

Вышел "зайчик" погулять

Как за рубежом борются с безбилетниками.

Кто мне говорил, что снаряд два раза в одну воронку не попадает? После того, как меня в течение двух часов трижды проконтролировали на одной ветке городской электрички в Берлине, я перестала верить в эту присказку. Дело в том, что свой месячный проездной я забыла дома: как это часто случается, не переложила из одной сумочки в другую. И вот страшное дело - контролеры.

Входят они, как правило, незаметно, блокируя все двери. Одеты в гражданское, беззаботно смотрят по сторонам, а потом - р-р-раз: "Предъявите, пожалуйста, ваши билеты!".

Мне предъявить было нечего. Покраснев до ушей, я объяснила, что мой именной единый остался дома. Меня высадили из электрички, записали фамилию, имя и адрес. Выдали листочек на сумму в десять евро, которую я могла оплатить на месте наличными или перевести с банковского счета, и попросили в течение десяти дней предъявить свой проездной. Легко отделалась. В противном случае за безбилетную поездку мне надо было бы выложить 40 евро "повышенной оплаты за проезд".

Именно так называется единый штраф для безбилетников в Берлине. Ведь, как объяснил мне официальный представитель предприятия городских электричек Инго Пригнитц, проезд без билета - это еще не уголовное преступление. Таковым он становится, если удастся доказать, что пассажир умышленно отказывается платить, а не просто потерял или забыл купить билет. Поэтому предприятия общественного транспорта ведут списки "зайцев". На тех, кто попадает хронически, заявляют в полицию. Как рассказал адвокат по уголовному праву Торстен Хиппе, до судебного разбирательства, как правило, не доходит. Во-первых, если кто-то несколько раз попадется, сие не означает, что он делал это умышленно. Даже если прокуратура видит умысел, такие мелкие дела обычно закрываются без суда.

Городские электрички в Берлине относятся к "Немецким железным дорогам". Метро, автобусы и трамваи находятся в ведении Берлинского предприятия общественного транспорта. В автобусах вход всегда через первую дверь, там необходимо предъявить или купить билет. Однако оставляющих синяки преград при входе в автобус нет. Так же, как нет турникетов на платформах электричек и в метро. Покупка билета - на совести самого пассажира.

В Берлине есть другие способы заставить платить за проезд. На любом виде городского транспорта действует правило: раз тебя поймали, ты должен предъявить удостоверение личности, заграничный паспорт, водительское удостоверение или просто продиктовать свои персональные данные. Контролеры свяжутся с полицией, чтобы проверить их достоверность. Хотя они не имеют права применять физическое насилие - за это они сами будут отвечать перед законом - контролеры могут задержать "зайца" до прихода полиции. Шуток шутить не рекомендуется. Один раз я решила испытать на себе эффективность такого метода и назвала неточный адрес. Меня задержали на платформе, а через десять минут подоспела полиция, готовая для дальнейшего разбирательства увезти меня в отделение. Дальше шутить мне уже расхотелось.

Четкость и последовательность принимаемых мер приносит результаты: среди пассажиров в берлинском общественном транспорте всего 3-4 процента "зайцев". Но и они умудряются принести немалый ущерб: за год на безбилетниках теряется больше 30 миллионов евро. Естественно, коммерческие предприятия общественного транспорта никого не хотят возить бесплатно. Поэтому контроль - строгий и постоянный. В берлинской подземке, по словам представительницы Берлинских предприятий общественного транспорта Петры Реетц, ежедневно несут службу 120 контролеров. Раньше им выплачивались премии в соответствии с числом пойманных "зайцев". Теперь от этой схемы отошли, потому что Берлин вылетел от невежливых проверяльщиц. Теперь контролеры электричек предупредительны, неконфликтны. Обучение общению с пассажирами входит в программу подготовки контролеров железных дорог, после которой сдаются экзамены. Не последнюю роль играет и разница в оплате. На железной дороге денежное вознаграждение контролеров в полтора раза выше, чем у их коллег в метро или на наземном транспорте.

Франция: "Зайцу" не слинять

Летучие отряды перекрывают переходы в подземке

Подсчитано, что из-за безбилетников компания RATP (Автономная сеть парижского транспорта), в ведении которой находятся метро, автобусы, трамваи, а также электрички, связывающие французскую столицу с ее пригородами в радиусе 40-45 километров, теряет ежегодно примерно 50 миллионов евро. Совсем небольшая сумма, на которую, уточняют в RATP, можно приобрести 300 новеньких маршрутных автобусов или отреставрировать 60 станций метрополитена.

Надо полагать, что этот ущерб был бы в разы больше, если бы за "зайцами" не велась самая настоящая охота. И занимаются ею 1200 транспортных контролеров. Их летучие отряды по 5-8 человек в темно-зеленых форменных костюмах то и дело перекрывают переходы парижской "подземки" с одной станции на другую, устраивая тщательные проверки проездных документов.

Здесь необходимо уточнение. В отличие от Москвы в парижском метро билеты, приобретенные в кассе или автоматах, оснащены специальными магнитными лентами, и их необходимо сохранять до конца поездки. Перед тем как попасть на перрон, билеты компостируют, пропуская через контрольное устройство, оставляющее на магнитной ленте соответствующую отметку. Так что контролеру достаточно поднести билет к прибору размером с мобильник, а ими снабжены все охотники за "зайцами", чтобы узнать, кто есть кто.

Что ждет нарушителей? Нет билета, плати штраф - 40 евро. Его можно заплатить на месте наличными или с помощью банковской карточки. В случае если у "зайца" нет с собой денег, то составляется протокол, что увеличивает сумму штрафа еще на 22 евро. Его надо заплатить в течение двух месяцев. В противном случае дело передается судебным исполнителям, и здесь счет может пойти уже на сотни штрафных евро. Помимо проверки проездных документов у контролера есть право штрафовать за прочие нарушения правил пользования общественным транспортом. Если кто-то на американский манер решил использовать расположенные напротив него сиденья в качестве подставки для ног, то штраф в этом случае - 45 евро. Я уже не говорю о юных любителях граффити на стенах вагонов или хулиганах, устраивающих потасовки. В зависимости от тяжести проступка им светит штраф от 375 до 7500 евро, а в некоторых случаях и тюремный срок.

Профессия контролера не сильно приятная - здесь подсчитано, что по крайней мере каждый четвертый нарушитель прощается со своими евро, на чем свет стоит ругая людей в темно-зеленых костюмах, а то и распуская руки. Особенно тяжело приходится тем, кто работает в "горячих", социально опасных пригородах Парижа. Там задиристые "зайцы" частенько награждают контролеров плевками и тумаками. Так что нередки картины, когда за автобусом, где идет проверка билетов, следует фургон с хорошо натренированными парнями из транспортной полиции, готовыми в любой момент прийти коллегам на выручку.

Но в этой профессии есть и свои плюсы. Контролеры обладают статусом госслужащих, а это - гарантия занятости. Зарплата - около 1500 евро в месяц в начале карьеры, включая надбавки за работу в выходные и праздничные дни, и примерно 2500 евро в конце.

Вячеслав Прокофьев, Париж

Финляндия: Ревизоры не смыкают глаз

В Финляндии штраф за безбилетный проезд - аж 80 евро

Отсутствие турникетов в метро или кондукторов в трамваях в Финляндии может показаться раем для любителей бесплатного проезда.

Однако встреча с контролерами грозит им серьезными неприятностями. Ускользнуть от группы проверяющих - а это обычно 3-4 мужчины крупного телосложения - будет очень неприятной задачей, если у пассажира не окажется проездного документа. Контролерам не составит никакого труда задержать безбилетника и при необходимости доставить в полицию. Оказывать сопротивление бессмысленно. Проще предъявить удостоверение личности и согласиться на штраф, который сейчас во всех видах общественного транспорта составляет 80 евро. К этой сумме добавляется еще и стоимость разового билета. Контролер не будет требовать с нарушителя мгновенной выплаты денег, он выпишет квитанцию, которую нужно оплатить в любом финском банке.

Чаще всего билеты проверяют в метро и трамваях, реже в электричках и на пароммах. В автобусе же функции контролера отчасти выполняет водитель, но бывает, что проверяющие появляются и на автобусных маршрутах.

Хронических безбилетников в Финляндии нет. Восемьдесят евро - это внушительный штраф, и не каждый решится по второму или третьему разу рисковать своим кошельком. Тем более что в Суоми очень выгодно приобретать месячные проездные билеты. Они делают каждую поездку в два раза дешевле.

Так что для билетных контролеров в Финляндии "улов" в виде одного-двух безбилетников в день считается уже неплохим. Как признаются сами контролеры, по ночам "зайцев" можно наловить и больше, так как люди почему-то считают, что в ночное время ревизоры спят. Ничего подобного - они работают посменно и круглосуточно.

Для финской молодежи работа контролером кажется весьма привлекательной. Она не требует какого-то особого образования, при этом весьма интересна. В Финляндии шутят: чтобы работать контролером, достаточно иметь крепкие мышцы и быстро бегать. Средняя зарплата у контролеров - примерно две тысячи евро в месяц. Если сотрудник этой службы состоит в профсоюзе, то он имеет право бесплатно посещать служебный тренажерный зал. Периодически за состоянием здоровья контролеров следят медики.

Что касается льгот, то у контролеров их нет. В ходе своих частных поездок они, как и все другие пассажиры, должны приобретать билет или иметь при себе проездной.

Надежда Ермолаева

Украина: Позвольте вас оштрафовать

Проверяющие и проверяемые сосуществуют в рамках вежливости

Киевские контролеры - вежливые люди, искренне любящие свою работу. По крайней мере, такими они должны быть по задумке руководителей городского транспорта. За соответствие всем требованиям работодателя им платят неплохие по украинским меркам деньги. "Зайцев", правда, ощутимо меньше не становится, но конфликты между пассажирами и контролерами практически сошли на нет.

Хотя частные маршрутные такси потеснили троллейбусы и трамваи, коммунальное предприятие "Киевпастранс" живет и пока не отказалось от контролеров. Люди в синих фирменных жилетах с номерными удостоверениями по-прежнему выходят на маршрут. Вступать в конфликты с пассажирами им строго запрещено, а о тех, кто все же повел себя нетактично, "Киевпастранс" просит сообщать по телефону доверия.

Кстати, эффект от этой формы контроля за контролерами есть: ежегодно десятки кондукторов, контролеров и даже водителей получают взыскания по жалобам пассажиров, вплоть до увольнения.

"Работа контролеров была реорганизована примерно два года назад, когда поднялась цена за проезд и, соответственно, штрафы. Одновременно повысились требования к кандидатам в контролеры. Сейчас это люди с высшим или средним специальным образованием. Мы можем себе позволить отбирать лучших, тем более что после кризиса желающих работать контролерами больше, чем вакансий", - рассказала "РГ" замначальника по контролю за оплатой проезда службы сбора и учета выручки "Киевпастранса" Виктория Гуляева.

Готовят контролеров на специальном учебном комбинате. В ходе недельного курса обучения будущим контролерам объясняют их права, технические и юридические тонкости работы, наконец, психологи обучают вежливому обращению с пассажирами. Для этого есть даже специальное учебное пособие с перечнем фраз, допустимых в работе. "Я рекомендую вам заплатить штраф", - так в идеале должен обратиться к пойманному "зайцу" киевский контролер. После тестов и месяца стажировки контролер получает зарплату в четыре тысячи гривен (чуть более 500 долларов), социальный пакет и надбавку за взятые штрафы. При этом проезд в киевском общественном транспорте стоит 1,5 гривны (метро - 2, "маршрутка" - 2,5), а штраф на всех видах городского транспорта - 40 гривен (примерно 200 рублей).

"Конечно, эксцессы случаются как по вине контролеров, так и пассажиров. Но это уже большая редкость. Хамы от нас рано или поздно уходят. В том числе и потому, что не уживаются со "старожилами", которые работают больше десяти лет и являются носителями традиций киевской вежливости", - поясняет Виктория Гуляева. Таких, по ее словам, примерно полторы сотни человек. При этом этих людей стараются ставить на "особые" маршруты - идущие мимо туристических центров или той же Киево-Печерской лавры.

Редко, но все еще появляются в Киеве "фальшивые" контролеры. Зачастую это бывшие сотрудники "Киевпастранса", знающие тонкости работы и уволенные "по статье". Но если милиция получила обращение по факту такого мошенничества, дознаватели в первую очередь идут в "Киевпастранс" - фотографии всех "бывших" хранятся в специальной базе, что часто помогает в расследовании.

Первоочередная задача профессии контролера - не взимать штрафы и таким образом зарабатывать, а стимулировать граждан всегда оплачивать проезд, считают в "Киевпастрансе" и уверяют, что новый подход дает плоды. Действительно, в массе своей киевляне оплачивают проезд и стараются не попадать в неловкие ситуации, чреватые вызовом милиции.

Что касается "зайцев", то в основном эту категорию пассажиров составляют молодежь и студенты. "Не компостируют талоны или разными способами их "реанимируют", пускают по второму кругу, да много есть способов. Правда, оштрафовать их тяжело: денег у студентов чаще всего действительно нет. А еще они очень быстро бегают", - иронизирует Виктория Гуляева.

Впрочем, в скором времени контролеры в Киеве могут исчезнуть "как класс". Городские власти планируют ставить в общественном транспорте турникеты.

Павел Дульман, Киев

Польша: Бежать бессмысленно

В контролеры берут молодых и сильных

Поправки касаются прежде всего регулирования отношений между контролерами и безбилетными пассажирами.

Обновленный закон наделяет транспортников дополнительными полномочиями в борьбе с так называемыми "зайцами". Ужесточение карательных мер вполне оправдано. Так, например, при входе в метро зачастую можно видеть, как молодые люди ловко перепрыгивают турникеты или ограждения сбоку без оплаты проезда. Таких прыгунов можно увидеть буквально при каждом спуске в подземку. Но в отличие от московского метрополитена в варшавской подземке ведется регулярная проверка проездных документов. Причем контролеры действуют как на платформе, так и в самих вагонах. "Канары", как еще называют в Польше контролеров, имеют при себе специальные электронные приборы, которые считывают информацию с электронных карточек, предназначенных для оплаты проезда. Обычный же билет просто компостируется.

Достаточно безбилетников и на наземном транспорте. Ваш корреспондент стал свидетелем сцены, когда в одном вагоне трамвая были задержаны четыре на вид респектабельных пассажира. Ссылки на то, что негде было приобрести билет, не помогают.

По данным Управления городского транспорта Варшавы за месяц в среднем задерживается около 370 тысяч пассажиров. А штрафов выписывается около 20 тысяч. Разница объясняется тем, что многие безбилетники просто убегают от контролеров.

Такая ситуация и вынудила власти разрешить "канарам" применять физическую силу для задержания провинившихся до приезда полиции. Полиция, в свою очередь, может оштрафовать горе-беглеца на сумму от 50 до 500 злотых (18 - 180 долларов). В отдельных случаях дело может дойти до суда, который щадить правонарушителя не будет и обяжет выплатить штраф в сумме до пяти тысяч злотых, а это уже примерно 1800 долларов.

Контролеры в общественном транспорте Варшавы - это в большинстве своем мужчины крепкого телосложения в возрасте от 25 до 50 лет. Один из них на вопрос "РГ" о зарплате за столь хлопотную работу улыбнулся и ответил, что на жизнь ему хватает.

Виктор Шевель, Варшава

Китай: И термос с чаем

Китайские кондукторы наделены крошечной властью

Синий мундир, сумка наперевес, термос с чаем и небольшой мегафон - такими мне встречаются кондукторы на многих маршрутах в Пекине. Причем это в основном женщины, мужчины в этой службе составляют где-то около одного процента.

Работа трудная, неблагодарная, оплачивается невысоко - 2-3 тысячи юаней (не более 460 долларов) в месяц. Правда, контролерам предоставляется бесплатный проезд на городском транспорте, бесплатные обеды, да и график работы - каждый шестой день выходной - считается в Китае довольно привлекательным. Тем не менее многие представители сильного пола, даже не имея никакой работы, считают ниже своего достоинства носить синий костюм и брать в руки кондукторскую сумку.

А что же слабая половина? Оказывается, для них вовсе не зазорно целый день проводить в душном, переполненном автобусе или троллейбусе, периодически конфликтуя с пассажирами. Это явление можно объяснить двумя факторами. Во-первых, в Китае традиционно женщины более работающие и зачастую берутся за более тяжкий труд, нежели мужчины, которые более капризны и всячески стараются избежать любой трудовой повинности. А, во-вторых, кондуктор в общественном транспорте получает власть, пускай и самую крошечную. Но какая женщина откажется покомандовать. Самое интересное то, что большинство автобусов и троллейбусов, например, в Пекине оборудовано турникетами, поэтому кондуктор нужен лишь для продажи билета на одну поездку. Правда, в последнее время в час пик водитель, чтобы избежать столпотворения возле единственной двери, оборудованной турникетом, открывает для входа в салон и вторую дверь, где и поджидает кондуктор. Кстати, в его задачи входит и наведение порядка в салоне, например, рассаживать и расставлять пассажиров так, чтобы они не мешали входу и выходу.

Евгений Соловьев, Пекин

США: Ловушка в час пик

Проезд без билета стоит 100 долларов

Привычные нам контролеры на транспорте в Америке не очень-то распространены. Но на штраф размером в 100 долларов за "халявный проезд" в городском автобусе с большой долей вероятности нарваться можно и в США.

Роль охотников за зайцами исполняют сотрудники безопасности муниципальных транспортных компаний, которые обязательно ссадят "забывчивого" пассажира и выпишут ему "горчичник".

Абсолютное большинство американского общественного транспорта работает по принципу предоплаченного проезда или оплаты за поездку прямо на входе в автобус. В крупных городах люди пользуются в основном смарт-картами, которые работают и в метро, и в электричке, и в автобусе. Пополнить баланс этих "проездных вездеходов" можно у любой станции метро или, например, в аптеке.

Впрочем, оплата за проезд на входе в городской автобус (деньги "глотают" специальный автомат, он же считывает информацию со смарт-карты) создает множество трудностей пассажирам, вынужденных стоять в очереди в переднюю дверь, а главное - ведет к простоя автобуса на остановке и возникновению пробок.

Кардинальным образом решили бороться с этой проблемой в Нью-Йорке, где местное управление транспорта организовало несколько специальных маршрутов с иной схемой оплаты. Теперь американцам предлагают побыстрее проходить в салон автобуса через любую из открытых дверей, но перед этим нужно купить билет в специальных автоматах, расположенных на остановках.

Однако статистика показывает, что далеко не все ньюйоркцы быстро освоились с нововведением. Многие из них просто решили рискнуть - с момента начала работы новой системы 100-долларовые штрафы за безбилетный проезд были наложены на более чем 14 тысяч человек. Оплатить такой "горчичник" можно по телефону, назвав номер своей кредитной карточки, через Интернет или отправив банковский чек по почте.

Роль проездных контролеров в Нью-Йорке возложена на сотрудников МТА - городской транспортной компании, они облачены в служебную униформу, имеют специальный нагрудный знак и "вооружены" блокнотами со штрафными квитанциями за безбилетный проезд. В Нью-Йорке так называемые "орлиные команды" инспекторов выходят на охоту за своими забывчивыми клиентами, как правило, в час пик. Многие возмущаются тем, что, опаздывая на автобус, просто не успели купить билет на остановке, а с учетом того, что водитель их не продает, новую схему уже окрестили "ловушкой" для извлечения денег с пассажиров. Однако у инициаторов новой системы своя правда: "Наша основная цель заключается в том, чтобы люди поняли - все раскрытые двери автобуса это не бесплатная система, за проезд платить нужно", - говорит вице-президент МТА Винсент Демарино.

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Александр
Гасюк, Вашингтон.**

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: krsyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24_link_bot](#)

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24_link_bot](#)

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@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](#)