

Топливо

Будет дорожать

Рынок бензина закончил 2017 год убедительным повышением розничных цен, сообщает «Коммерсант». По данным Росстата, они выросли на 1,4 процента, в то время как потребительская инфляция составила 0,4 процента.

Суммарно за год бензин подорожал на 7,3 процента: почти втрое выше официально объявленной инфляции в 2,5 процента. К концу декабря, по данным статистики, Аи-92 и Аи-95 в среднем по России подорожали до 38 рублей и 41 рубля за литр соответственно, дизельное топливо прибавило в цене до 40,5 рубля за литр.

Это стало следствием высокого уровня цен на оптовом рынке: в прошлом году так и не произошло их традиционного осеннего резкого снижения на бирже, поскольку участники рынка продолжали отыгрывать повышение акцизов.

Но с 2017 года тенденция начала меняться, и в этом году цены в рознице зимой едва ли пойдут вниз. С января наступившего года акцизы выросли на 50 копеек за литр, а с первого июля подрастут ещё на 50 копеек.

Рост цен на нефть делает её экспорт привлекательнее, чем продажи на внутреннем рынке. Эксперты полагают, что до весны текущего года на рынке не будет привычного профицита. А весной на нефтеперерабатывающих заводах начнутся традиционные ремонты – всё это будет играть в сторону повышения цен на топливо.

Скорее всего, до президентских выборов большого скачка цен на бензин не будет. Но, вероятнее всего, в текущем году динамика розничных цен на топливо будет схожа с прошлой годней.

Происшествия

Кто очевидец?

29 декабря 2017 года в 12.43 водитель, управляя автомобилем «ВАЗ 2115», в районе дома № 153 по проспекту Карла Маркса совершил наезд на пешехода, переходившего проезжую часть по нерегулируемому пешеходному переходу. В результате ДТП пешеход – мужчина 1953 года рождения – получил травмы.

Второго января 2018 года в 19.50 водитель, управляя автомобилем «Мазда-3», следовал по улице Советской от улицы Ленинградской в сторону улицы Комсомольской и в районе дома № 20 по улице Советской, поворачивая налево, столкнулся с ехавшим навстречу автомобилем «ВАЗ 211230», за рулём которого находился водитель 1994 года рождения. В этом ДТП водитель автомобиля «ВАЗ 211230» получил травмы.

Госавтоинспекция по городу Магнитогорску обращается к участникам дорожного движения! Если у вас есть информация об этих дорожно-транспортных происшествиях либо запись с видеорегистраторов, просим обратиться в ГИБДД УМВД России по Магнитогорску по адресу: улица Советская, 42, кабинет № 320. **Сообщение можно оставить по телефону: 29-80-77.**

Законодательство

Выйти из сумрака!

Депутаты предлагают в три раза увеличить наказание за тонировку автомобиля.

Борьба с тонировкой ведётся в России уже на протяжении пяти лет. В 2017 году документ, ужесточающий наказание за это нарушение, прошёл процедуру первого чтения и, по заверениям его автора – замглавы Комитета Госдумы по конституционному законодательству и госстроительству Вячеслава Лысакова, весной 2018 года должен быть окончательно одобрен парламентариями. В этом случае штрафы за неправильную тонировку вырастут в три раза. Сумма санкции будет равняться уже не 500 рублей, как это было раньше, а 1500 рублей. Столько придётся заплатить тем, кто попадёт инспектору впервые. Если водитель проигнорирует требование увеличить показатель светопропускания и попадёт с аналогичным нарушением ещё раз, его ждёт уже более серьёзный штраф – 5000 рублей.

Максимально допустимое количество подобных встреч с представителями дорожных служб – 12. Горешофёр, который будет пойман на излишнем затемнении стекол тринадцатый раз, получит административное или уголовное наказание, а, возможно, и вовсе лишится прав.

Ранее установленные денежные санкции не возымели должного влияния на население. Автолюбители относились к наказанию несерьёзно, о чём свидетельствует практически 50000 правонарушений, связанных с затемнением транспортных средств и совершённых на территории страны только за отдельно взятый год.

Не принесли газету «Магнитогорский металл» ВОВРЕМЯ? ☎ 39-60-87

Взгляд

Гладко было на бумаге?

Очередная реформа Госавтоинспекции стала одной из самых обсуждаемых тем наступившего года



Из архива «ММ», Андрей Серебряков

Версий и предположений о её ходе и конечных результатах – масса. Заговорили даже о полной ликвидации служб.

Напомним: 31 декабря 2017 года президент Владимир Путин подписал указ о сокращении численности сотрудников подразделений ГИБДД и ДПС почти на десять тысяч человек. Официальное сообщение на сайте МВД РФ от девятого января 2018 года гласит: «...Сокращаются должности сотрудников полиции в подразделениях ГИБДД, ДПС ГИБДД, за исключением должностей, предназначенных для совершения регистрационных действий, а также проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений.

Указанные организационно-штатные мероприятия осуществляются руководителями территориальных органов МВД России на региональном уровне в соответствии с предоставленными полномочиями и коснутся в первую очередь неуккомплектованных должностей.

С учётом оптимизации процесса контрольно-надзорной деятельности и изменений законодательства в части упрощения процессуальных процедур в области обеспечения безопасности дорожного движения сотрудники Госавтоинспекции, изъявившие желание, будут переведены на иные вакантные должности в органах внутренних дел, где их опыт будет применён и реализован».

Как считает ряд экспертов, МВД предлагает часть функций ДПС отдать на аутсорсинг, то есть – другим службам других подразделений Министерства внутренних дел. И, вопреки слухам, никто не собирается ликвидировать Госавтоинспекцию как таковую полностью. Но изменить она должна до неузнаваемости. Правда, новая реформа на этом пути будет далеко не последней.

Ещё прошлой весной обсуждалась идея слияния ГИБДД с патрульно-постовой службой: неразумность такого решения была бы очевидной, ведь Госавтоинспекция в этом случае попросту «растворилась» бы в ППС. Естественно, риск конфликтов двух подразделений МВД достиг бы предельного показателя. Ведь предполагалось, что некий «комбинированный экипаж» из сотрудников ППС и ДПС должен и хулиганов ловить, и реагировать на срочные вызовы, и дорожных нарушителей наказывать. По такому пути пошли власти Казахстана, но там реализация реформы вызывает очень много вопросов. Если учитывать, что за последние несколько лет штатная численность полиции в целом, а Госавтоинспекции, в частности, очень сильно сократили, то становится очевидным, что «на земле», то есть на дорогах и улицах, работать практически некому.

Власти для обеспечения безопасности

дорожного движения предлагают, а точнее – внедряют несколько прогрессивных идей, реализация которых под большим сомнением. Во-первых, активизация схемы оформления дорожно-транспортного происшествия без присутствия сотрудника ДПС. По новому замыслу, реформа предполагает постепенное снятие с ГИБДД обязанности оформлять ДТП там, где нет пострадавших.

Самые распространённые ДТП – так называемые «железные», где нет пострадавших, а транспорт получает незначительные повреждения. Но водителям приходится часами ждать прибытия экипажа ДПС для оформления происшествия. Что, естественно, приводит к пробкам на дорогах. Предполагается, что делом оформления таких происшествий займутся аварийные комиссары страховых компаний или юридические фирмы. Поэтому в последнее время активно пропагандируется оформление ДТП по европротоколу, лимит по которому в наступившем году составит уже сто тысяч рублей. Более того, теперь эта схема будет действовать не только в ситуациях, когда водители, попавшие в аварию, нашли взаимопонимание, но и тогда, когда такого взаимопонимания не нашлось.

Риски такого подхода очевидны: сотрудники страховых компаний при оформлении ДТП вряд ли могут быть объективными, а аварийных комиссаров на дорогах явно не хватает.

Вторая идея – лишить Госавтоинспекцию функций арбитра при решении споров участников ДТП. Предполагается, что теперь разборы дорожно-транспортных происшествий дорожные полицейские вести не будут – все полномочия передадут в суды. Обоснование: судьи менее предвзяты и выносят более взвешенные решения.

Оспаривать в суде автомобилистам придётся и постановления, вынесенные на основании регистрации комплексов видеофиксации. Очевидно, что при таком подходе суды, и без того явно перегруженные, попросту захлебнутся в мелочной текучке. Есть и другой аспект – сроки давности. Обращение в суд чревато значительно большим сроком рассмотрения, нежели в ГИБДД, потому высок риск, что водители, доказав свою невиновность, уже не успеют подать на виновника иск о компенсации ущерба, например, при превышении ущерба сумм страхового лимита.

Третья идея – разительно повысить роль комплексов видеофиксации. В таких городах, как Магнитогорск, их совсем немного. В ближайшем будущем планируется оснастить комплексами видеофиксации все крупные перекрёстки. Кое-где они уже действуют. А как быть с остальными дорогами? По контракту ГИБДД работает со сторонней компанией, которая устанавливает

передвижные «треноги» на самых проблемных или «хлебных», с точки зрения взимания штрафов, участках дорог. Отношение водителей к такой системе крайне негативное. Но у города нет средств обеспечить комплексами видеофиксации весь город, или, по крайней мере, его большую часть. Так что сокращение численности сотрудников ГИБДД, работающих на дорогах, ситуацию, итак непростую, изменит только в сторону минуса.

Следующая и очень спорная идея грядущей реформы, которая пока, впрочем, не нашла «бумажного» воплощения – отстранение ГИБДД от приёма экзаменов на водительские права. Эту функцию предлагали отдать самим автошколам. Многие эксперты увидели в этой ситуации параллель с передачей технического осмотра в ведение страховщиков, после чего эта процедура превратилась просто в бизнес и пустую формальность. По сути, если ученик автошколы заплатил не действующий тариф, а, допустим, на 30–40 процентов больше, то и экзамен на права ему будет гарантирован. Кому и как заплатил – «технические» вопросы. Но, слава богу, пока идея о такой новой профанации остаётся лишь лоббистским замыслом страховщиков.

Следующая идея, также похожая на профанацию, – новое техническое оснащение сотрудников ГИБДД. Изначально всё выглядит благопристойно: наконец-то избавить дорожных полицейских от вороха рукописных бумаг, которых у них с каждым годом становится всё больше. Решение очевидное: электронный документооборот. С июля 2018 года предстоит переход на электронные паспорта транспортных средств. Будет ли этого достаточно? Вопрос риторический, пока идея о такой новой профанации остаётся лишь лоббистским замыслом страховщиков.

Теперь о дорожных полицейских. По новой концепции ГИБДД должна сфокусироваться на обеспечении безопасности дорожного движения в тех направлениях, где автоматическая видеофиксация не срабатывает. Это касается «разруливания» заторов на дорогах, выявления нетрезвых водителей, обеспечения дорожной инфраструктуры и знаков.

На бумаге-то всё гладко, а вот как будет в действительности – вскоре узнаем. Пока же в ГИБДД опасаются новой волны сокращения штатов. Весной прошлого года первый замминистра МВД Александр Горовой заявлял: при росте за последние пять лет количества автомобилей в стране на 35 процентов личный состав дорожно-патрульной службы сократился на 23 процента.

Михаил Скуридин