

НА ТРЕЗВУЮ ГОЛОВУ

СМЕРТЕЛЬНЫЕ АВАРИИ ЗАСТАВИЛИ
ВВЕСТИ СРОКИ ПЬЯНЫМ ВОДИТЕЛЯМ.
ТЕПЕРЬ МОЖЕТ ПОСЛЕДОВАТЬ
ИХ СПЕЦИАЛЬНОЕ МЕДОБСЛЕДОВАНИЕ

Недавно вступили в силу нормы, ужесточающие ответственность водителя за управление в нетрезвом виде, и нормы, позволяющие оформлять мелкие ДТП без инспектора. Проблему безопасности движения и взаимоотношений водителей и Госавтоинспекции обсудили в редакции «Российской газеты» корреспондент Владимир Баршев и начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России генерал-лейтенант полиции ВИКТОР НИЛОВ.

Звоните «02»

— Виктор Иванович, с пьянством все более-менее ясно, и любой нормальный человек скажет, что уголовная ответственность за повторное управление в нетрезвом виде — это правильно. Но тонкости с оформлением мелких аварий не совсем ясны. Конечно, они всех раздражают, особенно когда из-за мелкой царапины перегораживают полдороги. Как водители должны поступать, куда звонить, чьи указания слушать, как разъезжаться и что делать со страховкой?

— Любое новшество, любую новеллу невозможно сразу сделать идеальной. Вообще понятие Европротокола или оформление ДТП без инспектора несколько лет назад вызывало отрицание и неприятие. Но время меняется, и меняется отношение людей к любой проблеме. Рассчитывать на то, что завтра эта норма заработает на 100%, не приходится. Нужно, наверное, какой-то период прожить в новых условиях, посмотреть, как этот опыт будет развиваться.

Если люди попали в дорожное происшествие, у них нет тяжелых последствий, их не так волнует вина одного или другого и они согласны оформить это без нашего участия, то, по идее, это идеал.

— Что они должны делать? Звонить «02»?

— Да. Дежурный спросит, что произошло, какие последствия, есть ли согласие по вопросу виновности, и проконсультирует, как заполнять бланк извещения о ДТП, который прилагается к каждому полису ОСАГО. Мы сейчас на нашем официальном сайте (www.gibdd.ru) разместили информацию, которая поможет автовладельцам, попавшим в аварию, выстроить правильный алгоритм своих действий. Рассчитываем, что и страховое сообщество не останется в стороне, а проведет серьезную информационную кампанию, которая будет способствовать распространению положительного опыта оформления ДТП без вызова инспектора. Ведь сейчас, когда два автомобиля, у которых поцарапаны зеркала, стоят на дороге и всем мешают, наверное, это неправильно.

Норма, которая сегодня существует по привлечению к ответственности за неосвобождение проезжей части, скорее, профилактическая. Рассчитывать, что завтра каждого, кто оказался на проезжей части и не убрал машину, мы будем привлекать, неправильно.

Безусловно, будут неточности, шероховатости. Мы надеемся, что о них нам будут сообщать, и все вместе постараемся их убрать. Мне кажется, эта новация полезна в первую очередь для самих водителей — с точки зрения сохранения их времени и нервов.

— Вы какие-нибудь разъяснения своим сотрудникам давали на эту тему? Расписывали алгоритм действий, в каком случае водителя наказывать?

— Нет. У нас нет права толковать закон, мы должны нормой закона пользоваться. Сегодня нет никакой установки, чтобы обязательно привлекать к ответственности тех, кто остался на проезжей части.

Это было бы неправильно. Достичь результата можно только с помощью взаимопонимания. Тем более что введение какой-либо нормы не означает, что завтра о ней будет знать каждый житель.

Больше прав — больше ответственности

— Сейчас лето, на дорогах огромное количество мотоциклистов, скутеров и велосипедов. В правилах есть жесткие требования к их передвижениям, но все равно есть риск не поделить с кем-нибудь из них дорогу. Как ваши сотрудники их контролируют и заставляют соблюдать правила?

— Я знаю взрослых людей, которые управляют мотоциклами, у них совершенно другое восприятие движения по отношению к автомобилю. Сейчас вы видите достаточно много «серьезных» мотоциклов на дорогах. За рулем солидные люди. И они сегодня очень часто выходят с инициативами о том, чтобы дать им некие дополнительные возможности двигаться по дороге. Они просят ездить между рядами, просят разрешить им двигаться по выделенной полосе. Они ощущают себя дискомфортно в общих условиях движения.

— А почему бы им не предоставить такую возможность? Пусть едут по выделению, а не между полосами, постоянно маневрируя и создавая проблемы другим водителям.

— Мы изучили мировой опыт. Так там мотоцикл точно такой же полноправный участник движения, как и любой другой. Двигается поток с определенной скоростью, так же должен двигаться и мотоциклист. И дополнительных преференций для него не предусмотрено. И там эти люди не просят себе никаких поблажек. А у нас говорят: «Мы сегодня ущемлены в правах, давайте создадим нам дополнительные условия». Я сам управляю мотоциклом и прекрасно понимаю, что, дав мотоциклистам немножко больше свободы, мы опять столкнемся с тем, что далеко не каждый сидящий за рулем ответственен. Больше прав — больше ответственности. Но у нас наоборот. Поэтому в этом вопросе лучше не рисковать жизнями тех же мотоциклистов.

Ведь что такое двигаться по выделенной полосе, когда там постоянно находится общественный транспорт? Это значит постоянно маневрировать. А что значит маневр? Это лишняя конфликтная точка. А при свободной полосе скорость мотоциклиста намного выше, чем скорость потока. Поэтому перестроение в общий поток — это конфликт и аварийная ситуация. Эксперимент, который был проведен в Москве, а потом был признан неудачным, абсолютно логичен, потому что сегодня те, кто управляет мотоциклами, не собираются изначально ехать по правилам.

— Понятно, что гоняться за мотоциклами себе дороже. Но есть фотовидеофиксация. В чем проблема настроить ее так, чтобы она снимала не спереди, а сзади? Например, в Канаде это повсеместная практика. В провинции Квебек даже передних номеров на машины не вешают.

— Фиксация номерного знака сзади — не проблема. Технические возможности это позволяют. Проблема в другом. Наша задача не методом административного принуждения, наказания, а убеждением все-таки прийти к тому, что, если вы хотите сегодня быть участниками движения, вы должны и вести себя подобающе. А мотоциклисты все время пытаются выделиться. Имея хороший мощный мотоцикл, им зазорно двигаться по МКАД со средней скоростью потока.

С инспектором и без него

— Как воспринимать сотрудника ГИБДД? Как карающий меч или все-таки как помощника? Наверное, в первую очередь каким-то образом он должен помогать участникам движения. А чаще получается наоборот. На Ваш взгляд, можно ли переломить это восприятие?

— Да не то что можно, это необходимо. Действительно, так получается, что мера пресечения последнее время возобладала. Хотя уже много десятков лет говорится о том, что сотрудник

Госавтоинспекции призван не только наказывать, но он должен всячески содействовать гражданам и участникам движения. И сам я, когда поступал на службу, и мои предшественники-руководители это не раз повторяли. Но вот этот разрыв между «надо» и тем, что получается, к сожалению, все время сохраняется. Есть, конечно, отдельные случаи, когда мы видим благодарность населения за оказанную помощь, за то, что оказались не посторонними. Но это сегодня не так часто, как хотелось бы, как должно быть.

Здесь вопрос очень сложный. Все начинается с обучения. Человек, который сегодня стоит 12, а то и 14 часов на дороге, за это время имеет огромное количество контактов. Причем общаться ему приходится с абсолютно разными категориями людей: дети, взрослые, разный социальный статус, разное образование. И чаще всего это негативное общение. А вся наша подготовка сводится все-таки к изучению правоприменения, к тем мерам, которые сегодня предусмотрены законом. Так, по идее, и должно быть. Ведь инспектор призван соблюдать закон.

Мы прекрасно понимаем, что для того чтобы инспектор был заботливым и понимающим, он должен быть для этого подготовлен. Но, с другой стороны, ведь нельзя ни одним нормативным документом прописать все, что происходит сегодня в жизни. И поэтому сейчас мы как раз озабочены тем, чтобы с помощью своих коллег, которые занимаются обучением, ввести в программу элементы, связанные с возможностью ухода от конфликта, возможностью стать более грамотным с точки зрения выстраивания взаимоотношений.

— Неужели повсеместное использование камер, видеорегистраторов и прочих гаджетов не помогает?

— Сначала средства видеофиксации общения с ГИБДД начали применять водители. А потом и мы переняли этот опыт. Здесь, безусловно, должно быть некое понимание между инспектором и водителем. Вот опыт полицейских Германии, где я был несколько раз. Там граждане достаточно дисциплинированы. Мы принимали участие в нескольких мероприятиях, в которых полиция ведет себя достаточно жестко. Но если они видят, что правонарушение совершено не злым нарушителем, если оно совершено по ошибке, по какому-то незнанию, то действия полицейского совершенно другие. Здесь есть над чем работать.

— Полицейский должен быть строг, но справедлив и не обращать внимания на выпады со стороны. Так?

— Наверное, это трудно сделать, потому что сегодня во всех сферах нашей жизни агрессия преобладает. Посмотрите, что сегодня делается в Москве утром или вечером! Все на нервах. А это сказывается на всем: и на работе, и на семье. Если нам удастся хотя бы частично это напряжение снять, это будет большой победой. Я могу привести несколько примеров, где напряжение удалось снять. Это, например, реорганизация системы регистрации транспорта. Чем больше мы упрощаем процедуру, чем меньше контакта сотрудника с человеком, обращающимся к нам, тем больше положительных отзывов мы принимаем.

Переходим на электронное обслуживание, заводим электронные очереди — еще лучше. Фотовидеофиксация, которая позволяет и вовсе исключить человеческий фактор из выявления нарушений, снимает массу конфликтов на дороге. Надо сегодня максимально использовать технические средства для того, чтобы объективность была на 100%. С другой стороны, те, кому приходится контактировать напрямую при оформлении или разборе ДТП, при выявлении правонарушений, должны проявлять уважение к гражданину, даже если он нарушил. Ведь пока человек не признан виновным, никто не вправе обвинить его.

— После всех реформ хватает ли сотрудников Госавтоинспекции?

— Здесь палка о двух концах. С одной стороны, количество проблем на дорогах остается достаточно большим. И на каждый перекресток реально мы не найдем нужного количества сил. Поэтому мы применяем технические средства. Но, с другой стороны, завтра транспорта меньше не будет. Количество дорог резко не увеличится. И получается, что каждый раз с развитием автомобильного парка нужно увеличивать численность сотрудников. Но это неправильно. Сотрудник Госавтоинспекции, в ручном режиме регулирующий движение, зачастую больше создает проблем. У него восприятие движения другое, он не видит всей картины. Проблемы на перекрестках должны решаться не присутствием инспектора, а другими методами. Я говорю об организации дорожного движения.

Возьмите сегодня любой субъект РФ и посмотрите. В администрации этого субъекта есть подразделения, которые отвечают за организацию движения? Я буквально по пальцам на руках пересчитаю города, где они есть.

— А где-нибудь таких специалистов обучают?

— Меня пригласили в МАДИ на выпуск. Сейчас будет выпуск именно таких специалистов. Но ректор жалуется, что не востребованы его специалисты. В Москве есть департамент транспорта, в Московской области только в прошлом году было создано подразделение, которое занимается этой проблематикой. В остальных регионах специалисты по изучению условий движения и реальной реализации тех или иных схем, к сожалению, не востребованы.

Статистика «пьяных» аварий

— Вам не кажется, что наши титанические усилия по пресечению пьянства за рулем пока ничего не дают, к сожалению? И опять повышается статистика, связанная с пьяными авариями. Есть ли рецепты какие-то, опыт зарубежных стран, которые с этим справились?

— Говорить о том, что у нас постоянный рост доли пьяных водителей, неправильно. В прошлом году количество ДТП было очень серьезно увеличено, так же как и количество аварий в результате управления нетрезвыми водителями. Но здесь сыграли роль два момента. Во-первых, с октября 2013 года всех водителей, кто участвовал в ДТП с пострадавшими, мы в обязательном порядке стали освидетельствовать, даже если у водителя не было внешних признаков опьянения. Во-вторых, как оказалось, мы не полностью владели информацией. В течение года мы проводили сверку всех данных по водителям, попавшим в ДТП и направленным на медосвидетельствование. И выяснилось, что примерно 22-24% нетрезвых добавились в статистику только потому, что не до конца информация из лечебных учреждений доходила до МВД.

Я бы не назвал это ужесточением. Столь строгая мера применима к той категории водителей, которые изначально не собираются следовать закону.

Ведь речь идет о повторном нарушении. Если взять статистику за последние пять лет, то количество людей, несколько раз попавшихся на управлении в нетрезвом состоянии, в два раза уменьшилось.

— Рецидивистов стало меньше?

— Да. Но в то же время участниками наиболее тяжких происшествий становятся именно нетрезвые водители. Сегодня пока рано говорить, достаточно ли принятых мер или нет. Потому что для рецидивистов, как вы их назвали, трудно что-то подобрать. Поэтому сегодня в рамках правительственной комиссии у Игоря Шувалова, да и в рамках обсуждения последних поручений Президента по снижению смертности, мы вместе с Министерством здравоохранения пытаемся наработать еще дополнительный комплекс мер для решения этой проблемы.

— **Что Вы имеете в виду?**

— Я имею в виду то, что сегодня человек, который оказался второй раз в нетрезвом состоянии за рулем, должен проходить более серьезное медицинское обследование.

А тем более, если он нетрезвым садится за руль в третий, четвертый раз. Это говорит о том, что человек болен. И здесь Минздрав вместе с нами наработал определенный механизм. Пока не хочу его озвучивать, но если он будет принят, это тоже позволит сократить количество нетрезвых за рулем. Мы не останавливаемся на том, что работаем только над кодексом. Мы с коллегами работаем сегодня по всему спектру нормативных актов, которые позволят сделать дороги безопаснее.

— **Это будут некие нормативные акты, связанные с выявлением пьяных на дорогах?**

— Это изменения в действующие нормативные акты, порядок проведения освидетельствования и проч. За последние несколько лет количество отказавшихся от медосвидетельствования увеличилось почти в два раза. Именно поэтому с 1 июля повторный отказ приравнивается к уголовному преступлению. Если нам удастся снизить количество «отказников», то, я считаю, мы сделаем очень большое дело.

— **Помимо пьянства, какие еще наиболее распространенные причины трагедий?**

— Наиболее острые проблемы — это нетрезвые водители, наезды на пешеходов и детский травматизм. Они и дают сегодня основной объем правонарушений, который приводит к таким тяжелым последствиям. Если брать отдельно пешеходов, то это две составляющие. Одна составляющая — это наезды непосредственно на самих пешеходных переходах. И, слава богу, нам удастся второй год эту ситуацию стабилизировать. Вторая составляющая — это пешеходы вне пешеходных переходов. Анализ происшествий показывает, что несмотря на инженерные решения по созданию удобных пешеходных переходов, главной проблемой остается безалаберность наших граждан.

Три четверти наездов происходят там, где переходов нет. Теперь предстоит детально разбираться с этими тремя четвертями. Это и появление в темное время суток из-за стоящего транспорта. Это движение вдоль проезжей части, в том числе в вечернее и ночное время. Именно поэтому была введена норма об обязательном применении световозвращающих элементов. Ведь у нас даже в населенных пунктах не все участки дорог обеспечены стационарным освещением. И поэтому там появление темного пешехода, темного силуэта — это огромная проблема.

Есть такой рейтинг

— **Какая европейская страна могла бы быть для нас ориентиром по безопасности дорожного движения? Какое место мы в рейтинге занимаем, и есть ли такой рейтинг?**

— Рейтинг есть. И мы довольно уверенно в него шагнули. Наши успехи в сфере безопасности отмечаются всеми. Но пока мы можем гордиться только тем, что входим в первую сотню по безопасности. Поэтому сравнивать нас с любой европейской страной пока не приходится. Но ведь эти страны, которые сегодня лидируют, шли к этому несколько десятилетий. Мы же фактически так серьезно проблемой безопасности на дорогах начали заниматься в 2004 году. Но если мы сегодня возьмем статистику 2004 года по аварийности и сравним с сегодняшней, то сегодняшняя будет лучше по всем позициям. И это несмотря на колоссальный прирост транспорта за это время.