

ГИБДД и правительство к маю доработают и введут в ПДД термин «опасное вождение». Об этом заявил первый вице-премьер Игорь Шувалов. Ранее предложенный ГИБДД термин попросил доработать лично премьер-министр Дмитрий Медведев: ему он показался слишком сложным. Позже введут и ответственность за опасную езду – не исключено, что она будет уголовной. Звучат и совсем радикальные предложения: вице-мэр Максим Ликсутов предлагает штрафовать агрессивных водителей на стоимость их машин и отбирать права прямо на месте. Большинство экспертов против радикализации наказаний: сначала нужно посмотреть, как воспримут водители новые правила.

История вопроса

Необходимость термина «опасное вождение» в ПДД обсуждается уже несколько лет, в августе 2015 года премьер Дмитрий Медведев поручил разработать необходимую нормативную базу. Существующих ПДД и наказаний КоАП недостаточно для того, чтобы исключить на дороге различные подрезания, «наказания», «игры в шашечки» и другие опасные маневры. В октябре 2015 года ГИБДД подготовила первый вариант определения. Под опасным вождением предлагалось понимать следующее: «создание водителем опасности для движения путем неоднократного совершения одного или нескольких действий, связанных с нарушением правил». Под действиями имелись в виду отказ уступить дорогу автомобилю, который пользуется преимуществом, перестроения при интенсивном движении, несоблюдение безопасной дистанции, бокового интервала, необоснованное резкое торможение, препятствование обгону. Определение термина показали Дмитрию Медведеву – он счел формулировку непонятной, поручив провести повторное публичное обсуждение поправок и доработку. Сегодня эту ситуацию обсуждали сразу несколько министров федерального правительства, несколько десятков автоэкспертов, представители страховщиков и ГИБДД.

Что предлагается?

Единого мнения насчет того, что считать опасным вождением, у экспертов нет. По сути, все мнения делятся на два типа: прописывать признаки опасной езды в ПДД очень подробно и конкретно или, наоборот, ограничиться общим описанием, чтобы не путать водителей чрезмерной детализацией. Руководитель программы «Главная дорога» Илья Скрябин, к примеру, считает, что опасным вождением нужно считать еще и превышение скорости более чем на 80 км/ч, а также невключение поворотников и создание помех

для пешеходов. Вице-мэр Москвы Максим Ликсутов предлагает считать опасным превышение скорости в городе более чем на 60 км/ч. Директор Института экономики транспорта ВШЭ Михаил Блинкин говорит, что в Великобритании опасной езда становится, когда действия водителей угрожают неопределенному кругу лиц, а конкретные детали определяет полиция. Адвокат Анатолий Кучерена считает, что разговор за рулем по телефону и еда за рулем тоже могут быть опасной ездой.

«Термин у нас получится, скорее всего, перегруженным, но от этого пока уйти не получится, первое время будет так, – говорит редактор журнала «За рулем» Сергей Смирнов. – На начальном этапе нужны будут четкие формулировки: так мы устроены. Нужно будет также уточнить, что маневры эти угрожают жизни и здоровью всех участников движения, а не только водителей». «Любая трактовка, какую бы мы ни приняли, идеальной не будет», – резюмировал начальник ГИБДД России Виктор Нилов.

Первый вице-премьер Игорь Шувалов, в свою очередь, поручил господину Нилову подготовить и опубликовать в сети «библиотеку» видеороликов типичных видов опасного вождения, чтобы водители могли понимать на конкретных примерах, что это такое. Он подчеркнул замечания Ильи Скрыбина и Сергея Смирнова, из чего можно сделать вывод, что термин будет все-таки уточнен и расширен. В апреле его доработают, представят премьеру и введут в ПДД уже в мае, заявил господин Шувалов. «Нам говорят: «Вы что, хотите дать возможность инспекторам терроризировать водителей?», – отметил он. – Но нет, такого умысла у нас нет».

Как отслеживать?

ГИБДД ранее говорила, что отслеживать вручную опасную езду инспекторам будет тяжело, поскольку штат сотрудников ограничен (порядка 50 тыс. на всю Россию). Камеры, отсылающие штрафы в автоматическом режиме, делать этого тоже не могут. Госавтоинспекция, Минтранс и правительство склоняются к привлечению граждан к процедуре контроля. Виктор Нилов говорит, что «пора перейти к новому, еще не изученному способу контроля за движением». «Надо дать возможность водителям самим распознавать опасное вождение», – считает профессор Московского автодорожного института Султан Жанказиев.

Речь идет о том, чтобы граждане могли снять видео на смартфон и отправить его в ГИБДД. «С одной стороны, у россиян на руках 60–70 млн смартфонов, которые могут в

высоком качестве снимать видео, определять видео, геопозицию, обеспечить гарантию того, что материал не был изменен, – говорит министр связи Николай Никифоров. – С другой стороны есть большое количество видеорегистраторов, установленных в автомобилях, которые не обладают таким набором функций. Какие бы материалы ни предоставлялись, сегодня в судах сотрудникам ГИБДД придется доказывать легитимность цифровой базы, которая была представлена». По его словам, на начальном этапе можно использовать материалы, где можно «однозначно идентифицировать» автора видео, место нарушения или гарантировать, что данные не корректировались. Господин Никифоров привел пример уже действующее приложение «Помощник Москвы» (можно засылать снимки нарушителей правил парковки, по ним высылаются штрафы).

Что касается регистраторов, то, по словам господина Никифорова, вместе с компаниями-производителями министерство «выработает набор технических условий». «Иными словам, появится отдельная группа регистраторов, которая будет способна передавать эту информацию и гарантировать для органов ГИБДД их легитимность и юридическую значимость», – пояснил министр. «Надо сделать так, чтобы наша забота о том, чтобы эти данные не изменяли, не превратилась в заботу о монополистах, которые производят соответствующие приборы видеofиксации, – заметил Игорь Шувалов. – Все же надо думать о потребителях, чтобы была дешевая аппаратура, доступная для водителей»

Что делать с присланным видео?

По словам господина Никифорова, по поручению президента уже разработаны поправки в КоАП, которые будут регламентировать вопрос использования присланных материалов. «Они уже фактически подготовлены, начинаем процедуру внесения их в Госдуму, в ближайшее время это будет принято, – заявил он. – С осени этого года мы, скорее всего, сможем вовлечь десятки миллионов наших жителей для того, чтобы использовать материалы для привлечения к ответственности нарушителей».

На самом деле, конкретных поправок в финальном варианте еще нет, пояснили «Ъ» в ГИБДД. Действительно, 106 тыс. видеоматериалов о нарушениях, размещенных в интернете, Госавтоинспекция за прошедший год рассмотрела. На данный момент ГИБДД может принимать файлы от граждан, но рассматривать их можно в общем порядке, предусмотренном КоАП, то есть с вызовом владельца (или водителя) нарушившей ПДД машины. Если же потребуются массовая обработка фото и видео, то понадобится другой механизм обработки и анализа. «Нужно будет приблизить его к

тому механизму, который сейчас действует в фотовидеофиксации, то есть максимально избавиться от субъективных оценок инспектором и желательно без вызова владельца, – пояснили «Ъ» в ГИБДД. – Мы сейчас думаем над возможной схемой, варианты уже есть, но их пока не раскрываем».

Как наказывать?

Еще осенью 2015 года властями предлагалось несколько вариантов санкций за опасное вождение. ГИБДД, к примеру, предлагает аналог балльной системы нарушений, применявшейся в СССР: водители будут лишаться прав (или штрафоваться на 10 тыс. руб.) за то, что три раза или более в течение года превышали скорость, ездили без ремня безопасности, игнорировали требования знаков, допускали другие виды нарушений или их сочетания. Московские власти предлагали штраф в 5 тыс. руб. или лишение прав на срок до шести месяцев за опасную езду.

В среду прозвучали уже более радикальные идеи. Вице-мэр Максим Ликсутов, например, предложил лишать прав водителей, пойманных на опасной езде, прямо на месте (сейчас инспекторы удостоверения не забирают до решения суда). Кроме того, он предложил штрафовать провинившихся на сумму в размере стоимости машины. «Ее легко определить по справочникам», – заявил он.

Министр по делам «Открытого правительства» Михаил Абызов и Николай Никифоров не исключили введения уголовной ответственности. Впрочем, большинство экспертов восприняли это критически. «Сначала надо наработать правоприменительную практику, посмотреть, как будет работать новый термин, а потом уже думать про уголовную ответственность», – говорит член Общественной палаты Московской области Андрей Мухортиков. Сергей Смирнов считает, что речь об уголовке за опасную езду может идти только через один-два года, не раньше. Игорь Шувалов также призвал использовать пока меры административного воздействия, однако конкретных предложений не высказал.

Исполнительный директор Российского союза автостраховщиков (РСА) Евгений Уфимцев, в свою очередь, высказался за введение повышающего коэффициента для ОСАГО в случае, если водитель накопил 20–30 нарушений за год. Ранее сообщалось, что Независимый актуарный информационно-аналитический центр по заказу РСА подготовил проект таких коэффициентов. Если учитывать вообще все нарушения, то

при наличии 5–10 цена полиса ОСАГО может вырасти в 1,86 раза, 10–15 – в 2,06 раза, 15–20 – в 2,26 раза. Если учитывать только опасные (встречка, красный свет и т.д.), то коэффициент за пять нарушений может быть 3,12, а максимальное значение (от 20 нарушений) может достигать до 8,29. На данный момент эти предложения рассматривает ЦБ, в ближайшее время по этой теме пройдет совещание.

Источник: [Коммерсантъ](#) , 31.03.16

Автор: Буранов И.