

## Инициатива



© Андрей Серебряков

## Готовьте кошельки

Власти намерены ужесточить наказания за правонарушения на дорогах

В ноябре прошлого года правительство поручило министерствам внутренних дел, транспорта и правительству Москвы до февраля 2019 года подготовить предложения по усилению наказаний за некоторые нарушения правил дорожного движения.

Речь шла в том числе о возвращении штрафа за превышение скоростного лимита на десять километров в час, усилении ответственности за использование подложных или нечитаемых номеров, наказаниях за нарушение правил стоянки и остановки, за непредоставление преимущества пешеходам.

Предложения готовы и находятся на

рассмотрении в МВД и правительстве страны. Но у государственных ведомств обнаружилось принципиальное расхождение. К примеру, насчёт штрафа за превышение скорости на десять километров в час. В МВД отмечают, что поправки в Кодекс об административных правонарушениях, предусматривающие единый штраф за превышение скорости в черте населённых пунктов на 10–40 километров в час, разработаны и отправлены на рассмотрение в правительство ещё в 2015 году.

Министерство транспорта, в свою очередь, предлагает штрафовать за нарушение скорости на 10–20 километров в час на 500 рублей, одновременно ужесточив наказания за другие превышения скорости. Правда, за какие

именно и на сколько штрафовать – не поясняется.

Не особо конкретизировали свои предложения и в московском центре организации дорожного движения, который также привлекли к разработкам поправок. Здесь считают необходимым снизить или вообще полностью отменить так называемый «нештрафуемый порог», но суммы штрафов не озвучили.

О других нарушениях. МВД за отказ уступить дорогу пешеходу предлагает не увеличивать для водителей действующий штраф, максимальный размер которого сейчас составляет 2,5 тысячи рублей. Количество зарегистрированных нарушений по этой статье в 2016 году составляло 1,7 миллиона рублей, а после повышения размера штрафа снизилось в 2018 году до 1,5 миллиона.

Также в МВД не видят необходимости увеличивать штрафы за езду с подложными и нечитаемыми номерами, за нарушение правил стоянки-остановки. С другой стороны, ведомство считает необходимым отменить 50-процентную скидку за эти нарушения при своевременной оплате, действующую сейчас.

Словом, предложения, хоть и поступили в правительство, ещё довольно «сырые». Так, центр организации дорожного движения настаивает на ужесточении ответственности за нарушение правил проезда перекрёстков, игнорирование преимуществ пешеходов. Но какие санкции конкретно – неизвестно.

Очевидно другое: если власти намерены ужесточить ответственность за какие-либо правонарушения в области дорожного движения, то, как показывает практика, рано или поздно это произойдёт.

✍ Михаил Скуридин

## Ситуация



© Андрей Серебряков

## Против «треног» на дороге

Государственно-частное партнёрство в сфере обеспечения безопасности дорожного движения не всегда эффективно. Особенно – фото-, видеофиксация нарушений, которой с некоторых пор занимаются коммерческие компании.

Национальный проект «Безопасные и качественные дороги» стартовал в 2017 году и рассчитан до 2025 года. Задачи весьма амбициозные, в их числе – сокращение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий на дорожной сети городских агломераций в 2018 году – на 50 процентов в сравнении с 2016 годом, а в 2025 – на 85 процентов.

Одним из инструментов реализации программы станет внедрение комплексов фото-, видеофиксации нарушений на проблемных участках дорог. В том числе – использование материалов нарушений, собранных гражданами. Последнее до сих пор буксует и кое-как действует в экспериментальном режиме в Москве и Санкт-Петербурге.

Внедрение автоматических комплексов активно развивается в столице и других крупных городах, на федеральных трассах. За пределами Садового кольца ситуация неоднозначная.

Денег на комплексы автоматической фиксации из федерального бюджета не выделено. Как же обеспечивать реализацию федеральной программы? Муниципалитеты пошли по пути заключения контрактов с частными компаниями, которые или обладают необходимой аппаратурой, или готовы инвестировать собственные средства в её приобретение.

С первого взгляда – всё логично. Но частные инвесторы заинтересованы, в первую очередь, в получении прибыли. И потому сложилась по всей стране такая ситуация, когда «треноги» – передвижные комплексы фото-, видеофиксации – стали появляться не на аварийных участках трасс, а на «хлебных» местах, где за незначительные нарушения можно оформить штраф.

Водители отреагировали оперативно: стали ломать эти комплексы, вступать в конфликты с теми, кто за ними присматривает на дороге. В соцсетях зазвучали призывы блокировать аппаратуру всеми возможными способами.

Были подобные случаи и в Магнитогорске и его окрестностях. Возмущение водителей во многом объяснимо: на аварийных участках в случае дорожно-транспортного происшествия очень часто приходится искать видеозаписи у коллег-автомобилистов, поскольку передвижных комплексов здесь нет – они с завидной регулярностью располагаются где-нибудь в кустах возле дороги и фиксируют превышение скорости, чтобы оформить штраф. И как это помогает снизить аварийность?

Такой ситуацией категорически недовольны уже и в правительстве. Недавно в интервью РБК вице-премьер Максим Акимов заявил: «Все эти государственно-частные партнёрства в такой сфере мне тоже очень не нравятся. Будем придушивать серые схемы, которые рождались оттого, что во многих головах господствует идея, будто такие спорные формы – это решение бюджетных проблем. Нет, это продажа будущих свобод в рассрочку. В случае с камерами государство должно было напрямую вкладываться и на федеральных, и на региональных, и на муниципальных трассах».

Правда, чиновник отметил, что пока частные компании останутся в этом проекте, но контроль за ними станет строже. И пообещал, что в конечном итоге в течение пяти-шести ближайших лет система видеофиксации дорожных нарушений полностью перейдёт к государству. Логика такова: в нынешней ситуации владельцы частных комплексов заинтересованы не в сокращении количества ДТП, а напротив – в их увеличении, что даёт возможность зарабатывать.

Однако государство намерено очень деликатно менять ситуацию, поскольку речь идёт о частном бизнесе, который защищён законодательно. Одна из главных проблем – отсутствие у регионов и городов денег на приобретение и обслуживание дорогостоящей аппаратуры. Как она будет решаться – пока неясно.

✍ Данил Прыженников

## Резонанс

## Слухи или нет?

На днях в СМИ появилась информация, что в Государственной Думе обсуждают идею о запрете гражданам покупать автомобиль, если у них не арендовано или не находится в собственности парковочное место или гараж.

Новость вызвала большой резонанс и негодование автовладельцев. Власти дали первые комментарии.

По сведениям Uga.ru, изначально инициатива поступила из регионов: «Местные депутаты получают пачку запросов от населения. В некоторых случаях конфликты перерастают в настоящие войны», говорит собеседник издания. По словам источника, идею с некоторыми оговорками уже поддержали союз пешеходов и Всероссийское общество автомобилистов.

Так, председатель Всероссийского общества автомобилистов Валерий Солдунов говорил в беседе с изданием, что в СССР автомобиль мог приобрести только тот гражданин, у которого в собственности уже был гараж: «И сегодня обсуждаемое предложение – уже необходимость».

Впрочем, официально в Государственной Думе эту информацию не подтвердили. Так, в разговоре с РИА «Новости», первый заместитель председателя комитета Госдумы по транспорту и строительству Виталий Ефимов опроверг, что в нижней палате парламента идёт обсуждение такой инициативы.

– Я слухам не верю, – комментирует он. Вот когда увижу... Нет, такая инициатива не обсуждается. Первый раз слышу.

При этом парламентарий отметил, что такая практика существует в азиатских странах.

В свою очередь, член комитета Государственной Думы по транспорту и строительству Александр Старовойтов заявил агентству, что не поддерживает «настолько далёкую от реалий российских» идею.



## Топливо

## Выйти из сумрака

Центробанк в письме Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой бирже предложил дополнительные меры по регулированию рынка топлива в России, которые должны снизить вероятность манипулирования ценами. С письмом ознакомились «Известия».

В Центробанке выразили опасение, что существующая система работы топливных трейдеров создаёт «серую зону» в их клиентских операциях на товарном рынке с использованием биржевых торгов. Представители регулятора считают: трейдеры должны вести учёт клиентских поручений и информации об их исполнении и хранить эти данные, включая записи телефонных разговоров.

Помимо этого ЦБ намерен требовать от трейдеров финансовой отчётности, предоставления данных о деловой репутации, судебных спорах, а также об участии в торгах на других биржах.

По данным газеты, соответствующие изменения в нормативных документах биржи будут разработаны к началу марта нынешнего года.

Надёжное приумножение ваших сбережений с доходностью до **12% ГОДОВЫХ**

**КПК «ЕДИНСТВО»** - Стабильно работаем с 2010 года

**3 СТЕПЕНИ КОНТРОЛЯ**

- ПАЙЩИКИ** - Контроль со стороны собрания пайщиков
- СРО МСКК** - Контроль за соблюдением федеральных законов РФ
- ЦБ РФ** - Постоянный надзор Центрального Банка РФ

ЗВОНИТЕ: 8 (3519) 20-01-01 ПРИХОДИТЕ: К.МАРКА, 108

Условия приёма личных сбережений: Сумма от 20 000 Р. Ставка от 7,5% до 12% годовых, в зависимости от тарифа и срока договора. Пополнение (не менее 5%, но не менее 5000Р) и досрочное снятие возможны на любом сроке (кроме тарифа Оптималный). Денежные средства принимаются только от членов КПК «ЕДИНСТВО» при внесении добровольного левого (возвратного) взноса в размере 8% от суммы сбережения, обязательных вступительного взноса (5000Р) и минимального левого взноса (1000Р). Члены кооператива несут солидарную субсидиарную ответственность по обязательствам кооператива в пределах неисплаченной части дополнительного взноса. Подробные условия в офисе или на сайте кооператива edinstvo74.ru