

ХРАНИТЕ АВТОМОБИЛИ В СБЕРЕГАТЕЛЬНЫХ БАНКАХ!

Новый подход к старой проблеме

На специальных автостоянках в Москве годами бесплатно хранятся машины, арестованные органами внутренних дел из-за причастности их владельцев к уголовным преступлениям. Напрасно ждать судебного пристава, который спишет авто в доход государства. Для убедительности один характерный пример.

12 октября 1998 г. на специальную стоянку для хранения арестованных автомобилей, расположенную по ул. Свободы, поставили автомобиль «ягуар», который до этого хранился на другой стоянке, подлежащей ликвидации. Храним автомашину год, второй... Милиция не проявляет к ней интереса, от владельцев также никакой информации. А ведь автомобиль очень дорогой, салон кожаный, один двигатель чего стоит - 12-цилиндровый, мощностью более 300 лошадиных сил.

В результате автомобиль поблек, краска потускнела, колеса спустились. Потом выяснилось, что «ягуар» был ввезен в страну и не растаможен.

Таких машин у нас много. Хранят их на вполне законной основе - в соответствии с распоряжениями мэра г. Москвы (от 29.12.1994 № 645-РМ) и префекта округа (от 22.05.1996 № 1010-РП). Однако оплата хранения транспортных средств по тарифам, утвержденным этими документами, не производилась. Даже после наших обращений в суды.

Суды ссылаются на отсутствие практики в этом вопросе. Из финансово-экономического управления ГУВД г. Москвы сообщили, что на основании приказа МВД РФ от 25.07.1998 № 161 «Об утверждении перечня расходов по смете органов внутренних дел» оплата хранения арестованных транспортных средств не предусмотрена.

Между тем нам приходится платить за аренду земли, электроэнергию, телефон, сторожей и даже за корм собакам.



ФОТО АНДРЕЯ НИКИТИЧЕВА

Думается, настало время вынести решение проблемы если не на государственный, то на городской уровень, чтобы регламентировать все этапы услуг, особенности хранения арестованного транспорта и исключить злоупотребления.

Нужно отказаться от хранения арестованной машины даже в том случае, если бы за это кто-нибудь платил. Почему? Опыт показывает: в результате длительного пребывания на стоянке машина портится в несколько раз быстрее, чем при ее эксплуатации.

Есть идея: арестованные автомашины после необходимых следственных действий продавать через торговую сеть с учетом интересов обеих сторон. А деньги хранить на специальном банковском счете. Если суд вынесет приговор конфискации транспортного средства в доход государст-

ва, то деньги просто надо будет перевести с одного счета на другой. Если же владелец авто будет оправдан, то получит причитающуюся сумму.

И с поврежденным в ДТП транспортом можно поступать таким же образом. Например, хранить его бесплатно в течение месяца, дав возможность водителю или родственникам получить машину за это время. В противном случае ее следует реализовать опять-таки с учетом мнений обеих сторон. Полагаем, от этого все выиграют. Иными словами: надо хранить деньги, в результате чего увеличивать капитал, а не транспортные средства, безнадежно теряющие свою стоимость в ходе хранения.

Евгений КОШКИН,
кандидат технических наук,
полковник милиции в отставке

Больше всего, как предупреждал Галич, бояться надо людей, которые знают, «как надо». А потому, выступая с утверждением «я знаю!», да еще в такой сфере, как реформа ЖКХ, многим рискую.

ФУНТ И ЛИХО В ОДНОМ ФЛАКОНЕ

И тем не менее... Есть кое-какая мыслишка. Появилась она у меня, когда прочитала сообщение: Москва в этом году возведет небывалое количество жилья - что-то под 5 млн. кв. метров.

Радоваться бы, а я загрустила. Ибо сам Ресин сказал, что основные объемы придутся даже не на последний квартал, а вообще на конец декабря. Не значит ли это, что под плитус можно будет просунуть ладонь, подниматься в свою квартиру пешком, где и смотреть с тоской на неработающие розетки?

Впрочем, знающие люди утверждают, что такое бывает не только в декабрьских, но и в январских - февральских домах. Почему - ума не приложу. Товар вроде бы дорогой, качество должно быть хорошее. Но факт остается фактом: некоторые ДЕЗы отказываются брать такие дома на свой баланс.

А какой спрос со строителей? Да никакого. Строители - инвесторы, а покупатели кто? Вовсе не покупатели (которых, между прочим, защищает Закон о защите прав потребителей!), а тоже инвесторы. Иными словами, они тоже виноваты, что в новом доме промерзает стены и текут крыши. Абсурд какой-то.

Вот я и подумала: а почему бы строительным компаниям

- тем, которые возводят дома, - не взяться и за их обслуживание? Пусть расхлебывают, что наварили. Узнают, почему фунт лиха. Ничего нового, кстати, не предлагаю: так принято во многих развитых странах. Там один и тот же кооператив (так именуются фирмы) строит и обслуживает. У кооператива - а не у города! - дома находятся в собственности. А потому он их лелеет пуще, чем родители свое дитя.

Так бы и у нас. Пусть и нашим фирмам предложат строительство и эксплуатацию в одном флаконе: не дадим, мол, землю, пока не создадите обслуживающую фирму! Разве не разумно? Пусть отвечают за свои грехи. А с другой стороны: кто лучше знает дом, как не та фирма, которая его возвела? Значит, и домохозяйки сервис станет выше.

Но реально ли? Сомневаюсь. Ведь при этом надо часть прибыли (и немалой!), которую приносит строительство, отдавать на заведомо убыточное жилищно-коммунальное хозяйство. А делиться мы не привыкли. Хотя убыточность - сильно подозреваю - велика именно потому, что дома плохие, их долго приходится доводить до ума.

Ирма ГЕОРГАДЗЕ

Маршрутное такси - это что: один из видов транспорта общего пользования или весьма прибыльный атрибут частного извоза?

ОБУЗДАТЬ «ГАЗЕЛЬ»!

Вопрос отнюдь не праздный. Для начала заглянем в энциклопедию: «Такси - таксомотор, автомобиль для перевозки пассажиров и грузов с оплатой проезда на основании показаний таксометра... По определенным маршрутам с установленными интервалами отправления из конечных пунктов и одновременной оплатой проезда совершают поездки так называемые маршрутные такси...»

Оговорка «так называемые», конечно, не случайна. Маршрутка - это не такси. И счетчика нет, да и следует по строго определенному маршруту. По сути это мини-автобус с остановками по требованию. Следовательно, табуны «газелей» представляют собой не что иное, как разновидность общественного транспорта. Еще один аргумент в пользу такого утверждения - номера их маршрутов идентичны маршрутам «больших» автобусов и троллейбусов. Более того, налицо интересная тенденция: на наиболее прибыльных маршрутах в последнее время становится все меньше «обычных» троллейбусов и автобусов и ходят они реже, зато «газели», «бычки», а кое-где «пазики» и прочие «автолайны» шустрят повсюду. И даже вытесняют привычный городской транспорт. Наверное, кому-то это очень выгодно. «Ну и что же тут переживать? - спросит читатель. - Лишь бы москвичам нравилось». Москвичам нравится. Но, увы, далеко не всем. Получается так, что маршрутная «газель» приемлет только крепких седоков допенсионного возраста, а от остальных - инвалидов, пенсионеров, «афганцев», чернобыльцев, от всех, кто наделен правом бесплатного проезда в общественном транспорте, - «газель» презрительно отбрыкивается: или плати как все, или освободи салон.

Кто-то наверняка возразит: хочешь ехать бесплатно - жди своего троллейбуса, а тут транспорт платный. Есть же, дескать, поликлиники районные, а есть и платные, там-то небось права не качаете?

«Качать права» - вообще занятие малоприятное, да по большому счету и ненужное. Права, если они предоставлены законом, должны соблюдаться неукоснительно. Есть же, скажем, нотариусы государственные, а есть - частные. Но любой нотариус, в том числе и частный, совершенно безвозмездно совершит нотариальные действия, если к нему обратится, например, человек, участвовавший в ликвидации последствий катастрофы на Чернобыльской АЭС: все чернобыльцы по закону освобождены от уплаты пошлин и всевозможных сборов.

Для ветеранов Великой Отечественной войны в маршрутках тоже сделано исключение - им предоставлено право бесплатного проезда. Но, как ни печально, этих замечательных людей становится все меньше. Да и часто ли они пользуются маршрутным такси? А как быть, скажем, обладателям социальной карты москвича? Стоять на обочине, пропуская юрские «газели»? Но ведь, например, в федеральных законах сказано, что они «имеют право бесплатного проезда на всех видах транспорта общего пользования, кроме такси». В законах не сказано - «кроме так называемого такси». Тогда о чем спор? Почему инвалиды и пенсионеры должны расплачиваться за то, что привычные (и бесплатные для них) троллейбусы, автобусы и даже трамваи все чаще заменяются неудобными, тесными, да еще и дорогими маршрутками?

Алексей ВЕРЕТЕННИКОВ,
читатель «МС»

ПРАВО НА ПОСМЕРТНОЕ УВАЖЕНИЕ

Руководитель Государственного унитарного предприятия «Ритуал» Анатолий Прохоров публично заявил, что практика новых захоронений на месте безымянных бесхозных могил может быть введена на московских кладбищах в ближайшей перспективе. По его данным, примерно десять процентов могил на городских кладбищах по разным причинам заброшено и длительное время не навещается родственниками и близкими. Такие могилы целесообразно эксгумировать, а останки кремировать и перезахоронивать в мемориальных комплексах.



ФОТО АЛЕКСАНДРА МАТЮШКИНА

Доводим его слова до сведения общественности: «Таким методом мы дадим вторую жизнь кладбищам и поможем им заработать, так как они не должны существовать за счет дотаций государства». Однако он вместе с тем признал, что все это лишь предложение ГУП «Ритуал», которое пока законодательно не оформлено и реально никак не осуществляется.

Члены правления Ассоциации работников похоронных организаций России (АРПОР) приняли специальное заявление по этому поводу. Мы считаем, что наш коллега, проводя подобным образом зондаж мнения родственников умерших и реакцию на его предложение, вводит весьма опасный прецедент - неуважение к посмертной памяти. Профессионалы ритуального дела недоумевают: как могут на кладбищах появляться безымянные бесхозные могилы, если захоронение реально производилось и имеется соответствующая запись в учетной книге? Если памятник

разрушается из-за того, что за ним не ухаживают, или на могиле нет памятника, то первой обязанностью любой кладбищенской администрации является установка на месте погребения специальной таблички с указанием фамилии, имени, отчества умершего, а также дат его жизни.

Земля под кладбища - это земля специального назначения. У кладбищ не может быть второй или третьей жизни. Кладбище не может зарабатывать тем, что как бы сдает могилы в аренду, убирая останки одних для помещения останков других. Это антигуманно. На этом зарабатывать нельзя никоим образом!

Согласно оценкам специалистов ассоциации, запущенных (но не бесхозных!) могил на московских погостах насчитывается порядка шестидесяти тысяч. Если учесть, что погребение на престижном московском кладбище (а погребения на территории Москвы сами по себе являются престижными) оценивается от четырех тысяч долларов США и выше, то финансовая цена давления лобби очевидна.

Ассоциация в своей работе активно взаимодействует с Международным союзом

(содружеством) адвокатов. Вице-президент этой общественной юридической организации Евгений Данилов, комментируя высказывание руководителя ГУП «Ритуал», обратил внимание на следующий аспект: могилы в ряде случаев не могут под держиваться в надлежащем порядке потому, что родственники умерших выехали на постоянное место жительства в другие страны. За период с 1992 по ноябрь 2002 года из всех республик бывшего СССР в страны дальнего зарубежья на постоянное место жительства выехали в общей сложности 14,6 миллиона человек. Только из одной Москвы за десять лет выехали порядка 550 тысяч человек. Без сомнения, у них здесь остались могилы родственников. Как можно без их согласия производить эксгумацию и переносить останки - тем более кремировать их без согласия имеющихся живых родственников? Последствия введения подобной практики в виде многочисленных судебных процессов и требования многомиллионных компенсаций легко прогнозировать.

Правление АРПОР