также тонируются по нормативам? Кто-то их проверяет?

В.К.: Автомобили ГИБДД, так же, как и иные государственные ТС, принадлежат неким автотранспортным предприятиям. И тонировка - это ответственность предприятий и лиц, которые принимали ГТО у этой машины. И, конечно, ответственность того водителя, который был за рулем. Мы очень жестко боремся с этими явлениями.

Л.К.: Используются ли сейчас на дороге обычные радары наряду с камерами

видеофиксации? И действительны ли данные радара, который не выдает распечатку или фотографию?

В.К.: Да, сейчас на дорогах используются и те, и другие! Надо читать закон. Там четко сказано, что доказательными являются показания специального технического средства. Прибор без способа видеофиксации точно так же на сегодняшний день является доказательством. Он сертифицирован, и поэтому его показания так же будут учтены в суде.

А.Г.: По нынешним правилам останавливать машины для проверки документов сотрудники ГИБДД могут только на стационарном посту. В то же время есть тенденция к ликвидации стационарных постов, проводится их замена мобильными бригадами. Будут ли изменения в нормативах в связи с этим?

В.К.: Здесь речь идет, естественно, об остановке исключительно для проверки документов. В свое время, приказ МВД России устанавливал, что останавливать транспортные средства исключительно для проверки документов можно лишь на стационарных постах. Остальные варианты - только при выявлении правонарушений. И, наверное, это правильно. Потому что, мы сейчас уходим от стационарных постов, их функции уже существенно сокращаются. Эти функции сейчас просто ушли.

А.Г.: И на въезде в Москву ликвидируют посты?

В.К.: Ну, это вопрос городских властей, насколько необходимо их снять. В любом случае все будет проходить постепенно. В целом по РФ мы количество стационарных постов сокращаем, переходим к мобильному патрулированию, поскольку наша цель - предотвратить ДТП, а для этого нужно пресечь правонарушение.

Е.Ш.: Вопрос по автошколам... Уровень "водительского мастерства" оставляет желать лучшего... Пора что-то менять, и мы знаем, что уже готова новая программа подготовки водителей.

В.К.: С 1 января вступили в силу новые примерные программы подготовки водителей. Они переориентированы на более качественную подготовку кандидатов. Уменьшено количество часов на техническое устройство автомобиля, они перенаправлены на то, чтобы более глубоко изучать правила дорожного движения и увеличено количество часов практического вождения, чтобы именно в таком городе повысить то, что мы пока в кавычках называем мастерством вождения

Л.К.: Вот в соседней Белоруссии ведется статистика ГАИ по аварийности в течение первого года после получения водительского удостоверения. И те автошколы, выпускники которых показывали наибольшую аварийность, даже лишались лицензии. Это хороший способ контроля подготовки... Ведь сдать экзамен как-то еще можно договориться. А вот, когда человек выезжает на дорогу - тут уже договариваться не с кем, и он демонстрирует все свое "мастерство"...

В.К.: У нас давно такая практика есть. Мы в обязательном порядке отслеживаем все состояние дел с кандидатом, затем до трех лет он считается у нас молодым водителем. И результаты его поведения на дороге в обязательном порядке отражаются на деятельности организации, выпустившей данного водителя.

Л.К., Е.Ш.: Тогда стоит публиковать эту статистику, давать черные списки автошкол. Тогда и люди бы ориентировались, шли в лучшие, а худшие сами бы распались...

В.К.: Главное, чтобы нас не обвинили в лоббировании интересов отдельных автошкол...

А.Г.: Что нас ждет в этом году из радикальных изменений?

В.К.: С 1 марта вступают в силу, как мы уже говорили, изменения, связанные с возможностью оформления мелких ДТП без сотрудников ГИБДД. Так же с 1 марта вступает в силу положение по допуску ТС в части установки опознавательного знака для начинающего водителя - знак начинающего водителя.

sms-портал: Тонирована ли ваша машина, и если да, то в соответствии ли с ГОСТом?

В.К.: Да, тонирована, и именно в соответствии с ГОСТом. На служебной машине тоже. Когда я ее получил, было темновато, но мне это даже мешало, и я сразу ее сменил, потому что мне это создавало неудобства.

sms-портал: Читал, что сотрудники милиции сами себе приобретают форму. Это правда?

В.К.: Есть такая проблема с материально-техническим обеспечением - срок носки формы, установленный государством, к сожалению, не соответствует реалиям. Форма изнашивается, особенно в городе, при интенсивной работе. Поэтому, чтобы выглядеть прилично, иной раз сотруднику самому приходится что-то приобретать.

А.Г.: Владимир Викторович, спасибо вам за этот разговор. А для слушателей хочу добавить, что все ваши вопросы, поступившие к нам на sms-портал, зафиксированы и переданы Владимиру Викторовичу для ответов.