

С Т Е Н О Г Р А М М А

заседания "круглого стола" на тему "Реализация приоритетных направлений государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения и снижения смертности на дорогах"

2 марта 2021 года

В.Н. БОНДАРЕВ

Уважаемые коллеги! Сегодня Комитет Совета Федерации по обороне и безопасности проводит "круглый стол" на тему "Реализация приоритетных направлений государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения и снижения смертности на дорогах".

Данный вопрос важен прежде всего потому, что ежегодно в дорожно-транспортных происшествиях в Российской Федерации погибает или получает травмы население небольшого города. Это подтверждают данные МВД России. Так, в 2020 году в Российской Федерации было совершено чуть более 145 тысяч ДТП, на 11,7 процента меньше, чем в 2019 году. В результате ДТП получили ранение 183 тысячи и погибли более 16 тысяч человек, что на 13,2 процента ниже по первому показателю и на 4,9 по второму показателю по сравнению с 2019 годом. Вместе с тем рост числа погибших зарегистрирован в 34 субъектах Российской Федерации. Остается высоким количество ДТП с участием детей, которых в 2020 году погибло 522 человека.

Комитет отмечает, что данные показатели остаются высокими и требуют принятия дополнительных мер по государственно-правовому регулированию и организационному обеспечению. Направления данной деятельности определены Стратегией безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы, которая предусматривает повышение защищенности от дорожно-транспортных происшествий и их последствий наиболее уязвимых участников дорожного движения, прежде всего детей и пешеходов: совершенствование улично-дорожной сети по условиям безопасности дорожного движения, совершенствование организационно-правовых механизмов допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении, совершенствование системы управления безопасностью дорожного движения, развитие системы оказания помощи и спасения пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий.

После прошедшего 26 июня 2019 года заседания Государственного совета Владимир Владимирович Путин утвердил перечень поручений, направленных на повышение уровня безопасности дорожного движения и снижение смертности на дорогах. Одно из важнейших поручений, с нашей точки зрения, адресовано Правительству Российской Федерации — о разработке и утверждении до 1 декабря 2020 года государственной программы Российской Федерации по обеспечению безопасности дорожного движения на период до 2030 года. Данная программа была разработана МВД России и впоследствии в целях оптимизации

финансирования в соответствии с распоряжением Президента Российской Федерации вошла в качестве подпрограммы "Безопасность дорожного движения" в федеральный национальный проект "Безопасные и качественные автомобильные дороги".

Мы как законодатели не можем оставаться в стороне от участия в ее выполнении. В этой связи, по мнению комитета, сегодня необходимо проанализировать состояние правового регулирования в обозначенной сфере, выявить имеющиеся проблемы, пробелы в законодательном и организационном обеспечении, а также возможные неблагоприятные тенденции, определить пути и четкие меры законодательного регулирования, в том числе действия органов государственной власти по разрешению возникающих проблем.

В этой связи хочу отметить, что в сентябре – ноябре прошлого года комитет совместно с коллегами из МВД, Генпрокуратуры и Минтранса провел мониторинг нормативно-правового регулирования и выявил ряд серьезных проблем в сфере безопасности дорожного движения. Сделано это было для того, чтобы 1 декабря 2020 года рассмотреть вопрос на заседании Совета законодателей. По объективным причинам в связи с пандемией коронавируса обсуждение вопроса не состоялось. Вместе с тем считаю, что результаты мониторинга и выявленные проблемы актуальны сегодня и должны быть использованы при подготовке решения комитета.

Кроме сенаторов в работе сегодняшнего "круглого стола" принимают участие:

от МВД России – заместитель начальника Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России Понарьин Олег Евгеньевич, начальник федерального казенного учреждения "Научный центр безопасности дорожного движения МВД России" Митрошин Дмитрий Викторович, заместитель начальника Административно-правового управления Договорно-правового департамента МВД России Сатаров Евгений Валерьевич;

от Минтранса России – директор Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Шилов Андрей Владимирович, заместитель председателя правления по эксплуатации и безопасности дорожного движения Государственной компании "Автодор" Астахов Игорь Георгиевич, начальник отдела безопасности дорожного движения Государственной компании "Автодор" Левандовский Виктор Владимирович и заместитель начальника Управления строительства и эксплуатации автомобильных дорог Федерального дорожного агентства Козлов Антон Викторович;

от Генпрокуратуры Российской Федерации – заместитель начальника Управления по надзору за соблюдением прав граждан, интересов государства и общества Фадеев Юрий Иванович;

от Российского союза автостраховщиков – исполнительный директор РСА Уфимцев Евгений Владимирович.

Всем желающим будет предоставлена возможность выступить, задать вопросы, участвовать в обсуждении. Вместе с тем прошу соблюдать регламент, говорить кратко и по существу, соблюдать время доклада, иначе буду вынужден

остановить. Доклад — до пяти минут, выступление — до трех минут, обсуждение — до трех минут. Работу закончить в течение одного часа.

Слово для доклада предоставляется заместителю начальника Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Понарьину Олегу Евгеньевичу.

Олег Евгеньевич, пожалуйста, Вам слово.

О.Е. ПОНАРЬИН

Уважаемый Виктор Николаевич, уважаемые коллеги! За последнее 10-летие в Российской Федерации проделан большой объем работы по снижению смертности и травматизма от ДТП. Президентом проведены четыре заседания президиума Государственного Совета. Напомню, это 2014 год, 2016 год — Ярославль (профильное заседание по безопасности движения было), 2019 год, и по комплексному развитию пассажирских перевозок — сентябрь 2017 года в Ульяновске.

Реализовано две федеральные целевые программы с периодом 2006—2012 годы и 2013—2020 годы. Под патронажем правительственной комиссии по обеспечению безопасности движения существенно изменено законодательство, реформирована система допуска водителей к участию в дорожном движении, запрещен допуск к экзаменам по управлению транспортными средствами лицам, не прошедшим специальное обучение.

Пересмотрено требование к организации перевозок пассажиров и грузов. Теперь больше внимания уделяется режиму труда и отдыха водителей. Формирование парков школьных автобусов, обязательное применение ремней безопасности при организованной перевозке детей, а также более жесткие требования к водителям, задействованным в таких перевозках, позволили взять эту деятельность под государственный и муниципальный контроль. И практически за последние несколько лет смертности на этом виде транспорта не допущено.

Усилена ответственность за совершение таких опасных правонарушений, как управление в состоянии опьянения, выезд на встречную полосу, проезд на запрещающий сигнал светофора, значительное превышение установленных ограничений скоростных режимов. Создана и развивается система автоматической фиксации. Для информации, сегодня на всех дорогах — федеральных, региональных, муниципальных — установлено более 21 тысячи комплексов автоматической фиксации, что также способствовало снижению аварийности, особенно в аварийно-опасных местах.

Наряду с этим принимаются меры по вовлечению общества в процесс контроля за соблюдением правил дорожного движения. Для этой цели используются современные средства коммуникации. Граждане имеют возможность непосредственно участвовать в обсуждении и выработке нормативно-правовых и управленческих решений по вопросам безопасности движения. Созданы дополнительные условия для комфортного и безопасного передвижения по дорогам. Законодательно закреплена обязанность владельцев дорог выявлять и устранять аварийно-опасные участки. Внедрены новые требования к оборудованию пешеходных переходов, позволяющие сделать их более заметными. Реализуются

меры по разделению встречных потоков и освещению проезжей части. Применяются средства успокоения движения, в том числе вблизи школ и детских садов. Реализованы десятки различных проектов, направленных на основные факторы риска, связанные с дорожно-транспортным травматизмом. Главным образом речь идет об использовании ремней безопасности, детских удерживающих устройств, мотошлемов.

Проблема управления в состоянии опьянения, нарушения скоростного режима, обеспечения видимости в темное время суток, предоставления преимущества пешеходам и другие аспекты дорожной безопасности также стали предметом массированного информационного сопровождения. Создана и развивается система непрерывного обучения правилам поведения на дорогах, открываются региональные центры по профилактике детского травматизма. В этом году задача поставлена президентом — 25 субъектов Российской Федерации, в которых эти центры не организованы, будут охвачены этой работой. Это совместная деятельность субъектов Российской Федерации, Российского союза автостраховщиков и МВД России.

Перечисленные мной мероприятия обеспечили существенный вклад в позитивную динамику состояния безопасности движения. За последние 10 лет сократились основные показатели аварийности, более чем на треть уменьшилось количество ДТП, а также число погибших в них. Практически в половину сократилось число погибших пешеходов, а также несовершеннолетних. Я привожу данные с 2010 по 2020 годы.

Сегодня в основе работы по повышению безопасности на дорогах лежат мероприятия федерального проекта "Безопасность дорожного движения", национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги". В соответствии с поручением Правительства Российской Федерации МВД России внесены изменения в паспорт федерального проекта на период планирования до 2030 года с учетом положений, установленных указом Президента Российской Федерации № 474.

Отличительной чертой нового проекта является не только смена горизонта планирования на 2030 год и ориентир на общественно значимый результат, повышенную безопасность дорожного движения, достижение которого непосредственно связано с сохранением жизни и здоровья населения. Актуализирован целевой показатель социального риска, введены показатели удовлетворенности безопасностью дорожного движения и транспортный риск. Это новые показатели. Для первого из них еще в настоящее время разрабатывается методика расчета, она не доведена еще до субъектов Российской Федерации. Второй показатель — транспортный риск — применен как дополнительный показатель федерального проекта "Безопасность дорожного движения".

Расширен перечень мероприятий, необходимых для обеспечения устойчивого снижения летальности в ДТП. В новой редакции федерального проекта включены новые направления, до этого федеральный проект содержал шесть основных направлений. Сейчас это восемь направлений, в том числе развитие нормативного правового и нормативного технического регулирования в

области безопасности дорожного движения, повышение качества профессиональной подготовки лиц, деятельность которых связана с безопасностью движения, обеспечение соблюдения норм и правил в области безопасности движения, медицинское обеспечение безопасности дорожного движения, оказание помощи пострадавшим в ДТП, совершенствование обучения детей основам Правил дорожного движения, привитие им навыков безопасного поведения на дорогах, совершенствование организации дорожного движения, особенно в потенциально опасных участках автомобильных дорог, повышение безопасности транспортных средств, повышение эффективности государственного управления в области безопасного движения.

Значительных и положительных итогов в деле борьбы со смертностью на дорогах, по нашему мнению, можно добиться только системным и скоординированным подходом. Спасибо за внимание.

В.Н. БОНДАРЕВ

Хорошо. Спасибо, Олег Евгеньевич.

Слово предоставляется начальнику Федерального казенного учреждения "Научный центр безопасности дорожного движения МВД России" Митрошину Дмитрию Викторовичу.

Д.В. МИТРОШИН

Добрый день, уважаемые коллеги, уважаемый Виктор Николаевич, сенаторы! Научный центр безопасности дорожного движения является правопреемником Всероссийского научно-исследовательского института безопасности движения, созданного Советом Министров СССР.

В.Н. БОНДАРЕВ

Дмитрий Викторович, у Вас три минуты, а Вы нам рассказываете про Совет Министров, который уже давно прекратил свое существование. Давайте по делу.

Д.В. МИТРОШИН

Как я сказал, научный центр является правопреемником института, мы осуществляем прикладные и научные исследования по всем аспектам безопасности дорожного движения. Перед вами список нескольких тем, чем мы занимались в прошлом году, в этом году занимаемся. Это участие в разработке проекта нового Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, правила учета ДТП, принятые в прошлом году, участие в реализации национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги".

Мы совместно с Минтрансом осуществляем работу над новым текстом Правил дорожного движения в части регулирования средств индивидуальной мобильности — те самые электросамокаты, моноколеса и прочая электрическая техника, разработкой предложений по повышению финансовой ответственности участников — перевозчиков пассажиров и грузов. Мы провели работу по оценке влияния социальной рекламы на безопасность движения, изучили психофизиологические аспекты допуска к дорожному движению водителей, не достигших 18-летнего возраста, работаем над совершенствованием оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

На базе научного центра действует Технический комитет по стандартизации (ТК 278) "Безопасность дорожного движения", в область его аккредитации входят основные национальные и межгосударственные стандарты по безопасности движения. Это и на государственные регистрационные знаки, это на цветографические схемы спецтранспорта, это средства фото-, видеофиксации и правила их применения, это ГОСТ на технические средства организации дорожного движения и на правила их применения, все это наша сфера деятельности.

Мы достаточно активно участвуем в международном сотрудничестве, и на площадке Европейской экономической комиссии ООН работаем в части создания международного правового регулирования в области дорожного движения. Мы, по сути, самый высший орган, мы входим в состав руководящего комитета Целевого фонда ООН, который создан по решению Генассамблеи ООН, не замыкаемся в своих границах и активно взаимодействуем с общественными организациями, с другими образовательными и научными организациями, с международными организациями, в том числе и с разработчиками технических средств в области безопасности движения. Наши контакты на экране, готовы к сотрудничеству, готовы взаимодействовать. Спасибо.

В.Н. БОНДАРЕВ

Ну, вот это другой разговор, а-то, елки зеленые, растянули бодягу.

Слово предоставляется директору Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России Шилову Андрею Владимировичу.

Пожалуйста, Андрей Владимирович.

А.В. ШИЛОВ

Уважаемый Виктор Николаевич, уважаемые коллеги, добрый день. С 2010 года на федеральных автомобильных дорогах погибло свыше 68 тысяч человек, по всей Российской Федерации цифра практически в три раза больше. Это социально-экономическая трагедия, ущерб от которой непоправим.

Одним из важнейших факторов безопасности является состояние дорог. Ориентировочно с 2010 года государство активно сосредоточилось на приведении дорожной сети в нормативное состояние. Так, в 2010 году в нормативе было 38 процентов федеральных дорог, в 2020 году – 85 процентов.

С 2018 года стартовала реализация национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги", в котором акцент смещен на региональные дороги и крупнейшие агломерации, в которых проживает большинство населения, а в качестве одной из основных целей определено снижение травматизма и смертности в ДТП. В целом завершив работу по приведению проезжей части на федеральной сети в должное состояние фокус внимания смещен на проведение системных мероприятий на региональных дорогах. Упор сделан на инженерное обустройство дорог.

Одним из важнейших мероприятий по обустройству является освещение. С 2017 года освещение увеличивается ежегодно на тысячу километров.

15 процентов всех погибших в ДТП приходится на наезды на пешеходов, поэтому основная задача — это разделить транспортные и пешеходные потоки в направлениях. Также регулярно прирастает их количество: в 2017 году их было 328, сейчас 481.

К 2020 году не осталось дорог, на которых бы отсутствовала разметка или дорожные знаки. В 2017 году практически отсутствовали комплексы фото- и видеофиксации правонарушений. На сегодня их уже 1,5 тыс. федеральных и 2,5 тыс. региональных комплексов.

Все эти мероприятия привели к существенным результатам, наблюдается устойчивое снижение аварийности. В 2018 году количество погибших снизилось на 1,8 процента, в 2019 на 9,7 процента, в 2020 году на 10,6 процента. Количество мест концентрации уменьшилось практически в два раза — с 811 до 468.

В 2020 году особое внимание уделено проблеме ДТП во встречных направлениях. С 2010 года в процентном отношении количества погибших в таких ДТП практически неизменно — это 60 процентов от общего числа. К решению этой проблемы правительство и Минтранс подошли системно и подготовили "дорожную карту" по разделению всех встречных направлений до 2024 года. В 2020—2021 году ведется работа по изменению документов по стандартизации нормативных правовых актов. Теперь все автомобильные дороги с четырьмя и более полосами движения будут разделены разделительной полосой и осевым барьерным ограждением. Уже подготовлены два документа — это ГОСТ и СП, готовятся изменения в классификацию автомобильных дорог.

В 2020 году на федеральных дорогах порядка 1 250 дорог с четырьмя полосами движения не были оборудованы осевым барьерным ограждением. К концу 2020 года половина из них уже установлена. К 2024 году будут обустроены все.

Еще более важной задачей является увеличение протяженности многополосных дорог. И к 2024 году планируется за счет всех видов работ на федеральных дорогах провести порядка 2,5 тыс. километров дорог. Мы уверены, что проводимая работа позволит значительно снизить количество погибших в ДТП к 2024 году, а к 2030 году выйти на показатель ведущих стран мира. Доклад окончен.

В.Н. БОНДАРЕВ

Спасибо. А что, у них нулевые показатели смертности?

А.В. ШИЛОВ

Стремятся к этому.

В.Н. БОНДАРЕВ

Мы достигнем это к 2030 году, нулевой показатель?

А.В. ШИЛОВ

Мы ставим такие амбициозные задачи.

В.Н. БОНДАРЕВ

Да, задачи можно ставить.

Я был недавно в Дагестане, федеральная дорога "Махачкала — Баку" до границы, естественно, с Азербайджаном.

Что вы воюете с местными-то? Камеры стоят, установлены и не работает ни одна по одной простой причине — вы никак не можете определиться, кому эти штрафы будут идти. Разделите их пополам, и все будет по-честному.

А.В. ШИЛОВ

Штрафы пойдут в Дагестан. Мы хотим, чтобы они содержали также эти камеры.

В.Н. БОНДАРЕВ

Ну как они федеральную дорогу будут содержать?

А.В. ШИЛОВ

Только камеры.

В.Н. БОНДАРЕВ

Только камеры?

А.В. ШИЛОВ

Да.

В.Н. БОНДАРЕВ

Но это же не так дорого, наверное.

А.В. ШИЛОВ

Это не очень дорого.

В.Н. БОНДАРЕВ

Вот именно. А то все "облеплено" камерами, а ни одна не работает. Все ездят и хихикают.

А.В. ШИЛОВ

Кстати, Виктор Николаевич, на этом направлении от Махачкалы до Баку проводится большая работа, и до 2024 года мы планируем также расширить это направление с двух до четырех полос.

В.Н. БОНДАРЕВ

Конечно, надо. Движение серьезное там.

Спасибо.

Слово предоставляется заместителю председателя правления по эксплуатации и безопасности дорожного движения государственной компании "Автодор" Игорю Георгиевичу Астахову.

Пожалуйста, Игорь Георгиевич.

И.Г. АСТАХОВ

Добрый день, уважаемые коллеги, уважаемый Виктор Николаевич!

В настоящее время в управлении государственной компании находится 3721 километр федеральных автомобильных дорог. На экране карта, чтобы было представление о том, какими дорогами госкомпания управляет. 75 процентов из этой сети — это дороги первой технической категории. 86 процентов дорог государственной компании у нас отвечают требованиям транспортно-эксплуатационного состояния. Протяженность платных участков — 1671 километр.

При осуществлении дорожной деятельности госкомпания особую значимость придает вопросам обеспечения безопасности дорожного движения. Результаты этой работы позволили обеспечить снижение основных показателей

аварийности по итогам 2020 года, и положительная динамика по сокращению смертности от ДТП по сравнению с 2011 годом также сохраняется.

По сравнению с 2019 годом обеспечено снижение основных показателей. Количество ДТП снижено на 20 процентов, количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 19,3 процента, 85 жизней спасено и количество раненых снижение – 23,4 процента.

Количество мест концентрации ДТП сократилось на 49 процентов с 70,3 до 37 участков. Также в своей деятельности мы используем удельный показатель количества погибших на 100 километров дорожной сети, который характеризует уровень безопасности автомобильных дорог. При плановом снижении на 30 процентов по отношению к 2017 году фактическое снижение этого показателя на сегодня достигло 47,4 процента.

Анализируя ситуацию на автомобильных дорогах, отмечаем, что платные участки значительно отличаются в лучшую сторону по уровню безопасности от бесплатных. Кроме высокого уровня их обустройства техническими средствами организации дорожного движения, на данных участках действует служба аварийных комиссаров, созданная для оперативного оказания помощи участникам дорожного движения и предупреждения возникновения дорожно-транспортных происшествий.

Всего на участках осуществляет круглосуточное дежурство 81 экипаж. Сравнивая показатели по удельному весу погибших, мы также отмечаем высокий уровень безопасности на платных участках. Он в два раза ниже, чем на бесплатных участках.

Являясь сторонником деятельности по созданию комфортных условий для движения и сокращению времени продвижения, государственная компания планомерно продолжает работу по повышению скоростного режима. Реализуемый комплекс мероприятий позволяет повышать скоростной режим с 90 до 110 километров и со 110 до 130 километров в час без снижения уровня безопасности дорожного движения.

В настоящее время повышенный скоростной режим установлен на 781 километре наших дорог, из которых скоростной режим 130 километров в час на 360 километрах и 110 километров в час на 418 километрах. И при этом имеется опыт эксплуатации, он показывает, что при повышении разрешенной скорости движения аварийность даже снижается (у нас по факту получилось) на 19 процентов, а число пострадавших – на 21 процент. При этом пропускная способность дорог значительно увеличилась.

Значительную роль в достижении полученных результатов снижения аварийности оказывает осуществление деятельности по реализации инженерных мероприятий на автомобильных дорогах, связанных с разделением встречных потоков транспорта, обустройством регулируемых пешеходных переходов, разделением транспортных и пешеходных потоков в пространстве, установкой пешеходных ограждений и многих других мероприятий.

Данные мероприятия основываются на основании разработанной и утвержденной программы повышения безопасности дорожного движения,

выполнение которой позволяет обеспечить снижение показателей аварийности и уровня смертности в ДТП.

Программа разрабатывается в тесном взаимодействии с подразделениями Госавтоинспекции на основании детального анализа и причин возникновения дорожно-транспортных происшествий.

Следует отметить, что не только инженерные мероприятия положительно влияют на снижение аварийности.

Государственная компания активно применяет и использует современные и инновационные технологии и технические средства, а также мероприятия, направленные на пресечение нарушений Правил дорожного движения. К таким относится выявление нарушений правил остановки и стоянки. На дорогах государственной компанией задействовано десять мобильных комплексов автоматической фиксации данного вида нарушений. И снижение количества дорожно-транспортных происшествий, связанных с наездом на стоящее транспортное средство на обочине, достигло 22 процентов относительно показателей 2019 года.

Кроме того, повышены требования в местах производства дорожных работ, были внесены изменения в нормативные документы государственной компании по ограждению мест производства работ. И эти результаты тоже являются подтверждением наших усилий, тех, о которых я только что говорил. Наша цель — не останавливаться на достигнутых результатах, а целенаправленно и планомерно создавать, улучшать безопасное комфортное движение для пользователей автомобильных дорог государственной компании. В настоящее время мы формируем программу повышения безопасности уже на последующие годы, 2022—2023 годы, резервируем средства на эти цели и планируем их выполнение. Спасибо за внимание.

В.Н. БОНДАРЕВ

Спасибо, Игорь Георгиевич.

Вы мне скажите, какой надо иметь умище и кому пришла эта идея, допустим, М-4 пошинковать до Воронежа на семь частей платных, практически ничем не отличается от бесплатного обслуживания, но цены растут в геометрической прогрессии? Сейчас еще какую-то ерунду выдумали, мелким почерком написали: по каким-то дням и по каким-то часам почему-то увеличивается плата. С чего? Кто устанавливает платный проезд, и кто устанавливает тарифы?

И.Г. АСТАХОВ

Виктор Николаевич, тарифы устанавливаются в соответствии с постановлением правительства, и они не превышают темпы инфляции.

В.Н. БОНДАРЕВ

А заработная плата превышает темпы инфляции?

И.Г. АСТАХОВ

Не могу комментировать, не знаю.

В.Н. БОНДАРЕВ

Почему на семь? Нельзя отдать дорогу одному хотя бы на тех остановках бесполезных, стоять в очередях?

И.Г. АСТАХОВ

Виктор Николаевич, мы сейчас работаем над тем, чтобы сократить число мест, где взимается плата, с тем чтобы обеспечить непрерывное движение. Но эта работа требует выполнения других условий: мы должны обеспечить бесплатный альтернативный проезд, и в связи с этим мы проводили мероприятия по ремонтам альтернативных участков дорог, сейчас они выполнены. И на 2021 год как раз у нас намечена ликвидация некоторых пунктов взимания платы.

В.Н. БОНДАРЕВ

Я не знаю ваши альтернативные участки дорог выдуманные. Допустим, за Воронежем после Новой Усмани есть объездная альтернативная так называемая дорога на 100 километров длиннее, чем прямая. Это нормальное явление?

И.Г. АСТАХОВ

Виктор Николаевич, но это законом установлено. Протяженность альтернативного участка не должна быть в три раза длиннее, чем протяженность платной дороги.

В.Н. БОНДАРЕВ

Так это больше, чем в три раза длиннее. Посмотрите по карте.

И.Г. АСТАХОВ

Через Усмань дорога не намного длиннее, чем платный участок дороги.

В.Н. БОНДАРЕВ

Посмотрите, я Вам еще раз говорю. Тот участок дороги, который платный, и тот, куда надо выехать через Бутурлиновку и Бобровую — это вообще уму непостижимо. Естественно, вот эти цены... Просто иногда удивляешься. Вы были в Китае?

И.Г. АСТАХОВ

Да, был.

В.Н. БОНДАРЕВ

Ни одной дороги нет пошинкованной. В начале и в конце — вся плата. Вот и дураки, елки зеленые.

Слово предоставляется заместителю начальника управления по надзору за соблюдением прав граждан, интересов государства и общества Генеральной прокуратуры Российской Федерации Фадееву Юрию Ивановичу.

Пожалуйста, Юрий Иванович.

Ю.И. ФАДЕЕВ

Добрый день, уважаемые коллеги, Виктор Николаевич! Я остановлюсь на состоянии законности и практике прокурорского надзора за исполнением законодательства о безопасности дорожного движения. Постараюсь кратко, на основных моментах.

Генеральной прокуратурой совместно с заинтересованными министерствами и ведомствами за последние годы проделана значительная работа по обеспечению безопасности на дорогах. Так, прокурорами только за последний год выявлено и пресечено более 180 тысяч нарушений закона по обозначенным

направлениям, внесено свыше 133 тысяч представлений, опротестовано 32 тысячи незаконных правовых актов, в суды предъявлено 34 тысячи исков, к административной и дисциплинарной ответственности привлечено свыше 28 тысяч лиц. По нашим материалам возбуждено 476 уголовных дел.

Вместе с тем приходится признать, что уровень смертности на дорогах России остается высоким.

Только за последние, по нашим данным, два года в ДТП погибло до 30 тысяч человек, ранено почти 400 тысяч. Достижение кардинального снижения смертности требует значительной активизации и конкретизации работы всех заинтересованных ведомств.

По-прежнему особую опасность на дорогах представляют водители, злоупотребляющие алкоголем или наркотиками. В прошедшем году они стали участниками дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли четырех тысяч человек, 19 тысяч ранено.

В этой связи прокурорами по всей стране в судебном порядке развивается отлучение от управления автомобилем граждан, не имеющих к этому медицинских противопоказаний. Последние результаты анализа показывают, что за 10 лет по искам прокуроров лишено почти 80 тысяч водителей водительских прав.

Допуск таких граждан к управлению транспортными средствами стал возможен по причине отсутствия надлежащего взаимодействия между МВД и Минздравом, своевременного и полного обмена информацией о наличии у таких лиц медицинских противопоказаний. Несмотря на то, что Генеральной прокуратурой неоднократно обращалось внимание ведомств на необходимость внедрения подобных данных, создание уже много лет не выходит за рамки обсуждения.

К сожалению, существенному улучшению ситуации в сфере безопасности дорожного движения препятствует далекая от совершенства деятельность полномочных контролирующих органов.

Что касается функционирования объектов комплексов фотовидеофиксации. Объективно в местах, где функционируют такие комплексы, отмечается значительное снижение общего количества ДТП. Однако, несмотря на определенные положительные результаты, поступающие многочисленные обращения граждан, публикации у СМИ содержат объективную критику, а порой и дискредитируют работу систем автоматической фиксации административных правонарушений.

Одной из основных причин трагедий на дорогах остаются некачественные и небезопасные дороги. В прошедшем году недостатки транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети являлись *...(неразборчиво)* условиями десятков тысяч ДТП, в которых погибло и ранено большое количество людей.

Социологические исследования показывают, что почти половина жителей страны считают качество дорог низким или очень низким.

Негативной критике со стороны автомобилистов подвергаются платные дороги, как вы объективно отметили, Виктор Николаевич, создание которых,

безусловно, необходимо для успешного социально-экономического развития страны. В виду высоких тарифов проезд по ним многие люди воспринимают как роскошь. Ну и при этом альтернативные – бесплатные участки, как правило, перегружены, протяженные и не всегда соответствуют нормативным требованиям. Все это прокуроры выявляли и вносили соответствующие меры реагирования.

Особую обеспокоенность вызывает состояние региональных и местных дорог. Подавляющее их большинство находится в плачевном состоянии. Повсеместно встречаются выбоины, ямы, отсутствует освещение, дорожные знаки, барьерные ограждения, не оборудованы пешеходные переходы. В прошедшем году в этой сфере выявлено свыше 80 тысяч нарушений законодательства об автомобильных дорогах и дорожной деятельности, в целях устранения которых внесено 24 тысячи представлений, по инициативе прокурора к дисциплинарной и административной ответственности привлечено более 15 тысяч должностных лиц, возбуждено 152 уголовных дела.

Хочу еще на одном моменте остановиться – это климатические условия в России, как известно, требуют дополнительных условий по обеспечению безопасности на дорогах в зимний период.

Свежа в памяти чрезвычайная ситуация, произошедшая в январе 2016 года на региональной дороге в Оренбургской области, где из-за ненадлежащей организации органами власти своих полномочий снежный занос стал причиной гибели двух человек и пострадало более 100 лиц.

Похожая ситуация совсем недавно у нас произошла в Челябинской области, где из-за снегопада люди оказались заблокированы в транспортных средствах на дорогах. В этой связи в шести районах области была введена чрезвычайная ситуация.

Итоги надзорных предприятий свидетельствуют о том, что органами госвласти и местного самоуправления не всегда принимаются должные меры по обеспечению безопасности на дорогах. В большинстве субъектов уполномоченные органы власти явно не справляются с функцией контроля за сохранностью дорог и их транспортно-эксплуатационным состоянием. Кроме того, требует внимания соблюдение законодательства в сфере пассажирских перевозок и автомобильным транспортом, в том числе, что касается детей. Практически ежегодно случаются крупные аварии с гибелью людей.

По каждому такому факту незамедлительно организуются проверки с привлечением контролирующих органов. Прокуроры фиксируют, что зачастую к перевозкам допускаются автобусы с неисправностями, при которых их использование запрещено. Нередко на линию выходят автобусы с неработающим рулевым управлением, неисправной тормозной системой, приводом аварийного выхода, с отсутствующими ремнями безопасности. Перевозчиком ненадлежащим образом организовано проведение предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей. Массовый характер носят переработки водителями автобусов.

В результате принятых мер удалось добиться снижения количества нелегальных перевозчиков, которые осуществляют свою деятельность без разрешительных документов на технически опасных автобусах по

неустановленным маршрутам. Но эту работу необходимо продолжать и в дальнейшем совершенствовать. В принципе, все. Благодарю за внимание.

В.Н. БОНДАРЕВ

Спасибо, Юрий Иванович.

Я тоже хотел бы, чтобы посмотрели законность вот этих всех платных пунктов проезда, потому что на выезде из Москвы что творится по М-4 в напряженные сезоны... Есть статья о незаконном создании пробок на дорогах. Почему ни разу не применили к этим ребятам?

Ю.И. ФАДЕЕВ

Виктор Николаевич, в настоящее время у нас организована проверка в "Автодоре". Комиссия туда вышла, но в ближайшее время какие-то результаты будут...

В.Н. БОНДАРЕВ

Конечно. Это просто... И Вы посмотрите, мы, наверное, подключим еще одну палату. Я, допустим, был в Китае: каждый год стоимость проезда по платной дороге уменьшается, потому что окупается участниками движения стоимость этой дороги. А здесь, вообще, не поддается никакому уму-разуму. Такое ощущение, что вы или летаете на самолетах и не знаете, что есть дороги у нас...

"Автодор", я извиняюсь, что я так говорю, Игорь Георгиевич, но Вы мне объясните, необразованному, чем отличается, допустим, по М-4 проезд по платному участку и по бесплатному? Все абсолютно одно и то же. Ладно, зимой, еще чуть-чуть побыстрее чистят, но летом чем отличается?

И.Г. АСТАХОВ

Уровнем безопасности.

В.Н. БОНДАРЕВ

Каким? Чем это? Вы на платной увеличили до 110, а на бесплатной снизили до 90?

И.Г. АСТАХОВ

Разделение потоков.

В.Н. БОНДАРЕВ

Так они там и там разделены.

И.Г. АСТАХОВ

Нет, на альтернативных участках, на бесплатных...

В.Н. БОНДАРЕВ

Я не про альтернативные. Я про вашу федеральную дорогу — платный участок и бесплатный до следующего платного по вашей же дороге, не объездной, — одно и то же.

И.Г. АСТАХОВ

Значит, тогда на эти дороги нужно будет дополнительно деньги из бюджета выделять, для того чтобы содержать...

В.Н. БОНДАРЕВ

Я не знаю, как надо выделять, но то, что вы сейчас сделали там, в голове не укладывается. Я не знаю по другим дорогам, я просто не ездил, но я вам рассказываю, что есть на М-4.

Вопросы, пожалуйста, к участникам совещания.

Сергей Вячеславович.

С.В. БЕЗДЕНЕЖНЫХ

У меня вопрос по количеству выявленных правонарушений. Вот здесь автоматическая фиксация нарушений правил дорожного движения. Показаны в графике 2012 год и 2020 год. На 2020 год, я так понимаю, у нас сколько? 21 тысяча средств фиксации в целом. Есть стационарные и передвижные. А в 2012 году сколько было? У вас прирост показан — 329 процентов. В 2012 году сколько вот таких было, сколько из них рабочих, сколько нерабочих?

И вопрос еще тоже по камерам. В городах таких, как Хабаровск, Владивосток установлены на Дальнем Востоке камеры, кто их контролирует? Непосредственно городская администрация за них отвечает? Потому что тоже, как говорят, стоят неработающие камеры. Деньги потрачены из региональных бюджетов, а реакции никакой.

В.И. КОЖИН

Это кому вопрос? Коллеги, пожалуйста, кто ответит?

О.Е. ПОНАРЬИН

Сергей Вячеславович, я попробую ответить частично на Ваш вопрос.

Установка камер — это вопрос, конечно, совместного ведения. Обустройство автомобильных дорог камерами находится в компетенции владельцев автомобильных дорог, соответствующие изменения были внесены в свое время в федеральный закон № 257 об автомобильных дорогах. Естественно, что сами камеры не выносят постановление, постановление выносит Госавтоинспекция и по тем комплексам, которые согласованы в дислокации и с нашей точки зрения, легитимны. Более того, по поручению Государственного Совета с недавнего времени все комплексы легальные занесены на электронную карту. Эта электронная карта размещена на сайте Госавтоинспекции.

В 2012 году я сейчас не смогу вам точно ответить, сколько было комплексов всего, но на рубеже этой работы не более трех, максимум пять тысяч комплексов фиксации было на всю Россию. Из них в основном работали стационарные и передвижные комплексы. На сегодняшний момент 17 300 стационарных комплексов, передвижных 3,6. Они тоже в основном находятся в ведении субъектов Российской Федерации и владельцев автомобильных дорог. И мобильные — всего лишь 700 штук, это небольшая вещь, часть из них находятся в нашей компетенции, установлены на автомобилях Госавтоинспекции.

О.П. КОРОЛЁВ

У меня вопросы. Поискал в аналитическом сборнике, думаю, очень интересующую каждого из нас деталь, но не нашел. А какой примерно процент дорожно-транспортных происшествий можно было бы отнести на неопытность водителя? Я поясню вопрос. Я это к тому, чтобы окончательно довести до логического конца наше с вами совместное желание, чтобы получал водительские права не в подворотне за магарыч, а после того, как был хоть чему-то обучен по-настоящему. Вот это мы довели до конца?

О.Е. ПОНАРЬИН

Говорить о завершении этой работы, конечно, не приходится. Я неслучайно в своем выступлении обратил внимание, что совершенствование подготовки водительских кадров является одной из целей федерального проекта "Безопасность дорожного движения". Но в данном случае опять же речь идет о совместной компетенции: Министерства внутренних дел в лице Госавтоинспекции как принимающего экзамен, но в большей части речь идет о совершенствовании учебного процесса, за который отвечает Минпросвещения.

Мы неоднократно с коллегами встречались, обсуждали эту тему. Есть существенные вещи, связанные с методологией процесса подготовки водителей, над которыми Минпросвещения работает. Более того, сегодня идут консультации, назовем так, по созданию так называемых суперпрофессионалов — это водители, которые, получив водительское удостоверение, намерены работать профессионально на грузовиках и автобусах. Вот здесь, насколько я знаю, Министерство транспорта эту тему ведет. И задача — научить тех водителей, которые получают права, еще как бы получить дополнительную компетенцию для работы в условиях высокоинтенсивной профессиональной деятельности.

О.П. КОРОЛЁВ

Владимир Игоревич, я к тому, чтобы в проект нашего постановления как-то внести пункт о том, что мы поддерживаем позицию, а она высказана всеми — и правительством, и регионами, заключающуюся в том, чтобы вот этого дуализма не было. ГИБДД — одно, но там есть Минпросвещения и так далее. И в результате — в подворотне получаешь любые права за деньги. Как-то записать то, что на период (как я предлагаю) до конца 2022 года создать окончательно единую систему подготовки водителей (ну, слова подберем). Ведь у дальнбойщиков меньше этих аварий, о чем правильно говорят, там профессионалы. А эта шпана, за пять тысяч получающая водительские права, она же творит все эти и прочие. То есть как-то в постановлении я просил бы это указать.

В.И. КОЖИН

Давайте обязательно сформулируем и внесем в постановление.

Таймураз Дзамбекович, пожалуйста.

Т.Д. МАМСУРОВ

Ну, понятно, что здесь мы уже упустили время. И жизнь другая: раньше был шофер — это была профессия, а сегодня водитель — это неизвестно кто такой, прыгнул за руль и поехал.

У меня для расширения личного кругозора, может быть, дилетантский вопрос. Когда мы статистику даем по погибшим, там нет разницы, погибли пешеходы или пассажиры транспорта? Это не имеет никакого значения для анализа вообще ситуации?

О.Е. ПОНАРЬИН

Это имеет очень существенное значение для выбора целеуказания, естественно. Мы даем в данном случае в материалах общую статистику: погибло в прошлом году 16 125 участников дорожного движения. Среди них в основном это водители и пешеходы по понятным причинам. К пассажирам это в меньшей степени относится, хотя доля гибели пассажиров тоже велика.

Здесь еще какая очень интересная вещь? Число погибших в ДТП мы пока в данном случае привели по методике, которая утверждена постановлением Правительства № 647. Мне не даст соврать руководитель научного центра безопасности дорожного движения, мы всегда пытаемся сравниться, как мы смотримся на фоне иностранцев. В принципе и в законах говорится об этом. и в стратегии говорится, что надо сравниваться с лучшими международными практиками. Мы обнаружили, что наш учет ДТП, скажем так, учитывает больший массив погибших. Мы учитываем в иностранном понимании автотранспортные происшествия, они учитывают дорожно-транспортные происшествия, то есть происшествия, которые произошли на дорогах общего пользования, и все.

В этой связи в рамках федерального проекта у нас была запланирована работа по подготовке соответствующего постановления правительства по изменению правил учета. Это было сделано. И с 1 января сего года мы уже полное право имеем считать погибших по новой методике. В цифрах это будет выражено, как я сказал, 16 125 по старой методике, по новой методике это будет 15 788. То есть даже математически мы выходим на другие цифры. Но в принципе, отвечая на Ваш вопрос, это и водители, и пешеходы, это в совокупности.

С.П. АРЕНИН

Добрый день. Я один и тот же вопрос задаю уже второй раз. Скажите, служба дорожно-патрульная, она подразумевает развитие или все-таки она будет закончена как таковая? Потому что на сегодняшний день не выработан критерий в достаточности сотрудников ДПС на какой-то определенный город, на какой-то определенный населенный пункт. Или она это будет зависеть от количества дорог, от напряженности? От чего? И до какого нижнего штата можно урезать эту службу? Ее же нельзя уничтожить как таковую. А мы это наблюдаем: 10 процентов, 10 процентов... И когда прибываешь в Саратов, то смотришь, особенно самые напряженные места, которые раньше прикрывались дорожно-патрульной службой. Это два мостовых перехода через Волгу, это походы к атомной станции, это подходы к ядерным боезапасам, там у нас есть места. Перевозка этих изделий, она сейчас никем не прикрывается. Спрашиваю у начальника ГАИ, говорит: у меня сегодня нет никого. Хоть сам езжай, говорит, и вези.

Я к чему говорю? Может быть, все-таки отработать надо алгоритм — ниже нижнего нельзя сокращать. Вот у участкового положено на 30 домовладений, он должен быть. Так же и у вас.

Иначе снивелируют под ноль, скажут, камера будет за всем следить. А мы же понимаем, что камера за пьяным водителем не унюхает, и результаты ночных рейдов-то камера... она слепая и так далее.

Поэтому у меня... Я знаю, что это не ваша, может быть, компетенция, но я и Горовому этот вопрос задавал, и Черникову. Давайте определимся, я готов поддержать. Но выработать критерий ниже низшего нельзя, когда уже никого не будет.

О.Е. ПОНАРЬИН

Спасибо, Сергей Петрович, за Вашу озабоченность. Я знаю, и в Чечне, и в Осетии, и в Саратове на всех...

С.П. АРЕНИН

Вот Осетия, вот война. Вы помните, начальник ГАИ чуть не погиб. Но это не ВАИ вытащила и протащила туда 58-ю армию и оттуда беженцев. ГАИ Осетии вытащила, начальник ГАИ задохнулся, и мы его... Он задохнулся, там заглохло... *(неразборчиво)* ...в тоннеле вражеском. И он его пока выпихивал, он чуть не умер.

О.Е. ПОНАРЬИН

Да. Мы с вами прекрасно помним, что в свое время, в начале, по-моему, 1990-х годов, был издан указ президента, устанавливающий численность милиции общественной безопасности, и в том числе по Госавтоинспекции, от протяженности дорог, от количества транспортных средств, то есть вот эта минимальная планка была. Но тогда все средства милиции общественной безопасности содержались из субъектов Российской Федерации. Сейчас вся служба Госавтоинспекции содержится за счет федерации, установлена предельная численность, и только этой численностью мы можем оперировать, к сожалению. Хотя протяженность дорог растет и количество транспорта, по нашим наблюдениям растет, но мы можем сейчас действовать пока в пределах того, что есть.

Предложение о расчете минимальной численности, я считаю, очень правильное и нужное, и эту работу мы обязательно сделаем.

С.П. АРЕНИН

Давайте внесите предложение, мы тут, сенаторы, можем законодательную инициативу... Ну, нельзя сократить донельзя, когда сопровождать некому, ядерную боеголовку некому сопровождать.

В.И. КОЖИН

Сергей Петрович, давайте в проект решения предложение сформулируем разработать эти критерии.

С.П. АРЕНИН

Конечно.

В.И. КОЖИН

Ничего не мешает.

Коллеги, если нет вопросов, у меня тогда, может, крайний вопрос, даже не вопрос, а реплика, а вы все ответьте. Во всех материалах, которые мы имеем, нет нигде ни звука, ни слова про знаменитые промилле. Все мы помним, у нас был этап, когда мы в стране отменили, потом очухались, вернулись. Вот все-таки ваша оценка: этот критерий сегодня работает, он помогает? Это первое.

И второе. Наверняка здесь все сталкивались в своей жизни или знакомые, родственники, когда инспектор ДПС останавливает человека и интересуется: "А квас пил? Кефир пил?". Эта грань у нас сегодня настолько размыта, это такое окно для злоупотреблений... Что собираетесь здесь делать?

То есть первое: промилле — это константа, нужно сохранять навсегда или корректировать?

МВД, наверное, в первую очередь. Олег Евгеньевич.

О.Е. ПОНАРЬИН

Ну, что касается установления минимального уровня опьянения в выдыхаемом воздухе и в крови, в данном случае, наверное, к нулю было бы прийти неправильно. Мы же никто не сомневаемся, что температура тела 36 градусов — это нормально, не ноль средняя, а 36. В данном случае для выявления состояния опьянения установлен некоторый порог, и он с участием медиков и всего заинтересованного сообщества выработан. Будем считать, что это некий горизонт, который нельзя переходить влево или вправо.

Может ли он увеличиться? Я думаю, что может. Может меняться с учетом того, как общество будет относиться к этому явлению. Не секрет, что очень много было споров, когда вводили нулевой уровень промилле, что сколько можно выпить кефира, кваса, пива. Разговор не о том, что пить нельзя и ездить в состоянии опьянения за рулем, а именно "сколько я могу выпить, чтобы сесть за руль?". То есть какое-то у нас изломанное сознание общественное в целом.

Поэтому в принципе грань эту можно, конечно, подвигать вверх, вниз. Я, может, крамольную вещь скажу, но в некоторых странах Европы предельный уровень промилле установлен 0,4–0,5. В нашем понимании это пьяный в дугу, но тем не менее они считают это возможным для допуска водителя к управлению. Нам на сегодняшний момент рано еще к этому приходить. Мы видим, что уровень сознания недостаточный.

В пандемию, кстати, мы отметили, что количество лиц, управлявших транспортным средством в состоянии опьянения либо отказавшихся от медосвидетельствования, увеличилось, и увеличилось намного. К сожалению, проблема эта остается, и, наверное, сейчас мы не стали бы поднимать тему, куда-то опускать или поднимать этот уровень расчета.

В.И. КОЖИН

Хорошо. Спасибо.

Коллеги, есть еще дополнения? Нет?

Тогда предлагается в наш проект решения добавить и Ваши предложения, Сергей Петрович, и Ваши, данный документ принять за основу, доработать и затем на следующем заседании комитета еще раз его обсудить и принять в целом. Кто за это предложение, прошу голосовать.

Закончилось обсуждение данного вопроса. Спасибо всем, кто участвовал.

В.Н. БОНДАРЕВ

Все, уважаемые коллеги. Спасибо за работу. У нас следующее совещание.