

Стенограмма заседания Госдумы по изменению 12-й главы КоАП (ответственность за нарушение ПДД) в 1 чтении

Пункт 15 порядка работы. Проект федерального закона "О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях". Уважаемые депутаты, законопроекты под этим пунктом рассматриваются как альтернативные. Я приглашу на трибуну докладчиков (там, где они обозначены в порядке работы), а содоклад комитет будет делать по всем законопроектам сразу. Итак, пункт 15.1. Докладчик - депутат Государственной Думы Владимир Абдуалиевич Васильев. Пожалуйста, на трибуну.

Васильев В. Абдуалиевич, председатель Комитета Государственной Думы по безопасности, фракция "Единая Россия". Большое спасибо. Уважаемые коллеги, я сегодня вам докладываю по вопросу, который вызвал достаточно большой общественный резонанс, острое обсуждение. Но хотел бы сразу сказать, что по сути никаких противоречий - это подтвердили многочисленные встречи, консультации, анализ в средствах массовой информации - нет. В основном все согласны, что нужно ужесточить ответственность за поведение на дорогах, грубо нарушающее порядок. Вопрос в одном: насколько это будет эффективно и не сведёт ли коррупция на нет, а ещё хуже, так сказать, в большей степени к отрицательной составляющей вот эти меры? В связи с этим мы подготовили для вас справочный материал. Сожалею, но, по-моему, эту справку не раздали. Я хочу вам напомнить, уважаемые коллеги, что мы к этому законопроекту шли, как говорится, получив эстафету от наших предшественников, которым это не удалось в других созывах, и шли мы к этому три года. Если вы помните, в 2004 году мы внесли изменения в статью 12.8 КоАП (они вступили в действие 30 августа 2004 года), из которой исключили штраф как альтернативную санкцию за управление в нетрезвом состоянии. И вы помните, в этой аудитории и за пределами её очень многие нам говорили: ну что вы делаете, вот брали взятки, будут их в два раза, в три раза больше брать! Докладываю вам, что полугодие 2004 года, когда эта норма заработала, дало снижение этого вида нарушений в 4,6 процента, в следующем году - 20 процентов и в 2006 году - ещё 13 процентов. Получается, что за каждый год, по сути, пятьсот жизней было сохранено. При этом сократилось число раненых: если в 2004 году от пьяных водителей на дороге пострадали почти тринадцать тысяч человек, то в 2005-м - одиннадцать тысяч, а в 2006-м - девять тысяч восемьсот. Динамика очевидная. А высказывавшиеся опасения чаще всего построены на личном опыте и на таком, я бы сказал, заблуждении. Практика применения этого закона позволяет нам с уверенностью говорить, что нормы, которые мы вводим, естественно, при соответствующем обеспечении их исполнения дадут хороший результат. Это подтверждается и мировой практикой. Мы, по сути, ничего нового не внедряем, мы используем тот опыт, который есть. В связи с этим мне хотелось бы сказать вот о чём. Очень много вопросов возникло из-за того, что мы вводим как источник доказательства вины нарушителя средства контроля, видеоконтроля. Нас упрекают в том, что мы вводим презумпцию виновности. Это не соответствует действительности, мы делаем шаг в сторону цивилизованных правовых государств, где нарушения фиксируются техническими средствами, заметьте, объективно. Мы делаем шаг в сторону того, что у нас будет не субъективная армия инспекторов ГИБДД, порой не должным образом обеспеченных и недостаточно оплачиваемых, которые по своему разумению устанавливают в действиях того или иного водителя вину, а будут объективные средства контроля в виде видеокамер, с которыми спорить сложно, так как запись можно предъявить в процессе состязательного доказательства своей правоты в суде. Кстати, обратите на это внимание, мы предусматриваем порядок обращения в суд для того, кто не согласен с инспектором ГИБДД. Как показывает практика, предъявление фотографии виновному, как правило, на 80 из 90 процентов влечёт уплату штрафа, а для оставшегося десятка процентов тех, кто может доказать свою невиновность или упорствует, предусмотрена возможность состязательно доказывать свою правоту в суде. У нас есть позиция, ко второму чтению мы её рассмотрим, чтобы срок разбирательства, может быть, даже увеличить, предусмотреть не только судебное разбирательство, но и надзорное. Понятно, кассационное. Это можно обсудить. Но в первом чтении, как нам представляется, это позволит нам, самое главное, выйти на то, о чём мы давно говорили и о чём просят нас МВД и ГИБДД, - выйти на современную систему технического контроля за дорогами, за участниками движения. Ещё раз подчёркиваю: на объективную систему контроля, которая существует во всём мире. Ещё

один очень важный момент. Мы с вами вводим предельную норму содержания алкоголя в крови. Что сегодня происходит? Сегодня существует так называемая трубка трезвости, с помощью которой определяется, что есть алкоголь в выдыхаемом воздухе. Какая доза - не определяется. Теперь предлагается установить нормативно экспресс-тест с помощью алкотестера, который, естественно, будет сертифицирован, как импортный, так и отечественный. Это достаточно точный прибор, который позволяет на месте методом контроля выдыхаемого воздуха установить, каков процент алкоголя в крови у тестируемого. Если эта процедура не вызвала разногласий между инспектором и проверяемым, то она считается законченной и может служить основанием либо для привлечения к ответственности, либо для освобождения от ответственности. Если же что-то вызывает сомнение, тогда вступает в силу другая процедура - медицинское освидетельствование. Сегодня же, по сути, получается, что мы должны всегда проводить медицинское освидетельствование, а это сопряжено с перемещениями на расстояние и занимает очень много времени. О чём ещё хотелось бы сказать? Много было возражений по поводу того, что у нас вводятся такие жёсткие нормы, которые серьёзно ударят по нашему водителю, по его бюджету, по бюджету семьи. В связи с этим мы специально распространили таблицу, которая свидетельствует о том, что мы сегодня имеем в плане ответственности. А имеем мы штрафы в 50 рублей, которые, кстати сказать, судебные приставы не взыскивают - у нас взыскиваемость сегодня реально 40 процентов. На это нам что говорят? Что финансирование процедуры взыскания этих средств по сумме превосходит результат. Значит, мы выходим на приемлемые суммы, как нам кажется. Вот я остановлюсь на самом малом. Первое в этой графе. У нас сегодня за то, что человек не пристегнулся ремнём... А кстати сказать, по данным ООН, из ста погибших, если бы люди пристёгивались ремнями, восемьдесят пять могли бы остаться в живых. Нам тоже об этом надо задуматься, это уже не частное дело, это наше дело, дело общества. Так вот, 50 рублей за это у нас предусмотрено. Первый проект предполагал 500 рублей, мы остановились на сумме 300 рублей, это то, что сейчас предлагается в этом проекте. Если вы посмотрите внимательно, вы увидите здесь три варианта: действующий, то, что было в первом проекте... Кстати говоря, уважаемые коллеги, мы исключили из первого проекта полностью такую процедуру, как повторность и балльность, - слишком много было сомнений. И я скажу, что все авторы, все участники пришли к пониманию того, что необходимо посмотреть, как закон будет исполняться сотрудниками ГИБДД. Если мы увидим, что в целом положительная реакция в обществе, можно будет прийти и к этому, а пока вот так решили. Я бы хотел подчеркнуть, что мы до минимума свели применение ареста, но в то же время мне, как одному из авторов, представляется, что он уместен: пьяный за рулём, лишённый прав. Вдумайтесь, были абсурд, пробельность. Мы предлагали в первом варианте только пятнадцать суток ареста, сегодня предполагается штраф 5 тысяч рублей либо арест до пятнадцати суток. Понятная норма. В отношении кого? Пьяный за рулём, лишённый прав. Есть ещё у нас случаи, их три, они чётко определены. Это отказ от освидетельствования... виноват, оставление места ДТП, за это и ранее предусматривался арест, сегодня мы предлагаем: лишение прав на полтора года - один год, арест на пятнадцать суток в том случае, когда оставляется на месте происшествия человек без оказания помощи (кстати говоря, это по сути преступление). Далее - отказ от освидетельствования лишённого прав. Заметьте, кстати, по мере того как мы реализовывали вот этот закон, нормативную базу стали выполнять, резко возросло количество отказов от освидетельствования, потому что те, кто был в нетрезвом состоянии, стали таким образом уходить от ответственности. С тем чтобы перекрыть эту лазейку, мы вводим ответственность за это, и особенно, я ещё раз подчёркиваю, при отказе от освидетельствования лишённого прав, и предусматриваем арест. В общем, исчерпывающий перечень дан по случаям применения ареста, я хотел бы, чтобы не занимать ваше внимание, призвать вас к тому, чтобы вы посмотрели ещё раз это внимательно. И что ещё хотелось бы в конце сказать. Эта тема волнует всех: президента, который дал поручение соответствующее исполнительной и законодательной власти в этой части, граждан России, которые каждый день на дорогах сталкиваются с циничным игнорированием правил дорожного движения, связанным с тяжкими последствиями, а иногда и с риском для жизни. И конечно же, мы, как законодатели, не можем сейчас не принимать мер. Я хотел бы сказать спасибо нашим критикам, коллегам и, наверное, друзьям, потому что только друзья могут говорить: "Что вы делаете, "Единая Россия", предлагая такой законопроект в стране, где тридцать шесть миллионов транспортных средств, при подготовке к выборам?" Вопрос правомерный. Но я хотел бы в связи с этим обратиться к вам и сказать присутствующим здесь представителям всех фракций: а давайте вот сейчас и определимся, что такое популизм, что такое игра в него и что такое защита населения от угрозы, защита, которую должны осуществлять мы с вами, как законодательная власть. Если мы сделаем ошибку - да, мы за это ответим, но я глубоко убеждён, что мы находимся на верном пути. И конечно же, это на нас возлагает огромную ответственность. Мы должны будем смотреть, методами доступного парламентского контроля следить за тем, как это будет реализовываться ГИБДД, чтобы не дискредитировали закон недобросовестным исполнением, но это уже другая задача. В ГИБДД, я проинформирован об этом, предусматриваются определённые мероприятия, и мы в этом, безусловно, заинтересованы. Вы знаете, что сейчас есть поручение президента, уже работает структура, которая предусматривает реальную борьбу с коррупцией и в части контроля за доходами, в том числе сотрудников правоохранительной системы. Так что

комплекс этих мер позволит нам существенно изменить ситуацию. И последнее. Многие водители говорят: "Вы сделайте нормальные дороги!" Заметьте, мы вводим повышенную ответственность должностных лиц за такие нарушения, в частности, обратите внимание, за повреждение дорог и сооружений, нарушение правил ремонта и непринятие мер по ремонту дорог, к слову сказать, с юридических лиц мы предлагаем брать штраф в сумме 400 тысяч рублей. Так что я полагаю, что вот такие совместные и комплексные действия при реализации закона должны привести к тому, что мы существенно, кардинально изменим ситуацию на дорогах в нашей стране и, самое главное, зожим основу для того, чтобы дороги, как общедоступные, так и платные дороги, которые планируется строить, контролировались, подчёркиваю, в автоматическом режиме и чтобы этот контроль осуществлялся техникой беспристрастно, а по фактам нарушения работали компактные, оперативные, высокотехнически оснащённые группы высокооплачиваемых сотрудников ГИБДД, и мы ответим на все вопросы. Если мы ответственно будем решать эти задачи, народ нам скажет спасибо. Если нет - ну, понятно. В этом и состоит наша политическая ответственность. Спасибо большое. Приглашаю вас высказать своё мнение по этому вопросу.

Председательствующий. Спасибо, Владимир Абдуалиевич. Уважаемые коллеги, у меня имеются письменные обращения авторов законопроектов 15.2 и 15.3, которые предлагают нам рассмотреть эти законопроекты без их участия. Поэтому мы откладываем обсуждение этих законопроектов до содоклада председателя профильного комитета. Я приглашаю на трибуну Виктора Валерьевича Похмелкина, который доложит два законопроекта, пункты 15.4 и 15.5. Первый законопроект - "О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях" (об устранении противоречий в ряде статей главы 12 и главы 27 кодекса), а второй касается вручения акта медицинского освидетельствования на состояние опьянения лицу, в отношении которого оно проводилось. Пожалуйста.

Похмелкин В. В., фракция "Справедливая Россия" - "Родина" (народно-патриотический союз)". Спасибо. Уважаемый Олег Викторович, уважаемые коллеги! Поскольку невозможно представлять свой альтернативный проект, не касаясь других, а также одновременно учитывая, что фракция "Справедливая Россия" поручила мне представить её позицию по этому проекту, я прошу дать мне возможность не только поговорить о своих проектах, но и обозначить своё отношение к альтернативным, прежде всего к главному альтернативному проекту, который только что представил уважаемый Владимир Абдуалиевич.

Председательствующий. Виктор Валерьевич, правильно ли я вас понимаю, что это будет считаться также выступлением от фракции?

Похмелкин В. В. Да, если нет возражений. Спасибо. Уважаемые коллеги, с давних времён известно, что главная сила наказания в борьбе с любыми правонарушениями не в его жестокости, а в его неотвратимости. Люди самых разных политических взглядов, отстаивающие принципиально различные позиции, сходились в этом. Я думаю, что такие высокоуважаемые и высококвалифицированные юристы, как Владимир Абдуалиевич Васильев и Владимир Николаевич Плигин, авторы данного законопроекта, не могут не знать этой азбучной истины. Тем не менее нам всё-таки предложено сегодня заняться не столько проблемой неотвратимости наказания, сколько проблемой его жестокости, и именно в мягкости наказания видится сегодня главная причина всех бед на наших дорогах. Но давайте посмотрим на ситуацию. Если наказание, даже самое жестокое, применяют не высокие профессионалы, не честные и неподкупные люди, а те, кто, в общем, в силу различных причин - своей невысокой заработной платы, забитости, недостаточной подготовленности, бессовестности в конце концов - одно нарушение пропустит, а за другое будет наказывать, причём совершившего более тяжкое отпустит, потому что получил за это вознаграждение, а к другому нарушителю проявит неоправданную суровость, то согласитесь, что таким образом можно извратить любой, самый лучший, самый хорошо задуманный закон. И поэтому надо ответить на главный вопрос: а кто будет применять вот те наказания, которые сегодня предлагают наши коллеги? Вот Владимир Абдуалиевич говорил о том, что сейчас есть определённый перелом в борьбе с пьянкой за рулём. Я не скажу, что это перелом, пока наметилось только начало обнадёживающей тенденции, дай бог, чтобы она укрепилась. Конечно, вот то безальтернативное лишение прав сыграло свою роль, но сыграло не только оно. Одновременно с этим происходят и другие вещи. Вот 8 марта мы все, я думаю, не без удовольствия наблюдали, как в городе Москве по крайней мере сотрудники ГИБДД останавливали женщин-автолюбителей и вручали им цветы. Замечательно! А буквально через два дня после этого мне сообщили из города Краснокамска Пермского края о вопиющем случае: два сотрудника ГИБДД женщину-автомобилиста, которая отказалась ехать на освидетельствование на состояние опьянения, вытащили из машины и избили, причём избили самым тяжёлым образом. Сейчас решается вопрос о возбуждении уголовного дела по этому факту. И это, к сожалению, не единичный случай. У меня, как у председателя движения автомобилистов, масса обращений со всей страны о произволе, безобразиях, коррупции и так далее. Так вот я спрашиваю: даже если считать этот закон идеальным, как он будет применяться? А ведь об этом, повторяю, ни слова. Поэтому на самом-то деле,

прежде чем ужесточать наказание, надо провести глубокую реформу всей системы управления безопасностью дорожного движения. Есть опыт Сингапура, есть опыт Южной Кореи: действительно жёсткие, драконовские меры борьбы с нарушителями, но одновременно с этим жесточайшая борьба с коррупцией, и только это в совокупности дало определённый результат. К сожалению, мы не можем в рамках парламента повлиять на реформу управления, это далеко не всегда наша прерогатива, но, увы, так вопрос пока, по крайней мере авторами законопроекта, не ставится, во всяком случае такой же активности, как по продвижению этого законопроекта, я, честно говоря, не наблюдаю. Это первое. Второе. Вот часто сторонники этого законопроекта приводят такой аргумент: ну а какая разница, куда платить, ну пусть в конце концов деньги, бо́льшие деньги будут платить в карман гаишнику, в общем всё равно это будет сдерживающим фактором для водителя, поскольку платить придётся гораздо больше, чем сейчас. Но ведь что в итоге получится? И сегодня у нас инспектора ГИБДД не сориентированы на то, чтобы предупреждать дорожно-транспортные происшествия - самое главное, а если коррупция приобретёт ещё больший размах, мы получим окончательно развращённых, деморализованных людей, которые будут заинтересованы в том, чтобы ДТП было как можно больше, чтобы нарушений было как можно больше, потому что они кормятся с этого. Коррупцией победить зло невозможно, коррупция умножает зло, а не сокращает его. Или вот те из вас, кто часто ездит за рулём или просто даже в качестве пассажира, способны увидеть такую ситуацию. Скажем, стоит знак "Обгон запрещён", или знак ограничения скорости, или какой-нибудь поворот, спуск, подъём. Где стоит сотрудник ГИБДД, если он вообще стоит? Он стоит не перед знаком, а за ним. Он стоит не для того, чтобы предупредить нарушение (а ведь мы очень хорошо знаем: стоит сотрудник ГИБДД - сразу все по тормозам, нормальная реакция, кстати, хороший эффект), нет, он встанет там, подальше, чтобы выловить уже нарушителя и разобраться с ним. Извините, а если это нарушение приведёт к самым тяжёлым последствиям, кто будет отвечать? По-моему, отвечать будет и тот сотрудник ГИБДД, который мог предотвратить, а этого не сделал. И увы, наша система нынешняя, и в том числе этот закон, не будет ориентировать их на профилактику и на предупреждение, вот в чём беда. Ещё один довод. Вот говорят: чем жёстче наказание, тем эффективнее вроде как бы борьба с правонарушениями. Увы, не так. Ведь и сегодня у нас за нарушение правил дорожного движения, повлёкшее самые тяжкие последствия, гибель людей и так далее, установлена уголовная ответственность, до семи лет лишения свободы. Это каждый водитель знает или по крайней мере каждый второй знает, но это не останавливает. То есть страх перед самым серьёзным наказанием, гораздо более серьёзным даже, чем лишение прав или административный арест, не говоря уже о штрафе, не останавливает. Чего же мы хотим? Тем не менее предыдущий докладчик прав в одном: большинство здравомыслящих участников дорожного движения согласны с тем, что нынешняя система ответственности несовершенна, что её надо улучшать, в том числе и за определённые нарушения наказания усиливать. Конечно, когда за проезд на красный свет 100 рублей - это ничтожно мало в нынешних условиях. Но самое главное в системе наказаний - обеспечить справедливость и соразмерность, сделать так, чтобы за тяжкие нарушения человек наказывался более строго, чем за менее тяжкие, и устранить по возможности несправедливость. А вот что касается той нормы, о которой Владимир Абдуалиевич сказал, что, в общем, она как бы выверена и хорошо сделана, я считаю, что это вообще образец... как бы сказать так, помягче, образец несправедливости, а именно: когда предлагается для водителя, лишённого водительских прав уже или не имеющего их и севшего пьяным за руль, альтернатива - либо административный арест, либо 5 тысяч рублей штрафа. Это что такое, простите меня?! Во-первых, есть общий юридический принцип: если уже применялось одно наказание, то за следующее, повторное нарушение наказание должно быть более строгим. Штраф при любом его размере - это менее строгое наказание, чем лишение водительских прав. Ну и самое-то главное, ведь что за альтернатива? Получается так: кто побогаче, сможет откупиться, а победнее - значит, должен идти под арест? По-моему, это грубейшее нарушение социальной справедливости, которое просто надо устранять. Я согласен, пьянству - бой, полный, никаких послаблений даже быть не может и близко, вплоть до уголовной ответственности, нет возражений, но тогда давайте сделаем так, чтобы все были равны перед законом, чтобы не было таких преимуществ для более состоятельных людей, что, на мой взгляд, неправильно. Ещё одна очень важная позиция. Законопроект в части усиления наказания можно обсуждать: больший штраф, меньший штраф - я об этом ещё чуть дальше скажу, - но зачем обременять этот законопроект абсолютно неадекватными нормами, расширяющими полномочия сотрудников ГИБДД? Зачем и без того широкие их полномочия расширять? Я неоднократно обращался к моим коллегам, оппонентам, друзьям, как угодно, к которым я отношусь с глубоким уважением, авторам этого законопроекта: "Ну давайте уберём эти одиозные нормы, которые не имеют отношения к усилению ответственности! Ну зачем давать сотрудникам ГИБДД эти дополнительные полномочия? Уберём их, и споров станет намного меньше". Нет, упорно этот закон не только связывают с усилением наказания, но и обязательно с расширением полномочий сотрудников ГИБДД. Вот один из немногих законопроектов, мной инициированных, который вы поддержали, - чтобы при выплате штрафа в постановлении об уплате штрафа обязательно указывались банковские реквизиты. Многократно Владимир Николаевич Плигин говорил: мы эту норму сохраним. И она вновь уже в третьем, доработанном варианте остаётся... вернее, остаётся исключение этого положения, то есть опять будут выдаваться

постановления, будут выдаваться квитанции и там не будет банковских реквизитов. Почему эту норму оставляют упорно, я не понимаю. Это что, недосмотр? Но ведь это третий уже проект. Или здесь какая-то другая причина? Ещё раз повторяю, мы готовы обсуждать размеры штрафов, иерархию наказания и так далее и считаем, что в целом должно быть усиление ответственности, но категорическое условие поддержки этого законопроекта всем автомобильным сообществом - уж, извините, скажу это прямо - ни в коем случае не расширять полномочия сотрудников ГИБДД и не давать им дополнительных коррупционных возможностей. Очень важный вопрос - данные видеосъёмки. Не могу согласиться, ну, не с докладчиком... Сегодня прозвучало во многих средствах массовой информации, что впервые данные видео- и фотосъёмки будут использоваться в качестве доказательства. Послушайте, о чём идёт речь?! И сегодня они могут использоваться, никаких проблем. Просто нам предлагается это доказательство сделать царицей доказательств, а царица доказательств, простите, - это присной памяти господин Вышинский и 37-й год, когда признание вины было царицей доказательств. Ни одно из доказательств не должно иметь бо-льшую юридическую силу, чем все остальные. Это первое. И второе. Зачем действительно отменять презумпцию невиновности? Вот цивилизованная формула. Прислали на дом собственнику машины постановление о возбуждении дела об административном правонарушении с фотографией, ему предлагается сделать соответствующее заявление. Он сделал заявление, что он не был за рулём машины, что он дал на неё доверенность. Проводится проверка, которую осуществляют правоохранительные органы. Подтвердилось - привлекают к ответственности виновного, не подтвердилось - собственника. Но в данном случае, к сожалению, всё-таки авторы настаивают, чтобы было исключено положение о презумпции невиновности применительно к автомобильным делам. Зачем? Можно соединить и то и другое. Я считаю, что это надо сделать ко второму чтению, если данный проект будет принят. Теперь два слова о тех проектах, которые я предлагаю в качестве альтернативы. Они связаны с усилением гарантии защиты прав участников дорожного движения, с усилением ответственности сотрудников ГИБДД за свои действия и одновременно с облегчением процедуры выявления административного правонарушения и его оформления. Дело в том, что сегодня - это очень важный вопрос - проводимое в отношении лица, подозреваемого в правонарушении, медицинское освидетельствование, влекущее за собой самые тяжёлые для водителя последствия - лишение права управления транспортным средством, не сопровождается обязательной выдачей ему акта медицинского освидетельствования, и это, конечно, абсолютная и вопиющая несправедливость и элемент такого полицейского государства. Именно такая норма мной и предлагается, но почему-то в данном случае этот законопроект рекомендуется к отклонению, хотя, на мой взгляд, нет и не может быть разумных аргументов против подобного рода предложения. Второе моё предложение. Чем чаще всего пользуются недобросовестные сотрудники ГИБДД? Они останавливают водителя и говорят: "Сейчас мы с тобой будем составлять протокольчик". И это минут на сорок, на сорок пять, а ещё холодно, мороз. Что дальше делать бедному водителю? "Отпустите меня как можно скорее, я готов заплатить" - и поехал. Регистрация, составление протокола - громоздкая процедура. Когда есть спор по поводу факта нарушения и его квалификации, конечно, деваться некуда, надо протокол составлять, но, если я, как водитель, согласен с тем, что нарушил, и с квалификацией этого нарушения, зачем эта процедура? Выписывайте мне квитанцию, и я пойду платить штраф, если, конечно, за этим не стоит необходимость лишить меня прав. Тогда необходима судебная процедура. Я именно это и предлагаю, но почему-то говорят: нет, мы это не будем принимать, это чьи-то там права нарушает. По-моему, здесь всё понятно и всё нормально. Договорились между собой, причём договорились на основании закона, а не потому что кто-то чего-то там не захотел, - всё, квитанция, и я пошёл платить штраф. По-моему, это убыстряет процедуру и лишает дополнительных коррупционных рычагов сотрудников ГИБДД. Я полагаю, что этот законопроект можно и нужно принять или по крайней мере нужно инкорпорировать его текст в тот проект, который будет принят в первом чтении. Вторая позиция, о которой хотелось бы сказать два слова. Очень острый вопрос - это эвакуация автомобилей, острейший вопрос. С одной стороны, конечно, безобразие при парковках: парковка вторым рядом, в тоннелях, где угодно. Ясное дело, что эти машины мешают движению и что-то с ними надо делать. С другой стороны, колоссальный произвол со стороны эвакуаторщиков, всех, кто эту систему реализует, тем более что за всем этим стоят очень серьёзные коммерческие структуры. Значит, нужно найти некий баланс в этой ситуации. Я предлагаю два варианта. Вариант первый. Если машину, которая мешает движению, можно переместить, и переместить на место в пределах шаговой доступности, надо это делать обязательно, а не везти её ни на какую штрафстоянку, потому что, извините, человек и так заплатит штраф. Пусть этот штраф будет поднят, возражений нет, но обрекать человека на такие вот вещи, когда он выходит и, не видя своей машины, начинает бегать, судорожно искать её, звонить, с большим трудом находит, - мне кажется, это уже чрезмерно, тем более что очень часто эвакуируют машины, которые вообще ничему и никому не мешают, и просто на этом зарабатывают. Тогда, когда нет такой возможности (особенно в центре Москвы её действительно нет), - да, помещайте машину на штрафстоянку, но хотя бы сделайте как сейчас в Москве: эвакуация бесплатно и первые сутки хранения бесплатно. Нельзя дважды наказывать за одно и то же! Если есть штраф, установленный за нарушение правил стоянки и остановки, будьте добры, взимаайте штраф, но навязывать эту услугу и дополнительно платить за это - это просто нарушение

общеправовых принципов. В связи с этим я полагаю, что в том или ином виде, но такого рода изменения надо принять. Авторы же предыдущего законопроекта сегодня предлагают сделать очень просто: всю эту процедуру регулирует правительство, то есть отдаётся на откуп исполнительной власти. Нет, её надо обязательно оградить законодательно! Понятно, что не все вопросы надо здесь решать, но надо, чтобы основные, коренные права граждан были защищены. И в завершение, поскольку время моё истекает, хочу ответить на упрёк в популизме. Поверьте, нет никакого желания срывать политические дивиденды на жизнь и здоровье людей. Это очень острый вопрос, чтобы спекулировать на нём. Но в данном случае, поверьте, я одновременно выражаю и серьёзную часть общественного мнения. Я утверждаю, что большинство автомобилистов за наведение порядка, за то, чтобы действительно усилить ответственность, но они также категорически... (Микрофон отключён.)

Председательствующий. Пятнадцать секунд добавьте.

Похмелькин В. В. ...произвол и беззаконие, которые осуществляются. Что касается позиции фракции "Справедливая Россия". Большинство депутатов фракции не поддерживают этот законопроект в первом чтении, тем не менее некоторые члены нашей фракции проголосуют за концепцию закона, но с обязательным условием, что поправки, направленные против коррупции и произвола представителей государства, будут ко второму чтению учтены... (Микрофон отключён.)

Председательствующий. Спасибо. По пункту 15.6 доклад депутата Митрофанова Алексея Валентиновича, а потом содоклад Плигина по всем остальным законопроектам, поскольку там нет докладчиков. Пожалуйста.

Митрофанов А. В. Уважаемый председательствующий, уважаемые депутаты! Разрешите представить вам законопроект "О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях" по вопросу об увеличении штрафных санкций за правонарушения в области дорожного движения. Это законопроект, цель которого - ужесточить наказание за нарушения правил дорожного движения. Мы предлагаем повысить административную ответственность водителей транспортных средств за целый ряд нарушений правил дорожного движения, и в наших поправках как раз содержатся конкретные пункты по повышению ответственности водителей. Но, с другой стороны, в свете того, что сейчас вот этот вопрос обсуждается широко и представлены альтернативные проекты, мы должны сказать, что нельзя допустить нарушения конституционных норм в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях. В частности, по нашему мнению, нельзя наказывать водителей и собственника автомобиля на основании фотографии и не составлять при этом протокол. Это значит нарушить общепризнанные процедуры: участие адвоката, фиксация свидетелей, разъяснение гражданам их прав и обязанностей, закреплённых в статье 49 Конституции Российской Федерации и в статье 1.5 КоАП, где установлено, что каждый обвиняемый не обязан доказывать свою невиновность и что лицо, в отношении которого ведётся производство по делу об административном правонарушении, считается невиновным, пока его вина не будет доказана в порядке, предусмотренном кодексом. В отличие от предлагаемых изменений, которые сейчас докладывались нам, и в том числе в главном, ну, в первом докладе, мы предлагаем не касаться примечаний к статьям 12.1 и 12.19 и предлагаем их сохранить. В примечании к статье 12.1 устанавливается запрет на повторные проверки на дорогах транспортных средств, прошедших в установленном порядке техосмотр. Авторы исходят из презумпции невиновности и порядочности как инспектора, проводившего ТО, так и водителя, представившего свой автомобиль. В более широком плане, в дискуссионном. Это не содержится в предлагаемых мною поправках, но хочу сказать, что, я думаю, в ближайшее время мы внесём соответствующие поправки, касающиеся возможности исключить технический осмотр вообще. Честно говоря, непонятно... Ещё раз подчёркиваю, это не содержится в предлагаемых сейчас поправках, но в порядке дискуссии я думаю, что, ужесточив ответственность на дорогах (а мы придём к какому-то ужесточению, это ясно), мы должны будем и какие-то неразумные позиции исключить. Что даёт, например, техосмотр раз в год, ну что он даёт? Машина может сломаться через неделю, через пять дней, может на выходе, так сказать, после технического осмотра. Дальше, несёт ли тот сотрудник?.. Вы знаете хотя бы один такой случай, чтобы тот сотрудник, который проводил технический осмотр, потом понёс какое-то наказание, если было дорожно-транспортное происшествие из-за неисправности той машины, техосмотр которой он проводил? Никакого. Так зачем это делать? Ну, через два месяца, скажем, из-за неисправности эта машина влетела в ДТП. Играет ли какую-то роль то, что человек два месяца назад, допустим, прошёл техосмотр? Да никакой роли это не играет! Ну и не секрет, конечно, что техосмотр иногда превращается в форму побора, когда просто за деньги можно получить соответствующие удостоверяющие документы. И это одна из тех процедур, о которой часто сигнализируют водители и которая вообще как бы унижает человеческое достоинство. Очереди. У нас не во многих местах очереди сохранились, но, в частности, здесь очереди сохраняются. Ну, это так, некоторое отступление от сегодняшних поправок. Я думаю, что нам надо серьёзно задуматься о возможности отменить техосмотр, как бессмысленный абсолютно. Особо хочу остановиться на сохранении примечания в статье

12.19 КоАПа, где содержится прямой запрет на применение блокираторов и эвакуаторов как за нарушение правил стоянки, остановки автомобилей, так и за отказ платить деньги на различных платных парковках, где происходит вымогательство и мошенничество. Во многих странах сотруднику правоохранительных органов достаточно выписать квитанцию, приклеить её к лобовому стеклу, чтобы владельцем транспортных средств в течение некоторого времени, в течение одних суток, был оплачен штраф за нарушение правил стоянки или остановки автомобиля. Транспортное средство - это собственность гражданина, и она признаётся и защищается в соответствии со статьёй 8 Конституции Российской Федерации. Просто забрать автомашину, не заботясь о состоянии здоровья водителя, никто не имеет права. Никто также не имеет права лишать гражданина его собственности путём применения эвакуатора. И все схемы, которые применяются в некоторых городах, такие обводные схемы, якобы это не эвакуаторы, а средства, применяемые в случае опасности, чрезвычайной ситуации, - всё это нарушение закона. И если бы мы имели независимый суд, то всё это давно уже было бы отменено, потому что эвакуатор - это, конечно, издевательство. Судя по практике городов, часто применяется эвакуатор на широкой улице, где и не надо его применять, кстати, часто в ночное время, когда спокойно можно и так ехать. А зато в переулке, где много машин и надо бы поработать эвакуатору, он не работает, потому что он там не проедет, просто технически не проедет (я беру московский опыт здесь). Возникает вопрос: зачем он нужен вообще? В связи с этим авторами законопроекта предлагается из статьи 27.13 исключить упоминание о статье 12.19, так как в исключительных случаях автомобиль может быть задержан. Например, водитель поехал на такси за забытым дома водительским удостоверением, его автомобиль находился в это время на пикете ГАИ. Но эвакуаторы и штрафные стоянки должны быть ликвидированы, как недопустимые и неприемлемые способы решения проблемы для собственников автомашин. И это не борьба с нарушителями дорожного движения, а просто произвол сотрудников ГИБДД и связанных с ней структур. Авторы законопроекта считают, что мера, предпринятая в качестве санкции за управление автомобилем водителем в нетрезвом состоянии, то есть лишение прав на срок от полутора до двух лет, сыграла свою роль, и количество ДТП с участием пьяных водителей в 2005 году сократилось на 18 процентов. МВД России считает, что без лишней волокиты следует лишать права управления транспортным средством прямо на месте тех лихачей, кто превышает на дороге скорость на 40 километров в час от установленной (статья 12.9), проскакивает на красный свет (статья 12.12), создавая при этом аварийную обстановку. Однако авторы законопроекта считают, что достаточно увеличить штрафные санкции с нынешних 100 рублей до 500 рублей, а в случае превышения скорости свыше 60 километров в час - до 1 тысячи рублей. В пояснительной записке указано, что ужесточение правил дорожного движения в Японии в 2002 году позволило через год зафиксировать самый низкий уровень смертности при дорожно-транспортных происшествиях с 1966 года. По новым правилам управление автомобилем в нетрезвом состоянии вне зависимости от дозы алкоголя влечёт за собой утрату водительских прав на один-два месяца и штраф около 5 тысяч долларов. Новый автодорожный кодекс Италии, ужесточивший меры борьбы с нарушителями правил дорожного движения, вступил в силу в 2001 году. Согласно требованиям этого документа парковка в неполюженном месте влечёт за собой штраф в сумме 120 долларов, проезд на красный свет - 250 долларов, превышение скорости - главная причина высокой смертности на дорогах Италии - обходится в сумму от 300 до 1200 долларов, отсутствие страховки потребует от нарушителя от 700 до 2500 долларов. Если бы мы ввели аналогичные санкции, то количество дорожных происшествий сократилось бы во много раз. В Испании с 2004 года вступили в силу новые правила дорожного движения, которые предусматривают значительное ужесточение мер против нарушений на трассах. По новым правилам дорожного движения главной мерой наказания водителей-нарушителей стало лишение водительских прав на год. Затем, если автовладелец захочет снова получить права, ему придётся заново сдавать экзамены. Размер штрафов за нарушение правил дорожного движения в Польше исчисляется в строгом соответствии со специальной таблицей и без всяких вилочек. Превышение скорости на 20 километров в час за городом влечёт штраф в сумме 22 долларов, в городе - 18, превышение скорости на 40 километров в час - соответственно 56 и 44 долларов. Езда днём без ближнего света в период с 1 октября до 1 марта наказывается изъятием у водителя от 22 долларов, а нарушение преимущественного права пешеходов на переходе стоит 89 долларов. Повышенные штрафные санкции - это один из методов улучшения безопасности дорожного движения, так считает руководство ГИБДД. Надо сказать, что наши подходы изложены в наших предложениях, замечания Комитета Госдумы по конституционному законодательству и государственному строительству, в который я вхожу, Правительства Российской Федерации, Правового управления сводятся в основном к тому, что в некоторых изменениях штрафных санкций не установлен нижний предел административного штрафа. Но это возможно исправить при подготовке законопроекта ко второму чтению, концепция законопроекта сохранится. Ещё раз в двух словах, в чём наша идея. Да, мы повышаем штрафные санкции. Некоторые штрафные санкции мы повышаем существенно, и это будет касаться реальных нарушителей, но - никаких блокираторов, никаких эвакуаторов! Спорный вопрос - о технических средствах контроля, то есть это тоже выносим за скобки. И в перспективе, конечно... опять же этого нет в нашем проекте, но мы будем думать над тем, чтобы отменить техосмотр, который совершенно не нужен и ничего не даёт. Привычка есть к нему, толку с него - никакого. Таким образом,

с одной стороны, мы усиливаем инструменты влияния на водителей, с другой стороны, что-то даём им, условно говоря, в качестве компенсации, потому что в том законопроекте, главным, который сегодня выносится, - в нём мы только жмём, и я думаю, что в условиях выборов и наступающей ситуации декабря 2007 года в таком виде он точно не пройдёт: если его не заблокируют здесь и мы его не ослабим, его заблокирует Совет Федерации, и тогда другая партия, вы знаете какая, получит на этом дивиденды. Она уже заблокировала договор с Татарстаном. Вы здесь все кричали за договор с Татарстаном, только ЛДПР дело чувствовала раньше вас, мы всегда раньше вас всё знаем. И заблокировали всё? Заблокировали. То же самое будет вот с этими жёсткими мерами, если мы оставим их вот в такой жёсткой форме. Мы идём на выборы, и это надо учитывать. Надо бороться с лихачами, но надо и делать шаги, логичные шаги в сторону самого водителя, без этого нельзя. Если, допустим, мы отменим техосмотр, но в то же время повысим ответственность за совершение дорожно-транспортного происшествия из-за технической неисправности транспортного средства, логично это будет? Логично. Мы надеемся на сознательность водителя, но в то же время говорим ему: если попадёшь в аварию, у тебя будут дополнительные проблемы, так что всё в твоих руках. Такой подход ещё логичен, но подход - только жать в одну сторону, я думаю, что он не пройдёт. И прошу на этот политический фактор обратить внимание, а то вы дадите очки совершенно другим людям в Совете Федерации.

Председательствующий. Спасибо, Алексей Валентинович. Информую вас, уважаемые депутаты о том, что по пунктам 15.7, 15.8, 15.9, 15.10, 15.11, 15.12 и 15.13 у меня имеются письменные заявления субъектов права законодательной инициативы с просьбой рассмотреть эти законопроекты без их участия, без участия их представителей. Поэтому я приглашаю на трибуну для содоклада по всем законопроектам председателя Комитета по конституционному законодательству и государственному строительству Владимира Николаевича Плигина.

Плигин В. Н., председатель Комитета Государственной Думы по конституционному законодательству и государственному строительству, фракция "Единая Россия". Уважаемый Олег Викторович, уважаемые коллеги! Вашему вниманию представлен проект федерального закона "О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях", внесённый депутатами Государственной Думы Васильевым, Москальцом, Плигиным, Розуваном, Стрельниковым, Харитоновым, Бобыревым и Ройзманом и направленный на усиление ответственности за правонарушения в области дорожного движения, предусмотренные главой 12 кодекса. Одновременно с этим законопроектом предлагается рассмотреть ещё двенадцать альтернативных законопроектов, предусматривающих изменение отдельных статей главы 12 кодекса, внесённых депутатами Государственной Думы, членами Совета Федерации, законодательными (представительными) органами государственной власти ряда субъектов Российской Федерации. Само количество рассматриваемых сегодня законопроектов свидетельствует о необходимости законодательного решения давно назревшей и весьма болезненной проблемы, а именно проблемы обеспечения серьёзных гарантий соблюдения правил дорожного движения всеми его участниками в целях решения основной задачи - сохранения жизни и здоровья людей. О необходимости такого рода изменений свидетельствуют статистические данные. Так, в 2006 году произошло почти двести тридцать тысяч дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли тридцать две тысячи семьсот человек и получили ранение свыше двухсот восьмидесяти пяти тысяч человек. За первые два месяца 2007 года количество дорожно-транспортных происшествий, число погибших и раненных в них людей по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, к сожалению, возросло на 20 процентов. Около трети дорожно-транспортных происшествий связано с неправильным выбором скоростного режима, 15 процентов - с выездом на полосу встречного движения. В каждом восьмом происшествии водитель находился в состоянии опьянения, каждый седьмой водитель не имел права управления транспортным средством. Нередки случаи, когда в нетрезвом состоянии находился водитель, не имевший права управления транспортным средством. В настоящее время это общественно опасное противоправное деяние, которое часто влечёт за собой самые серьёзные последствия в виде гибели и ранения людей, наказывается только за отсутствие права управления, что является явным правовым пробелом и требует исправления. Рассматриваемым законопроектом предлагается установить альтернативную санкцию в виде штрафа до пятидесяти минимальных размеров оплаты труда или административного ареста на срок до пятнадцати суток. В этом плане я поддерживаю Виктора Валерьевича Похмелкина, который говорил о необходимости снятия альтернативности санкций. Аналогичным образом предлагается установить ответственность в виде административного ареста на срок до пятнадцати суток за невыполнение водителем, не имеющим права управления транспортным средством либо лишённым права управления, законного требования сотрудника милиции о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Приведённый перечень грубых нарушений, влекущих серьёзные последствия, гибель людей, причинение вреда их здоровью, а также причинение значительного материального ущерба, не является исчерпывающим. Как вы понимаете, достаточно большое количество совершаемых правонарушений не фиксируется, остаётся латентным. В настоящее время специальные технические средства и средства

фото- и видеозаписи активно используются в деятельности госавтоинспекции для выявления и документирования ряда грубых административных правонарушений в области дорожного движения, таких, как проезд на запрещающий сигнал светофора, нарушение правил проезда железнодорожного переезда, превышение установленной скорости и другие. Однако для использования их показаний необходима остановка транспортного средства и осуществление всех процессуальных действий, позволяющих привлечь лицо, совершившее правонарушение, к административной ответственности. Поэтому на обеспечение принципа неотвратимости наказания направлена такая новелла концептуального характера, как возможность привлечения к административной ответственности владельца транспортного средства в случае фиксации правонарушения специальными техническими средствами, работающими в автоматическом режиме. При этом владелец транспортного средства - прошу обратить на это внимание, мне кажется, это учитывает все пожелания - освобождается от административной ответственности, если представит достоверные сведения о лице, во владении или пользовании которого транспортное средство находилось в момент фиксации правонарушения, либо о том, что транспортное средство выбыло из его обладания в результате противоправных действий других лиц. Здесь я хотел бы обратить внимание на то, что зарубежный опыт свидетельствует о том, что наиболее эффективным решением проблемы пресечения правонарушений в области дорожного движения является возложение ответственности за нарушение в области дорожного движения на владельцев транспортных средств, за исключением случаев, когда такое транспортное средство выбыло из владения незаконно. В частности, согласно пункту "L" 121.3 Дорожного кодекса Франции владелец транспортного средства несёт ответственность по штрафам, налагаемым за нарушение правил, касающихся максимально разрешённой скорости, запрещающих сигналов и так далее. Аналогичная норма содержится в законодательстве Австрии, Бельгии, Великобритании, Германии, Нидерландов, Швейцарии и ряда других стран. Следует отметить, что в соответствии со статьёй 1079 Гражданского кодекса Российской Федерации эксплуатация транспортных средств определяется как вид деятельности, представляющей повышенную опасность для окружающих, в силу чего именно на владельца транспортного средства возложена обязанность возместить причинённый ущерб. Таким образом, поскольку административный деликт причиняет ущерб охраняемым законом интересам граждан, государства и общества, вполне обоснованным представляется установление административной ответственности владельца транспортного средства в случае выявления и документирования административного правонарушения с использованием специальных технических средств. Обращаю внимание на то, что в данном случае назначается наказание только в виде административного штрафа. При этом размер административного штрафа должен быть наименьшим в пределах санкций применяемой статьи. Это нововведение является весьма мягким вариантом правила, которое давно и успешно применяется в других странах. Очень сложно представить, что лицо не знает, кто управляет его транспортным средством или не пытается получить об этом информацию. Поэтому, с нашей точки зрения, норма позволит также исключить не только конфликтные ситуации при взаимодействии нарушителя и инспектора ГИБДД, но и предложение и вымогательство взятки. То есть появляются возможности объективного технического контроля. Уважаемые коллеги, в целях обеспечения принципа неотвратимости наказания за нарушение законодательства о безопасности дорожного движения законопроектом предусматривается увеличить с двух месяцев до одного года срок давности привлечения к административной ответственности. Соответствующие изменения предлагается внести в статью 4.5 кодекса. Такое увеличение срока обусловлено необходимостью проведения по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения экспертиз и иных процессуальных действий, требующих значительных временных затрат. Позвольте далее не характеризовать данный законопроект и остановиться на альтернативных законопроектах. Как я уже отмечал, предлагаются к рассмотрению ещё двенадцать законопроектов. По содержанию они в той или иной степени имеют целью повысить дисциплину водителей и обеспечить неотвратимость наказания за противоправное поведение на дороге, которое может привести к гибели людей, причинению вреда. Законопроекты внесены Московской областной Думой, членами Совета Федерации Трофимовым и Фёдоровым, Рязанской областной Думой, Новгородской областной Думой, законодательными собраниями Оренбургской области и Приморского края, три законопроекта внесены Московской городской Думой, и они рассматриваются без участия авторов. В этой связи исключительно короткая характеристика каждого законопроекта. Проектом, внесённым Московской областной Думой, предлагается усилить ответственность за нарушения правил дорожного движения, представляющие наибольшую степень общественной опасности, и ввести норму о возможном выявлении и документировании административного правонарушения в области дорожного движения с использованием технических средств. Данные нормы учтены в том варианте, который мы предлагаем. Следующий законопроект внесён членами Совета Федерации Евгением Никитовичем Трофимовым и Владимиром Александровичем Фёдоровым. Законопроектом предлагается исключить примечание к статье 12.1 о запрете на проведение инструментальной проверки. (Микрофон отключён.)

Председательствующий. Сколько времени докладчик просит дополнительно, учитывая, что он сразу

докладывает по тринадцати законам?

Плигин В. Н. С учётом того, что двенадцать законопроектов, я вряд ли уложусь в это время. Я попробую уложиться в ...

Председательствующий. Три минуты.

Плигин В. Н. Да.

Председательствующий. Три минуты добавьте, пожалуйста. Нормально, Владимир Николаевич? Пожалуйста.

Плигин В. Н. Я думаю, что да. Так или иначе, у вас есть материалы, и поэтому вы имеете возможность ознакомиться с законопроектами. Вы увидите, что в большинстве своём они ставят вопросы усиления ответственности и учтены в предлагаемом законопроекте. В этой связи позвольте обратить внимание на предложения Виктора Валерьевича Похмелкина. Одно из данных предложений касалось необходимости вручения копии документа, копии акта медицинского освидетельствования на состояние опьянения лицу, в отношении которого оно проводилось. Как следует из текста законопроекта, это предложение полностью учтено в части седьмой статьи 27.12 кодекса, то есть, таким образом, предложение учтено. Соглашаюсь с предложением о необходимости выдачи квитанции с указанием реквизитов счёта. Вместе с тем, что касается подготовки законопроекта ко второму чтению, процесс выплаты административного штрафа в принципе нуждается в детальном анализе и максимально возможном упрощении необходимых процедур. Не характеризуя далее законопроект, я бы хотел отметить, что, насколько я понял выступавших сегодня (думаю, что они согласятся с моим мнением), в принципе необходимость принятия мер не вызывает вопросов, необходимость усиления ответственности ввиду катастрофической ситуации, которая складывается, не вызывает вопросов. Вопросы правоприменения и ответственности применяющей стороны подлежат обсуждению, и в то же время мы предлагаем средства объективного контроля. Мне представляется, что любая ответственная политическая партия, любой ответственный политик, получая те данные, которыми мы располагаем в настоящее время, должен, обязан в силу политической ответственности реагировать на ситуацию, он должен и обязан принимать адекватные меры. Конечно, было бы наивным думать, что такого рода меры относятся только к области ужесточения собственно ответственности. Нами, фракцией "Единая Россия", прорабатываются меры в рамках проекта, касающегося обеспечения безопасности движения на дорогах, позволяющие увеличить сроки обучения лиц, которые имеют возможность оказать первую медицинскую помощь, ввести дополнительные требования к подготовке водителей. Таким образом, это комплексный подход. Предлагаю проголосовать за первый законопроект, другие законопроекты отклонить. В рамках доработки первого законопроекта мы учтём максимально возможно все добросовестные предложения, в том числе те, которые прозвучали сегодня. Спасибо за внимание.

Председательствующий. Спасибо, Владимир Николаевич. По ведению - депутат Рыжков.

Из зала. (Не слышно.)

Председательствующий. Вопрос? Сейчас я дам возможность задать вопросы. Я думал, по ведению у вас. Вопрос, понятно. Уважаемые депутаты, у нас процедура первого чтения, поэтому вопросы задаются по всем законопроектам одновременно с указанием, кому эти вопросы адресуются. Единственное, поскольку у нас тринадцать законопроектов, может, мы договоримся по нескольким моментам? Первое: сколько мы будем обсуждать данную тему, учитывая, что через девять минут у нас истекает время? И будем ли мы потом продлевать заседание с учётом того, что у нас ещё семь вопросов повестки дня? Какие предложения? Депутат Гайнуллина вносит предложение.

Гайнуллина Ф. И., фракция "Единая Россия". Уважаемый Олег Викторович, уважаемые коллеги! У меня есть предложение: продлить до завершения рассмотрения данного вопроса, вопросы задавать в течение пятнадцати минут, если потребуется, и...

Председательствующий. И выступления от фракций.

Гайнуллина Ф. И. И выступления от фракций - до пяти минут.

Председательствующий. Внесено предложение: заседать сегодня до завершения рассмотрения данного вопроса порядка работы, на вопросы отвести пятнадцать минут, до пяти минут - выступления представителей фракций, ну и одно выступление, как всегда, от депутатов, не входящих в депутатские объединения. Есть альтернативное предложение. Депутат Ельцов.

Ельцов В. Н. Уважаемые коллеги, у меня убедительная просьба рассмотреть ещё 13-й вопрос, потому что этот вопрос связан с блокированием проведения сегодня тендеров и конкурсов по бюджетным средствам. Это небольшой законопроект, там маленькая поправка. Убедительно вас прошу, потому что там рассылка - тридцать дней, надо сократить рассылку для того, чтобы у нас заработал бюджет по инвестиционным проектам.

Председательствующий. Так, депутат Гришанков, пожалуйста, ваше предложение.

Гришанков М. И., фракция "Единая Россия". Уважаемый Олег Викторович, уважаемые коллеги! Просьба рассмотреть сегодня отчёт Комиссии Госдумы по противодействию коррупции.

Председательствующий. Коллеги, ну вот у нас разные предложения. Давайте я таким образом поступлю: я сейчас вначале поставлю на голосование предложение депутата Гайнуллиной, а потом отдельно мы проголосуем предложения депутата Ельцова и депутата Гришанкова. Если мы примем их предложения, то мы после этого обсуждения продлим работу, я думаю, минут на десять ещё. Пять минут Гришанкову, потому что по процедуре мы только слушаем и принимаем к сведению, то есть у нас ему по порядку работы выделяется пять минут без обсуждения. И настаивает Ельцов, исходя из того, что если мы сегодня не рассмотрим, то процедура конкурсов на получение бюджетных средств выходит за установленные рамки. Поэтому вначале ставлю предложение депутата Гайнуллиной: работать до завершения, пятнадцать минут на вопросы и до пяти минут - выступления от фракции. Включите режим голосования.

Из зала. Три минуты!

Председательствующий. Но вы сказали "пять". Уже идёт режим голосования.

Из зала. Есть предложение на субботу перенести.

Председательствующий. На субботу, да? Я знаю, что Жириновский согласен, он готов работать и в выходные дни, он неоднократно об этом говорил. Кто без карточки? Покажите результаты.

Результаты голосования (17 час. 53 мин. 39 сек.)

Проголосовало за 341 чел. 75,8%

Проголосовало против 7 чел. 1,6%

Воздержалось 0 чел. 0,0%

Голосовало 348 чел.

Не голосовало 102 чел. 22,7%

Результат: принято

Принимаем. Корректируем это предложение или нет? Кто за то, чтобы ещё дополнительно рассмотреть по истечении обсуждения данного вопроса пункт 13 и последний, 18-й пункт? То есть ещё на десять минут продлить. Включите режим голосования. Кто без карточки? Нет. Покажите результаты.

Результаты голосования (17 час. 54 мин. 20 сек.)

Проголосовало за 30 чел. 6,7%

Проголосовало против 69 чел. 15,3%

Воздержалось 4 чел. 0,9%

Голосовало 103 чел.

Не голосовало 347 чел. 77,1%

Результат: не принято

Не проходит. И ещё я видел руку депутата Черёмушкина. Пожалуйста, Василий Павлович, у вас что за предложение? А, ну да, я понимаю.

Черёмушкин В. П. Учитывая настроение в зале, я не настаиваю на том, чтобы сегодня рассматривать протокольные поручения. Спасибо.

Председательствующий. Протокольные поручения рассмотрим в среду. Итак, работаем до завершения данного вопроса. Пожалуйста, вопросы, пятнадцать минут. Запишитесь на вопросы, уважаемые депутаты. Регламентная группа, включите, чтобы тикало, время. (Шум в зале.) Не хотят? Если не будет вопросов, Владимир Вольфович, начнём выступать. Я не против, я просто не могу отменить вопросы. Вы же понимаете, я - слуга Регламента. Вы же потом сами меня будете критиковать. Покажите список. Ну вот, видите, пятнадцать человек записались. Депутат Драпеко, пожалуйста, и сразу говорите, кому вопрос.

Драпеко Е. Г., фракция "Народно-Патриотический Союз "Родина" (Партия Национального Возрождения "Народная Воля" - Социалистическая единая партия России - "Патриоты России)". Спасибо. У меня вопрос депутату Плигину. В связи с тем что отвечать за правонарушение у нас будет не тот, кто совершил это правонарушение, а владелец транспортного средства, то есть человек, который, возможно, продал его по доверенности, не лучше ли нам отменить вообще такую форму, как доверенность, или продажу по доверенности?.. Как это называется? Доверенность с правом продажи автотранспортного средства. Ко мне обращались ветераны, ко мне обращались инвалиды, которые очень озабочены тем, что им придётся выплачивать штраф из своей пенсии, из своих копеек за правонарушение, которое не они совершили.

Председательствующий. Пожалуйста, Владимир Николаевич.

Плигин В. Н. Великолепно, Елена Григорьевна. Исключительно потому, что вы сказали на парламентских слушаниях, что один из ваших мужей опасался дырки в талоне так же, как дырки в голове, мы отменили балльную систему. Точно так же серьёзно отнесёмся и к этому вашему предложению, обязательно его изучим. Спасибо.

Председательствующий. Попов Сергей Алексеевич.

Рыжков В. А. Рыжков по карточке Попова. А у нас нет в зале Владимира Абдуалиевича Васильева? Я не вижу его.

Председательствующий. Я думаю, что может ответить один из авторов. Плигин на трибуне.

Рыжков В. А. Хорошо, тогда Владимиру Николаевичу Плигину как соавтору закона. Владимир Николаевич, всем известно, что у нас масса трасс в стране, где скорость ограничена в пределах 60-90, а реально там как бы скоростные трассы. Гаишники ставят там знак "40", есть много анекдотов на эту тему. А в законе предлагается лишать прав на срок от двух до четырёх месяцев. Не кажется ли вам, что это прямой путь к произволу? Второе, суммы штрафов. Средняя зарплата в стране - 10 тысяч, средняя пенсия - 3 тысячи, а вы предлагаете ввести штраф от 300 до 3 тысяч рублей. То есть одно нарушение лишает пенсионера средств к существованию. И третье. Как вы относитесь к идее убрать вилки "от - до", от такой-то суммы до такой-то? Потому что вилка провоцирует инспектора на взятку.

Председательствующий. Понятен вопрос. Пожалуйста, Владимир Николаевич.

Плигин В. Н. Уважаемый Владимир Александрович, начнём с последнего. В принципе нормы ответственности всегда предполагают индивидуализацию. Индивидуализация достаточно часто осуществляется через вилки в санкциях. Поэтому возможно сужение вилок, я согласен, или надо убрать какие-то резкие альтернативы. Это действительно заслуживает внимания. Что касается обоснованности введения знаков и установления знаков на дорогах. В зале присутствуют руководители ГИБДД, я думаю, что на это будет обращено внимание, это будет учтено в их практике. Что касается привязки размера штрафных санкций к уровню достатка. Видимо, это будет определяться в зависимости от уровня среднего достатка. Такое предложение будет обсуждаться целиком при рассмотрении изменений, при подготовке новой редакции Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Если мы сумеем найти механизм такого рода привязки, тогда на это можно будет реагировать. Представляется, что индивидуализация наказания будет учитывать и материальное положение лица. Спасибо.

Председательствующий. Пожалуйста, депутат Семаго.

Семаго В. В. Уважаемый коллега, у меня один вопрос, который включает в себя как бы три подпункта. Первое. Почему мы считаем в нашем законопроекте, что в компетенцию ГИБДД должна входить регистрация? У нас есть закон о регистрации, у нас есть регистрирующая служба, почему мы по-прежнему анахронично отдаём это в поле деятельности ГИБДД? Второе - это, безусловно, технический осмотр. Почему милиционеры, не

обладающие техническим образованием, должны говорить человеку о том, чтобы он проходил технический осмотр? Пусть это делает другая организация, если можно. И третье - это парковки, потому что парковки во всех странах - это не компетенция ГИБДД, это компетенция муниципальных органов, которые и должны следить за этим со специальными службами. Вот в связи с чем у меня вопрос: почему мы оставляем за ГИБДД и за милицией вот эти три сферы? Спасибо.

Плигин В. Н. Уважаемый Владимир Владимирович, если возможно, обратитесь к руководителю Федеральной регистрационной службы, и они дадут данные о том, что не хватает сотрудников в рамках осуществления процедур, которые есть в настоящее время. У нас существуют сложнейшие процедуры регистрации юридических лиц налоговыми органами, то есть это одна из проблем. Что касается перераспределения компетенции или передачи функций по техническому осмотру и парковкам - делайте предложения в рамках подготовки законопроекта ко второму чтению.

Председательствующий. Депутат Локоть, пожалуйста.

Локоть А. Е. Спасибо. Владимир Николаевич, ну, вам отдуваться. Во-первых, я разделяю сомнения в том, всегда ли ужесточение наказания приводит к желаемому результату, хотя культуру вождения, безусловно, надо повышать. И в этой части, скажем, не считаете ли вы необходимым наведение порядка при получении прав? Потому что получение прав сегодня за деньги приводит к тому, что в большинстве случаев вот эти нарушения совершают те, кто не умеет ездить. Сегодня школы у нас выпускают таких водителей, а наведение порядка вот здесь привело бы как раз к существенному улучшению ситуации. Спасибо.

Плигин В. Н. Уважаемый Анатолий Евгеньевич, абсолютно разделяю обеспокоенность, связанную с подготовкой водителей. Это одна из стратегических проблем, с которой мы сталкиваемся в настоящее время, и, видимо, уровень требований к этим школам будет увеличен. Также хочу сказать, что в рамках подготовки мы пригласили к сотрудничеству одного из директоров московских школ, для того чтобы увязать эту тему с вопросами возраста, подготовки, с чем выйти из школы, то есть комплексно рассмотреть эту тему. Но действительно вопрос подготовки водителей в настоящее время катастрофичен.

Председательствующий. Овсянников, пожалуйста.

Лебедев И. В., руководитель фракции ЛДПР. Лебедев по карточке Овсянникова. У меня вопрос к Владимиру Николаевичу Плигину как к одному из соавторов законопроекта. Владимир Николаевич, вот недавно по инициативе вашей фракции мы приняли закон об отмене так называемых флаговых номеров, которые, кстати, как показал опрос среди граждан России, никому не мешали. Сейчас опять-таки по инициативе вашей фракции мы обсуждаем и будет принят закон, ужесточающий наказания за нарушение правил дорожного движения. Вопрос: не считаете ли вы, что, прежде чем принимать эти драконовские законы, необходимо сначала построить нормальные дороги, сделать нормальные парковки для автолюбителей и ещё много-много чего, а потом уже принимать эти законопроекты?

Плигин В. Н. Игорь Владимирович, ждал от кого угодно этого вопроса, только не от вас, тем более со словом "драконовские". Первое, по флаговым номерам и мигалкам. Зал согласился с тем, что это исключительно важно с точки зрения принципа равенства граждан Российской Федерации. Я считаю, что это действительно так. Следующий момент, на который хотел бы обратить внимание. Очень большая просьба: прочитайте, пожалуйста, текст законопроекта, который роздан в зале. Вы не увидите ни одной нормы, которая была бы по-настоящему жёсткой. Это очень взвешенные, спокойные нормы, в том числе в части такой катастрофически проблемной ситуации, как пьянство за рулём. Вы, наверное, заметили, в настоящее время арест предлагается только в тех ситуациях, когда виновный уже лишён права или не имел права на управление транспортным средством, то есть это не драконовские меры, это взвешенные нормы, отражающие развитие современной ситуации. И кажется, я не помню третью часть вопроса. Если можно, повторите эту третью часть, если она есть.

Из зала. (Не слышно.)

Плигин В. Н. Не было, две части вопроса. Но ещё раз хочу сказать, что в вашем исполнении слово "драконовские"... Всегда был очень взвешенным подход партии ЛДПР к этим вопросам, и мне кажется, что именно партия ЛДПР значительно более жёстко ставила эти вопросы. Поздравляю Алексея Валентиновича Митрофанова, который пришёл на сегодняшнее мероприятие, несмотря на свой юбилей. Я должен сказать, что он привёл нормы европейского законодательства, которые частично действительно можно отнести к драконовским. Поэтому для стенограммы: как в своё время Никита Сергеевич Хрущёв предложил в Организации Объединённых Наций, снимите слово "драконовские", и на этом сойдёмся. Спасибо.

Председательствующий. Только ботинком не надо, Владимир Николаевич. Так, пожалуйста, Павел Юрьевич Воронин.

Воронин П. Ю. Спасибо, Олег Викторович. Владимир Николаевич, у меня два вопроса. Вот по пункту 15.1 тоже я хотел сказать: не слишком ли мягкая мера, что мы ловим человека пьяного и без прав - и только пятнадцать суток? Это вообще уголовно наказуемое деяние. У нас сотрясают страну случаи, когда и чиновники бросают людей гибнуть на дороге. Мы отменили норму о том, что человек является ответственным в случае неоказания помощи, а теперь предлагаем такую мягкую норму. Я считаю, что должно быть тюремное заключение, если пьяный и без прав. И второе. По пункту 15.11, проекту Законодательного Собрания Оренбургской области. Ну непонятно: установить ответственность за создание помех при движении задним ходом. У них что, там, в Оренбурге, такая проблема, что все задним ходом ездят? Непонятный какой-то закон.

Плигин В. Н. Павел Юрьевич, спасибо за вопрос. Этот вопрос позволяет мне привести следующие данные. Один миллион двести тысяч человек в прошлом году были задержаны в состоянии алкогольного опьянения. Это официальные данные, соответственно, умножайте их на два как минимум. Я сейчас не приведу точных данных, но несколько сотен тысяч из этих задержанных в состоянии алкогольного опьянения были лишены прав или не имели права управления транспортным средством. Кстати, хотел бы обратить внимание на то, что это наиболее трагичные ситуации, действия именно этих лиц наносят огромный ущерб. Поэтому, не развивая института уголовного преследования, потому что развитие этого института означает судимость для большого количества лиц, на этой стадии мы предлагаем проверить действенность данной меры. Но общее пожелание граждан Российской Федерации, которое высказывалось на встречах с избирателями во время последней избирательной кампании, в принципе отражает ту позицию, которую высказали вы: крайняя обеспокоенность пьянством за рулём и стремление к максимальной ответственности. Мы предлагаем максимально допустимую, учитывающую реальную ситуацию ответственность.

Председательствующий. Катренко Владимир Семёнович.

Рубежанский П. Н., фракция "Единая Россия". Рубежанский по карточке Катренко. У меня был вопрос Владимиру Абдуалиевичу, но, Владимир Николаевич, тогда к вам. Закон будет работать тогда, когда будут все равны перед ним. К сожалению, на сегодняшний день это не так. И я снова хочу вернуться к неприкасаемым номерам. Я их перечислю: АМР, АКР, ОМР, АМО (администрация Московской области, даже расшифровывается), ССС, МММ, АММ. Машины с этими номерами не имеют спецсигналы, они сплошь и рядом нарушают правила дорожного движения - работники ГАИ их даже не останавливают. Кем определён порядок выдачи этих номеров? И вторая категория самых злостных нарушителей - это работники МВД. Нарушают, останавливает инспектор - показывают удостоверение и едут дальше. Нет ли у вас данных, сколько работников МВД наказаны, привлечены к ответственности за нарушение правил дорожного движения в 2006 году?

Плигин В. Н. Готовясь к выступлению, я запросил данные о наказаниях сотрудников ГИБДД в связи с совершением должностных преступлений, но я... Видимо, символично, что вы говорите с места Владимира Семёновича Катренко, он предложил выделить в особую категорию должностных лиц и сотрудников МВД с точки зрения усиления ответственности за нарушение ими правил дорожного движения. Это, мне кажется, должно быть действенно. Следующий аспект. Что касается данных категорий номеров, после того как у нас исчез вот этот знак "АМО", эти категории мне в принципе не известны, поэтому, если вы дадите этот список, я направлю соответствующий запрос другим подразделениям. То есть я объективно не знаю...

Председательствующий. Виноградов, пожалуйста, вопрос.

Виноградов Б. А., фракция "Справедливая Россия" - "Родина" (народно-патриотический союз)". Владимир Николаевич, вот у меня вопрос из двух частей тоже. Не считаете ли вы необходимым, во-первых, передать этот законопроект в антикоррупционную комиссию, в связи с тем что высказывались во время выступлений о том, что он коррупционноёмкий? И второй вопрос. Вот вы подписали и распространили здесь информационно-аналитические материалы. Вот один из пунктов (о нём говорил уже депутат Похмелкин): пьяный за рулём, лишённый прав, - штраф 5 тысяч рублей, а допуск к управлению без прав - 20 тысяч рублей. Я спросил у Владимира Абдуалиевича, он вообще не в курсе, он говорит: "А я что-то не знаю, это же первое чтение, может, потом поправим". В чём здесь дело? Это ошибка у вас или действительно 20 тысяч за то, что человека допустили без прав за руль?

Плигин В. Н. Сосредоточился на цифрах, поэтому первую часть вопроса...

Председательствующий. Передать в комиссию по антикоррупционной деятельности.

Плигин В. Н. А, да. Уважаемые коллеги, любой законопроект можно направить в эту комиссию, меня, правда, всегда предмет деятельности комиссии вот в каком плане интересовал: может ли комиссия анализировать проекты с точки зрения того, что авторы законодательной инициативы лоббируют их, может ли эта комиссия выполнять экспертизу на предмет того, не закладывает ли сам законопроект коррупционность, так сказать, для других участников процесса? Хотел бы обратить внимание, мне кажется, все, кто принимает участие в обсуждении этого законопроекта, являются профессионалами и могут проанализировать новые возможности, создаваемые для правоприменителя, - я в данной ситуации отношусь к правоприменителю с уважением - для изучения этого вопроса. Что касается лоббизма, наивно передавать этот законопроект для такого анализа именно с точки зрения правоприменения.

Председательствующий. Шестнадцать минут, уважаемые коллеги, истекли, мы завершили вопросы. Я передаю слово фракции КПРФ для выступления. Пожалуйста, кто выступает?

Из зала. (Не слышно.)

Председательствующий. Всё, пятнадцать минут истекли, даже шестнадцать минут мы задавали вопросы. Мы отвели такое время на вопросы, проголосовали за этот регламент.

Иванов Ю. П., фракция Коммунистической партии Российской Федерации. Мы работаем в условиях острого лимита времени, поэтому серьёзно и подробно говорить о самых сложных вопросах по этим законодательным актам, а их тринадцать, наверняка не получится, ведь одна только проблема эвакуаторов нуждается в такой томографии, так сказать, что нам не хватит ни времени, ни сил. Поэтому два слова по выступлению уважаемого Владимира Абдуалиевича. Тема очень серьёзная, трудная, и не только в 2000 году мы её касались. Я вот депутат с 94-го года, и в 94-м, и в 95-м пытались мы решить эти проблемы - автопроблемы, но всегда шло тяжело и получалось очень плохо. Сейчас вот эта группа депутатов пытается дать свой вариант. К сожалению, вариант этот направлен на ужесточение. Вариант этот делался внутри ГАИ, и то, о чём говорил Владимир Абдуалиевич, когда он ссылался на приставов, на ГАИ, - это просто выходит оттуда. Не там делаются такие законы, их надо делать вместе с автомобилистами, их надо делать прежде всего вместе с сообществом автомобилистов, это сообщество должно их воспринимать и одобрять. Если оно их воспримет, всё будет в порядке. С этим законом всё в порядке не будет. Ссылки на статистику - это приём уже давно всем известный, статистика - дама такая, что она легко укладывается в любое прокрустово ложе. Ссылки на цивилизацию - вы знаете, мы тоже их слышим очень много. Что такое цивилизация? Это понятие растяжимое, и как эта цивилизация будет утверждаться в России, тоже не очень понятно. Очень симпатичная идея фото- и видеосъёмки. Но вы понимаете, когда нам не говорят, кто будет осуществлять фото- и видеосъёмку, когда нам не говорят, где будут закуплены эти технические средства, когда нам не говорят, за чей счёт будет это проводиться, - а ведь сейчас идут публикации о том, что для автомобилистов ещё увеличат налог по ОСАГО, для того чтобы найти средства на видео- и фотосъёмку, видео- и фотосъёмка, даже если она будет только на территории Московской области, очень дорогая, средства на неё нужны огромные, - это тоже не очень-то всё хорошо. Поэтому автомобилисты говорят прямо: мы столкнёмся с ещё более наглыми и циничными поборамми - и они этого закона боятся. Фракция коммунистов будет голосовать избирательно по комплексу этих законов. Что-то мы поддержим, конечно, мы поддержим усиление ответственности и наказаний для тех, кто садится пьяным за руль. Но когда здесь говорят о том, что мы будем заниматься популизмом, защищая людей, - это совершенно неправильно. Владимир Абдуалиевич, заканчивая своё выступление, с металлом в голосе сказал о том, что, мол, если закон не получится, они за последствия ответят. Ни за что законодатель у нас в России не отвечает, никто у нас ни за что не отвечает! Президент Ельцин, который наворочал тут тонны, ни за что не ответил. Я думаю, что президент Путин, который осуществил у нас монетизацию льгот и все эти путинские реформы ЖКХ, через год будет спокойно попивать любимое пиво "Хайнекен" где-нибудь на отдыхе, и на этом всё закончится, никто за последствия, за страшные последствия для граждан не ответит. Владимир Абдуалиевич - он настоящий патриот, как и все из "Единой России". Наверное, они будут попивать не пиво "Хайнекен", а пойдут за "Клинским", но это сути дела не изменит. То, что предлагается, - жестокость, ужесточение - ни к чему хорошему не приведёт. Поэтому из этого комплекса, из этих тринадцати проектов законов мы поддержим, наверное, только два, а по остальным воздержимся или проголосуем против.

Председательствующий. По ведению у меня горит кнопка: депутат Шакум. И готовится Владимир Вольфович. Вы на трибуну пойдёте, Владимир Вольфович? Пожалуйста. Пока вы идёте, можно я дам слово тогда Шакуму, хотя это не очень этично? Пожалуйста, Мартин Люцианович.

Шакум М. Л. Уважаемые коллеги, я попрошу минутку внимания. Дело в том, что все мы знаем, что до 1 апреля объекты Федеральной адресной инвестиционной программы должны пройти экспертизу, иначе не будет открыто финансирование. У меня убедительная просьба 13-й вопрос - это займёт буквально две

минуты, я вам гарантирую - рассмотреть сразу после этого, иначе мы просто сорвём финансирование на десятки и сотни миллиардов рублей. Уважаемые коллеги, две минуты прошу.

Председательствующий. Магическое слово "ФАИП"! Уважаемые коллеги, ставлю на голосование предложение Шаккума: после завершения рассмотрения вопроса по ГАИ, так условно назову эти пункты 15, в течение двух минут или сколько там получится, предполагается, что очень немного, рассмотреть этот вопрос, иначе просто не сможем открыть финансирование по ФАИП. Включите режим голосования. Ещё раз приношу извинения Владимиру Вольфовичу. Зато у него будет возможность ещё тридцать секунд сосредоточиться. Кто без карточки? Покажите результаты.

Результаты голосования (18 час. 16 мин. 20 сек.)

Проголосовало за 293 чел. 65,1%

Проголосовало против 0 чел. 0,0%

Воздержалось 0 чел. 0,0%

Голосовало 293 чел.

Не голосовало 157 чел. 34,9%

Результат: принято

Продлили время для рассмотрения 13-го вопроса после завершения рассмотрения 15-го. Пожалуйста, от фракции ЛДПР - Жириновский Владимир Вольфович.

Жириновский В. В. Вот отношением к повестке дня мы как раз и даём как бы плохой пример нашим автолюбителям, вот мы её меняем в течение получаса - даже здесь, в Государственной Думе, вы не в состоянии сформировать повестку дня! Действительно, важнейший закон - кто мешал поставить в начале повестки дня его с самого начала, чтобы не препятствовать финансированию этих программ? Вот на самый конец сгрузили и с трудом уговорили, и вот сейчас все проголосует! Вот так мы делаем всё. Вы даже здесь, в этом зале, не можете сформировать повестку дня и растягиваете её: перерыв перенести, здесь продлить, вопрос убрать... В течение одного дня вы, четыреста пятьдесят человек, не в состоянии правильно работать. Какое право вы имеете обращаться к нашим водителям? А они как будут водить машины по улицам наших городов? Если вы здесь сидите за деньги и не хотите думать головой и в течение дня пять раз всё меняете, ломаете графики всем депутатам в обеденное время и сейчас, вечером! Ведь банкет для Митрофанова уже весь зачих! (Смех в зале.) А человеку сорок пять лет, и он больше жить не будет - это последний его юбилей. (Смех в зале.) А когда он родился, я уже сел за руль автомобиля "ГАЗ-69". Как мне в одном зале быть с ними? Они, чудачки, ещё были в роддоме, а я уже вёл автомашину и никогда за сорок пять лет не нарушил ни одного правила. И мне плевать, Советский Союз это или демократическая Россия! Если есть голова на плечах, то он никогда не совершит ни одной аварии, ни одного наезда, по любой дороге спокойно проедет. Почему вы сейчас хотите принять закон по ужесточению оценок нарушений во время движения транспорта? Транспорт - источник повышенной опасности, и должно быть большее внимание. Почему мы такая агрессивная страна? Нам нужно обязательно покарать - в тюрьму, большой штраф, лишить прав и так далее. Вот поэтому у нас ничего хорошего никогда не получится. Поэтому власть в России никогда не любили - от царя до нынешних времён, - потому что от власти ждут только пакости, только наказания. Вы говорите - ужесточить в школах требования, когда учат на водителя. Наоборот - облегчить! Пусть получит права, а иначе он без прав сядет за руль. И это будет какой-то важный момент: хоть чему-то научат его там, пусть даже три часа его учили, иначе он будет ездить без прав. В этом смысле не надо здесь ограничивать. А если права отберёте (а это его единственный источник средств для жизни), он барсетку вырвет - вы его на два года в тюрьму, и семья распалась. Всё же взаимосвязано. Отчего пьяный садится за руль? Он что, хотел пьяный сесть за руль? Да ему надоело жить! Ему все, и мы с вами, противны. Страна, в которой он живёт, противна. Жена ему противна. На работе ему сослуживцы противны. В этом смысле вы должны понять: от того, что вы будете ему говорить "соблюдай правила"... А он не хочет жить, не хочет жить! И когда мы говорим, что слишком много жертв на дорогах... Какая разница! Каждый день сто человек убивают на дорогах и сто человек расстреливают у подъездов домов. Он хорошо проехал по городу Москве, приехал - и труп у входа в его подъезд. Какая разница, где его убьют, убьют на дороге или расстреляют на улице города?! Если власть не в состоянии остановить расстрел своих граждан и каждый день сто человек расстреливают на улицах и сто пятьдесят кончают жизнь самоубийством, то чего вы к ним пристали?! Да они герои ещё! Он хоть от горя выпил, сел за руль и случайно наехал, так сказать. Ведь ни один водитель не имеет желания кого-то сбить. Это потому, что

он мстит - мстит нашему с вами обществу. Инспектор ГАИ. Когда столько фальшивых номеров (я имею в виду с точки зрения прав), то что ему делать? Он не знает, как остановить машину: эту нельзя, там милиционер, там ФСБ, там депутат. Тогда он отыгрывается на простых гражданах. В этом же проблема! Вы же здесь на всю страну, на весь мир срывали маяки и номера! А что вы сделали потом? Снова повесили. Номера другие, а маяки те же самые. Какие номера? Те, которые нельзя останавливать, и с маяками. Вы - себе! А нас, фракцию ЛДПР, лишили номеров, но Зюганову оставили, потому что коммунистам всегда нужны привилегии. А руководитель фракции ЛДПР на трамвае ездит в Государственную Думу! (Смех в зале.) Вот что вы сделали вот таким мотанием правил. Поэтому предлагаю не принимать ни одного закона, который преследует наказание наших граждан. Освободите их от наказания, они устали. Лучше запретите в пределах Бульварного кольца любые стоянки... (Микрофон отключён.)

Председательствующий. Пожалуйста, от фракции "Патриоты России" - Драпеко Елена Григорьевна. А что касается Алексея Валентиновича Митрофанова, пускай обращается во фракцию "Единая Россия", и мы поможем ему дожить до пятидесяти.

Драпеко Е. Г. Ну я не буду вас так радовать, как Жириновский.

Из зала. (Не слышно.)

Драпеко Е. Г. Ну что вы! А как же дырка в голове? Я сама автомобилист с пятнадцатилетним стажем и хочу сказать, что у меня к вам тоже куча претензий. Я помню, как в этом самом зале мы с вами, потрясая кулаками, требовали ответа от правительства в связи с гибелью граждан на дорогах. И тогда мы все пламенно определили три причины этого самого злостного явления. Первая - это дороги, да? Что мы с вами сделали в результате? Отменили федеральный дорожный фонд, обобрали муниципалитеты, у которых сегодня нет денег не то что чинить дороги, а даже возле собственного крыльца подмести им не на что, хватает только на зарплату самим себе, чиновникам муниципалитетов, поэтому муниципальные дороги сегодня катастрофические. И все, кто ездил недавно агитировать своих избирателей, наверное, подтвердят это своей пятой точкой, потому что проехать ни в одно село просто невозможно. Второе что мы с вами определили тогда, помните?

Из зала. Дураки!

Драпеко Е. Г. Правильно, дураки.

Из зала. (Не слышно.)

Драпеко Е. Г. Вы что имеете в виду? Нет, нет. Я хочу сказать, что мы с вами определили, что не дураки, а как раз умные люди работают в ГИБДД. Все они, собравшись там в достаточно большом количестве, создали некое сообщество, некую вертикаль, которая очень успешно отсасывает у граждан их лишние сбережения. (Оживление в зале.)

Председательствующий. Коллеги, я прошу спокойно реагировать.

Драпеко Е. Г. Тогда нам в этом зале клятвенно пообещали реструктурировать, изменить структуру, провести расследование, создать службу собственной безопасности - много чего нам тут наобещали. И что сделали реально? Из моего личного знакомства с работниками ГИБДД: повысили ставки. Вот в ваших предложениях было, если вы помните, то, что нельзя оставлять человека на месте, если ты на него наехал, и в то же время нельзя покидать место преступления. И недавно мы выкупали нашего общего знакомого у ГИБДД за большие деньги. Почему? Да потому, что он взял девочку, которая бросилась ему под колёса (и он её таким образом ударил), и повёз её в больницу. Он покинул место преступления, представляете? И потом мы долго доказывали, что он её вёз в травматологический пункт, и, несмотря на все справки, мы, наверное, больше месяца боролись за то, чтобы этого человека не посадили в тюрьму. Вот такая печальная история. Поэтому я хочу сказать, что у этой серии законопроектов такое количество недостатков, что о них сегодня говорит вся страна. Есть обращение Общественной палаты, оно есть у каждого из вас. Есть обращение через средства массовой информации по поводу всех недостатков этого законопроекта. Есть опасение, что он коррупционноёмкий, и поэтому я согласна с коллегами из нашей родственной фракции "Справедливая Россия", что неплохо бы его в комиссию определить, чтобы там поглядели, что там именно... Я бесконечно благодарна вам, Владимир Николаевич, за то, что вы поддерживаете меня в части, касающейся отмены доверенности с правом продажи. Вы, пожалуйста, учтите это. Я хочу поддержать депутата Похмелкина в том, что, вообще-то, у нас в Конституции есть понятие "презумпция невиновности". Она есть для всех, эта презумпция, кроме нас, несчастных автомобилистов. Она есть для всех других нарушений, кроме этого,

правильно? И ещё. Я ужасно печалюсь, переживаю за свой автомобиль. Он у меня дешёвенький, но достался мне дорого, и если его потащат на тресе куда-то там на стоянку или ещё куда-то, то кто мне ответит за его сохранность? У вас, наверное, дороже, Владимир Николаевич, автомобиль, вам, наверное, должно быть его ещё больше жалко.

Из зала. (Не слышно.)

Председательствующий. Коллеги, я прошу прощения. Я понимаю, что все устали, 18.26, но прошу с места не комментировать выступление.

Драпеко Е. Г. Я предлагаю строчки об ответственности за порчу имущества автомобилистов вернуть обратно, оставить так, как в сегодняшнем кодексе, потому что авторы законопроекта эти строчки убрали. Также убраны строчки, которые касаются того, что автомобиль задерживается до устранения причины задержания. Например, вы забыли дома права и поехали на такси их привезти. Вот эту строчку "до устранения причины задержания" авторы изъяли, и теперь машину можно... (Микрофон отключён.)

Председательствующий. Елена Григорьевна, сколько вам нужно ещё времени? Двадцать секунд, пожалуйста, добавьте. Я прерывал докладчика, поэтому я возвращаю долг.

Драпеко Е. Г. Спасибо. Я хочу сказать, что все остальные законопроекты - 15.2, 15.3, 15.7, 15.9 и 15.10 - являются частями одного большого законопроекта, который усиливает репрессии в отношении наших автомобилистов. Основной вывод такой: когда власть не может совладать с коррумпированной структурой... (Микрофон отключён.)

Председательствующий. Понятно. Два докладчика - Рыжков и Семаго. Владимир Александрович - от не входящих в депутатские объединения, депутат Семаго - от "Единой России". Пожалуйста.

Рыжков В. А. Уважаемые коллеги, конечно, после выступления про отсасывающих инспекторов ГАИ и выступления лидера ЛДПР, который ездит каждый день на работу на трамвае, я мог бы продолжить в том же духе, но хотел бы всё-таки предоставить вам передышку и выступить с серьёзным выступлением. Есть ли разумные нормы в законопроекте Плигина, Васильева? Безусловно. Больше того, по ряду позиций я бы даже предложил более драконовские меры. Прежде всего, это касается, например, таких вещей, как повышение штрафа за непристёгнутый ремень. У нас по статистике только 20 процентов водителей и 10 процентов пассажиров пристёгиваются, а непристёгнутый ремень - одна из главных причин смертности. Надо ужесточать? Надо. Следующий момент: надо ли лишать прав на год-полтора за оставление места ДТП, особенно если пострадали люди? Надо. Если человек довёз больного, пострадавшего, никто его наказывать не будет, но, если он сбил человека и скрылся, надо ужесточать. Справедливая вещь - ужесточение наказания за вождение в пьяном виде с лишением прав. Надо делать? Надо. Надо ли ужесточать наказание за плохое состояние дорог, особенно железнодорожных переездов, чиновников, которые за это отвечают? Надо это делать. Поэтому разумные вещи есть, и мы их поддерживаем. В то же самое время есть вещи достаточно опасные, и я очень надеюсь, Владимир Николаевич Плигин, мы это учтём ко второму чтению, если законопроект будет принят. Я уже говорил о размере штрафов. Коллеги, большинство здесь присутствующих - из регионов, уровень жизни там знаете. Представьте себе, в Алтайском крае штраф от 300 рублей до 3 тысяч при средней зарплате 7 тысяч рублей. Это означает, что любому нормальному, среднего достатка человеку, если его раскрутят на полную катушку, просто не на что будет жить в этом случае. Надо посмотреть по суммам. Мы делаем штрафы как в Европе, а доходы у нас как в Африке. Этого допускать нельзя, надо посмотреть. Второе. По вилкам, Владимир Николаевич, я говорил, прямой коррупциогенный механизм: останавливает гаишник, извините, инспектор ГАИ и говорит: "500 рублей", водитель отвечает: "Может, поторгуюсь, может, по нижней планке?" То есть в Европе - сегодня приводились примеры по Европе - нет вилок, а, как правило, есть жёстко установленные наказания за нарушения. Давайте посмотрим, в большинстве случаев от вилок надо отказываться. Теперь о скорости. Тысячи анекдотов про знак "40 километров", потому что нет чётко установленных правил установки этих знаков. Я приведу два примера по Москве (москвичи здесь есть?): Варшавка и скоростная трасса на Внуково. В Европе на таких трассах стоит указатель, разрешающий скорость 100-110 километров, а там - 80 или 90. Превышение на 30-40 километров - уже можно лишать права вождения до четырёх месяцев. Мы, конечно, верим и любим ГАИ, но практика показывает, что это опасная норма, которая позволит поставить знак "40", сидеть в кустах с радаром и дальше бомбить водителей, так же как они это делают сейчас. Без обид. Следующий момент. Мы говорим о причинах смертности. Но, коллеги, 70 процентов смертных случаев в России по причине несвоевременной медицинской помощи. 70 процентов! Почему мы об этом не говорим? Если бы мы наладили работу неотложек, у нас было бы на 70 процентов меньше погибших в ДТП. Вторая причина - "Жигули". У нас ни один отечественный автомобиль - "Жигули", "Волга" - не проходит современных тестов по безопасности. Мы будем бороться с этим

или не будем? Мы будем ужесточать технические стандарты для наших автомобилей? Они не обеспечивают безопасность человека, а мы делаем ставку на штрафы. Поэтому, уважаемые коллеги, есть разумные нормы, мы их поддерживаем, но очень много норм неразумных, опасных и так далее. Что касается второго чтения, мы уже опытные, при обсуждении закона о монетизации нам говорили: всё учтём, а потом приняли в том же виде. Поэтому здесь очень важно... Мы подготовим, Владимир Николаевич, мы подготовим профессионально, со специалистами - движение автомобилистов, "Свобода выбора", союз автомобилистов Похмелкина - профессиональные, выверенные поправки, и всё будет зависеть от того, как профильный комитет и ведомства к этому отнесутся. В таком виде, мы считаем, принимать опасно, но если комитет учтёт наши замечания ко второму чтению, то, может быть, этот закон действительно позволит нам решить главную задачу, за которую мы все выступаем, - снижение смертности на наших дорогах и повышение безопасности движения. Спасибо.

Председательствующий. Спасибо, Владимир Александрович. Ради парламентской справедливости хочу сказать, что к процедуре второго чтения по 122-му закону мы с вами приняли полторы тысячи поправок. Пожалуйста, депутат Семаго, на трибуну, фракция "Единая Россия".

Семаго В. В. Уважаемые коллеги, хочу вам сказать, что мы должны быть благодарны нашим коллегам за то, что они подняли очень серьёзную, острую социальную проблему. На самом деле усиление ответственности здесь в очень большой степени ляжет на плечи тех имущих граждан, которые, что греха таить, сегодня и являются основными нарушителями. Мы проводили определённый опрос среди работников автокомбината, который обслуживает Государственную Думу, - практически ни у кого из них не вызывает отторжения указанный закон, потому что они в меньшей степени, чем все остальные, расположены к тому, чтобы нарушать правила дорожного движения. Думаю, что социальный аспект на сегодняшний день в этом законе заложен. Мы прекрасно понимаем, что сотрудники ГАИ, те, которых мы критикуем, наверняка будут находить возможности вступать в определённые отношения с теми, кто нарушает, - нужно наказывать их в большей степени, может быть, кого-то это остановит. Я думаю, мы все здесь должны понимать, что этот закон необходимо принимать в первом чтении, для того чтобы начать процесс, вот даже говорить ко второму чтению, это уже хорошо. Посмотрим через полгода, насколько этот закон войдёт в правоприменительную практику, возможно, вернёмся к чему-то, возможно, что-то добавим, но то, что сегодня мы должны чувство признательности нашим коллегам выразить, я думаю, ни у кого не вызывает сомнений. Теперь, если позволите, немножко по сути того, о чём было сказано в этих законопроектах, и это в большей степени моя личная позиция (я приношу извинения за то, что использую трибуну). Ну, во-первых, я задал вопрос, и мне коллега попытался ответить, но думаю, что, наверное, ответ у всех у вас есть: нужно, конечно, исключать из компетенции ГАИ все процедуры с номерами, регистрация должна быть в одних руках сосредоточена. У нас существует норма, по которой получается, что якобы есть номера, которые незаконно выполнены. Ну, это уголовное дело. Тогда при чём тут опять госавтоинспекция? Второй аспект - это парковки. Ни в одной стране мира не существует парковки перпендикулярно движению, только в Москве, в Ленинграде и, может быть, ещё в некоторых городах. Кто разрешил сегодня ставить поперёк движения машины? Неужели это так сложно - взять и запретить? Этой нормы нет, но я предлагаю более радикальный путь: я предлагаю вообще убрать из компетенции ГИБДД процедуру наблюдения за парковками и сказать, чтобы этим занимался город. Создавайте муниципальную службу, как во Франции, в Англии, в Италии. Везде работают пожилые женщины - я прошу прощения за словосочетание "пожилые женщины", словосочетание неудобное, но тем не менее женщины в определённом возрасте (Фарида, вы правы, как всегда), - и они регулируют эту проблему. Проблема технического осмотра. Где эти грамотные специалисты с погонами сержантов, которые в состоянии определить компетентно, так сказать, что техническое состояние автомобиля чудовищное? Конечно, их нет. Вот эти три позиции надо убирать напрочь из компетенции госавтоинспекции. Есть ещё одна интересная деталь. Мы с вами говорили об ужесточении. Вот смотрите, такой пример. Выбежал на улицу человек и стал стрелять из пистолета - мы предлагаем уголовную ответственность. И в то же время мы видим, что полупьяный, пьяный или в состоянии наркотического опьянения человек выезжает на встречную полосу или на тротуар, - и мы говорим, что его нужно просто наказать административно. Глубоко убеждён, что нужна уголовная ответственность за подобные преступления, включая езду в пьяном виде и проезд на красный свет, особенно там, где есть пешеходный переход. Здесь мы должны работать, мы должны посмотреть, как этот закон будет работать, и попробовать всё-таки ужесточить его. Я, поверьте, либерал в душе, так же как и коллега Рыжков, но ужесточать это необходимо. Есть целый ряд социальных аспектов, которые не вошли в этот закон. Вы все видите, особенно в Москве, вот эти вот спарки, которые ездят. Знаете, это осталось от советских времен, когда высокие начальники ехали с сопровождением. Сейчас у нас один начальник, который имеет право так ездить, максимум два. Откуда появились эти люди с джипами, три-четыре машины, едущие веером? Это нарушение правил дорожного движения, они создают определённую опасность. Есть эта норма у нас? Нет конечно. Можно на эту тему говорить? Конечно можно. Я думаю, коллега Митрофанов, который ездит энным количеством машин, меня поддержит, тем более сорок пять лет - это тот возраст, который уже позволяет как-то вдумчиво относиться к подобным вещам. Ещё одно. Парковка, которая не перпендикулярна, -

парковка во второй ряд. Это же вообще нонсенс! Ну вы не представляете себе, насколько трудно найти в Европе место, где была бы парковка во второй ряд вообще как явление. Этого тоже не существует в нашей норме. Значит, за это надо наказывать. (Я прошу прощения, я практически заканчиваю.) И ещё есть целый ряд норм, которые нам необходимо, ужесточив, внести в этот проект, но в целом я предлагаю его принять и поблагодарить ещё раз его создателей.

Председательствующий. Спасибо. У нас есть процедура заключительного слова, и депутат Плигин этой процедурой хочет воспользоваться. Пожалуйста.

Плигин В. Н. Уважаемые коллеги, хочу поблагодарить за заинтересованное и предметное обсуждение, результаты которого мы, несомненно, учтём при подготовке законопроекта, если он будет принят, ко второму чтению. Спасибо.

Председательствующий. Представитель президента настаивает? Нет. Правительства? Нет. Уважаемые коллеги, никто не настаивает на выступлении. Ставлю на голосование в порядке обсуждения. Рейтинговое голосование. Прошу внимания со стороны нашего секретариата и технической группы. Первым обсуждался проект под пунктом 15.1, который докладывал Владимир Абдуалиевич Васильев. Включите режим голосования. (Идёт голосование.) Кто без карточки? Покажите результаты... Прошу прощения, не показывайте результаты. Пункт 15.2. Московская городская Дума внесла этот законопроект, его комментировал без обсуждения депутат Плигин. Включите режим голосования. (Идёт голосование.) Спасибо. Пункт 15.3, законопроект касается изменения в статью 4.5, он тоже внесён Московской городской Думой. Включите режим голосования. (Идёт голосование.) Пункт 15.4 - это законопроект, который докладывал Виктор Валерьевич Похмелкин. Включите режим голосования. (Идёт голосование.) Пункт 15.5. Тоже доклад был сделан Похмелкиным. Включите режим голосования. (Идёт голосование.) У меня сильное подозрение, что представители фракции ЛДПР уже были у Митрофанова сегодня, судя по тому веселью, которое там царит. Следующий законопроект как раз докладывался депутатом Митрофановым, так безвременно сегодня... Пожалуйста, включите режим голосования. Я просто имел в виду фразу Владимира Вольфовича, что это последний юбилей Митрофанова. (Идёт голосование.) 15.7. Законопроект Новгородской областной Думы. Включите режим голосования. (Идёт голосование.) 15.8. Законопроект Московской областной Думы. (Идёт голосование.) 15.9. Законопроект членов Совета Федерации Трофимова и Фёдорова. Пожалуйста, режим голосования включите. (Идёт голосование.) 15.10. Законопроект Рязанской областной Думы. Включите режим голосования. (Идёт голосование.) 15.11. Законопроект, внесённый Законодательным Собранием Оренбургской области. Включите режим голосования. (Идёт голосование.) 15.12. Законопроект Законодательного Собрания Приморского края. Включите режим голосования. (Идёт голосование.) И наконец, пункт 15.13. Это изменения в статьи 12.19 и 27.13. Законопроект внесён Московской городской Думой. Включите режим голосования. (Идёт голосование.) Уважаемые депутаты, прошу внимания. Смотрим результаты. Покажите результаты голосования по пункту 15.1.

Результаты голосования (18 час. 38 мин. 11 сек.)

Проголосовало за 320 чел. 71,1%

Проголосовало против 61 чел. 13,6%

Воздержалось 0 чел. 0,0%

Голосовало 381 чел.

Не голосовало 69 чел. 15,3%

Покажите результаты по пункту 15.2.

Результаты голосования (18 час. 38 мин. 53 сек.)

Проголосовало за 70 чел. 15,6%

Проголосовало против 2 чел. 0,4%

Воздержалось 2 чел. 0,4%

Голосовало 74 чел.

Не голосовало 376 чел. 83,6%

Пункт 15.3.

Результаты голосования (18 час. 39 мин. 22 сек.)

Проголосовало за 11 чел. 2,4%

Проголосовало против 51 чел. 11,3%

Воздержалось 1 чел. 0,2%

Голосовало 63 чел.

Не голосовало 387 чел. 86,0%

Пункт 15.4.

Результаты голосования (18 час. 39 мин. 53 сек.)

Проголосовало за 75 чел. 16,7%

Проголосовало против 8 чел. 1,8%

Воздержалось 1 чел. 0,2%

Голосовало 84 чел.

Не голосовало 366 чел. 81,3%

Пункт 15.5.

Результаты голосования (18 час. 40 мин. 21 сек.)

Проголосовало за 81 чел. 18,0%

Проголосовало против 0 чел. 0,0%

Воздержалось 1 чел. 0,2%

Голосовало 82 чел.

Не голосовало 368 чел. 81,8%

Пункт 15.6.

Результаты голосования (18 час. 40 мин. 56 сек.)

Проголосовало за 8 чел. 1,8%

Проголосовало против 4 чел. 0,9%

Воздержалось 0 чел. 0,0%

Голосовало 12 чел.

Не голосовало 438 чел. 97,3%

Пункт 15.7.

Результаты голосования (18 час. 41 мин. 22 сек.)

Проголосовало за 11 чел. 2,4%

Проголосовало против 1 чел. 0,2%

Воздержалось 1 чел. 0,2%

Голосовало 13 чел.

Не голосовало 437 чел. 97,1%

Пункт 15.8.

Результаты голосования (18 час. 41 мин. 51 сек.)

Проголосовало за 6 чел. 1,3%

Проголосовало против 1 чел. 0,2%

Воздержалось 0 чел. 0,0%

Голосовало 7 чел.

Не голосовало 443 чел. 98,4%

Пункт 15.9.

Результаты голосования (18 час. 42 мин. 20 сек.)

Проголосовало за 4 чел. 0,9%

Проголосовало против 2 чел. 0,4%

Воздержалось 0 чел. 0,0%

Голосовало 6 чел.

Не голосовало 444 чел. 98,7%

Пункт 15.10.

Результаты голосования (18 час. 42 мин. 46 сек.)

Проголосовало за 20 чел. 4,4%

Проголосовало против 0 чел. 0,0%

Воздержалось 1 чел. 0,2%

Голосовало 21 чел.

Не голосовало 429 чел. 95,3%

Пункт 15.11.

Результаты голосования (18 час. 43 мин. 13 сек.)

Проголосовало за 16 чел. 3,6%

Проголосовало против 0 чел. 0,0%

Воздержалось 1 чел. 0,2%

Голосовало 17 чел.

Не голосовало 433 чел. 96,2%

Пункт 15.12.

Результаты голосования (18 час. 43 мин. 40 сек.)

Проголосовало за 12 чел. 2,7%

Проголосовало против 0 чел. 0,0%

Воздержалось 1 чел. 0,2%

Голосовало 13 чел.

Не голосовало 437 чел. 97,1%

И пункт 15.13.

Результаты голосования (18 час. 44 мин. 11 сек.)

Проголосовало за 11 чел. 2,4%

Проголосовало против 1 чел. 0,2%

Воздержалось 1 чел. 0,2%

Голосовало 13 чел.

Не голосовало 437 чел. 97,1%

Таким образом, уважаемые коллеги, по результатам голосования принятым считается законопроект под номером 15.1, набравший триста двадцать голосов. Готовьте законопроект ко второму чтению.

Автор: Артур Скальский © ЖЖ Евгения Ройзмана ОФИЦИОЗ, РОССИЯ 👁 3654 26.03.2007, 20:02 📄 179
URL: <https://babr24.com/?ADE=36804> Bytes: 102594 / 102594 Версия для печати

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](#)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](#)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](#)

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24_link_bot](#)

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: [@tomsk24_link_bot](https://t.me/@tomsk24_link_bot)
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: [@babrobot_bot](https://t.me/@babrobot_bot)
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)