

БЕНЗИНОВЫЕ САМОГОНЩИКИ

Москвичи задыхаются в бензиновом угаре. Ежегодно каждому горожанину достается около 140 килограммов вредных выбросов. 90 процентов их - бензиновые. Такая атмосфера, считают работники здравоохранения и экологии, сокращает жизнь человека на 20 - 30 лет.

Ситуацию усугубляют бензиновые мошенники, разбавляющие топливо и делающие его еще более вредным для человека. Сегодня каждый третий (!) литр продаваемого в Москве бензина - фальсификация. Если к 2010 году, как предупреждают эксперты автомобильного рынка, количество машин в столице увеличится до 4,2 миллиона, то город рискует превратиться в газовую камеру.

Есть у этой проблемы еще одна сторона - финансовая. Недобросовестные «бизнесмены» подделывают и разбавляют, как правило, самый ходовой бензин - марки «Аи-95». Убытки бюджетов всех уровней от реализации такого «топлива» исчисляются десятками миллионов рублей. Как остановить мошенников? Мэр столицы Юрий Лужков неоднократно призвал фискальные органы не давать спуску тем, кто химичит с автомобильным топливом. Недавно по его поручению правоохранительными структурами была проведена очередная комплексная проверка ряда московских автозаправочных станций. Первые же результаты подтвердили: треть бензина не соответствует стандартным нормам. В ходе рейда, сообщил редакция начальник Управления правительства Москвы по экономической безопасности Александр Корсаков, у владельцев 250 автозаправочных станций изъято фальсифицированного бензина почти на 300 тысяч рублей. Контролеры вскрыли массу деталей организации бензиновых афер. Были, например, выявлены 78 поставщиков горюче-смазочных материалов, которые приобретали нефтепродукты в Подмоскowie и спекулировали ими на столичном рынке. Известно, что на АЗС, которые располагаются на территории Московской области, бензин по качеству и цене гораздо ниже, чем в Москве. На этой разнице и греют руки мошенники. Проверяющими были обнаружены целые хранилища горючего, вывезенного из легального оборота и сокрытого от налогообложения.

Вот лишь несколько фактов этой проверки. Объединение «ММТранс» завышало себестоимость бензина. ООО «Нефтеполихим» торговало им, не имея должной регистрации. Ряд фирм не доплачивал в бюджет крупные суммы налогов: «Нафтал-Л» - 114, ООО «ТЭК Аэрофьюэлз» - 467, «Корус Петролиум» - 620 тысяч рублей. Общий ущерб государству составил более 168 миллионов рублей. Против предприятий ОАО «Московская топливная компания», ООО «Коминтек», ООО «Глория Союз» и ЗАО «Промконверсия ХМ» пришлось даже возбуждать уголовные дела по статье 199 УК (уклонение от уплаты налогов в особо крупных размерах).

Сравнительный анализ четырнадцати крупных операторов, эксплуатирующих более 450 АЗС (примерно 60 процентов рынка работающих в городе нефтяных компаний), показал, что основной вид нарушений - несоблюдение налогового законодательства, занижение объемов продаж в документации, реализация моторного топлива по безналичному расчету. Вследствие этого в бюджет поступают суммы в семь раз меньше, чем положено. Более всего грешат этим мелкие собственники, владеющие двумя-тремя колонками.

Машинация с топливом приводят к произвольному росту цен на бензин и другие ГСМ. Головные нефтяные компании беспрепятственно диктуют подведомственным нефтеперерабатывающим заводам и бензоколонкам те или иные расценки. Следом, как тесто на дрожжах, растут цифры на ценниках. Попытки государственных органов урегулировать натыкаются на яростное сопротивление: мол, государство не должно вмешиваться в ценообразование, все должен отрегулировать рынок. Но практика доказывает, что четкий контроль со стороны государства необходим: некоторые компании явно путают рыночные понятия со спекуляцией и жульничеством. При этом социальные последствия бензиновых самогонщиков совершенно не волнуют.

Контрольные рейды несколько дисциплинировали владельцев бензинового бизнеса. За последние месяцы уровень сбора налогов в бюджет со стороны владельцев АЗС повысился в несколько раз. Уже не наблюдается хаотичного роста цен. Это позволяет не только пополнить городской бюджет, но и значительно очистить воздух в столице. Эксперты полагают, что в результате последовательных рейдовых проверок удастся сократить выброс загрязняющих веществ в атмосферу не менее чем на 150 тысяч тонн в год. В перспективе, считают специалисты, необходимо создать своеобразный институт аккредитации для организаций, осуществляющих реализацию горюче-смазочных материалов на московском рынке.

Василий ТРЕСКОВ

Сейчас все хлопоты по очистке города от мертвой техники ложатся на плечи работников районных управ. Третий год действует общегородская система «Авторециклинг», предусматривающая сбор и переработку автотранспортных средств, подлежащих утилизации. Насколько тяжела эта работа? Корреспондент «Московской среды» отправился в районную управу Северного Медведкова к начальнику отдела городского хозяйства Тимуру Сократову.

- Сначала разберемся, что такое брошенное транспортное средство. Это автомобиль без колес, с битыми стеклами, помятыми боками, - пояснил Тимур Сергеевич. - И самое главное - без номерных знаков. На такую машину вешаем предписание для владельца с просьбой убрать ее или привести в порядок. Если через тридцать дней хозяин не объявляется, машину эвакуируют на специальную стоянку для хранения автотранспортных средств, подлежащих утилизации (они есть в каждом округе Москвы). Там авто ждет еще месяц. Если владелец объявится, но машина ему окажется без надобности, то с него берут расписку и с чистым сердцем отдают автомобиль на утилизацию. Впрочем, автолюбитель может забрать со стоянки своего стального коня-доходягу, но с условием, что привезет его в порядок. Если хозяин не приходит, через месяц авто пускают «в расход». Для этого составляют акт его технического состояния, в котором описывается все до последнего винтика. Таким образом, владельцу отводится два месяца на то, чтобы спасти свой «металлолом».

А вдруг хозяина машины задержали непредвидимые обстоятельства, и он пришел на стоянку уже после утилизации своего «сокровища»? - Таких случаев я не припомню, - задумался Тимур Сергеевич. - Но если владелец объявится и будет против утилизации, у него есть право обратиться в суд. Но если из акта технического состояния следует, что эвакуированная машина была по сути грудой металлолома, то вряд ли ему удастся что-то отсудить.

Рассмотрим другой случай. Стоят, допустим, во дворе старенькие, дряхлые «жигули». Самое время им в утиль, а хозяин этого не хочет. Говорит, его еще можно починить.

- Пожалуй, никто машину насильно «хоронить» не будет, - заверил Сократов. - Пусть себе остается на месте. Вот только тентом ее надо накрыть, чтобы внешний вид не портился.

Также, по словам Тимура Сергеевича, по просьбе автолюбителя управа может отбуксировать «старушку» в другое место - подальше от детских площадок и проезжей части.

А если владелец упертый попался: и на эвакуацию не соглашается, и тентом машину не накрывает? Здесь уже управа бессильна, трогать авто не может, зато упрямого хозяина можно привлечь к ответственности по статье 6.4 Кодек-

са Российской Федерации об административных правонарушениях и оштрафовать нерадивого владельца за игнорирование санитарно-эпидемиологических требований к эксплуатации транспорта. Если это обычный гражданин, то

дальше пока обходится бесплатно. С 2004 года, когда начала действовать общегородская система «Авторециклинг», в столичном бюджете даже предусмотрена специальная статья - «финансирование мероприятий по вывозу и ком-

кая система финансирования вводится временно - до принятия Федерального закона «Об утилизации автотранспортных средств», который обяжет владельцев оплачивать «похоронные» услуги для своих старых авто.

нию. В-третьих - разукрупненные машины, брошенные владельцами на территории города. Далее речь идет об отходах переработки автотранспортных средств: отработанных маслах и технических жидкостях, фильтрах, шинах, аккумуляторах и прочем. Все это хозяйство можно самому сдать на перерабатывающий завод. И выручить за машину 500-1000 рублей. Правда, транспортировка туда авто обойдется не менее 2 тысяч. Как говорится, овчинка выделки не стоит.

В районе Северное Медведково, например, за первый квартал 2006 года выявили и вывезли около 60 машин-«динозавров». Много это или мало? В постановлении правительства Москвы за 1999 год говорится, что количество автотранспортных средств, состоящих на учете в органах ГИБДД ГУВД столицы, приближается к трем миллионам. Более трети из них старше 8 лет. Ежегодно выбывают из эксплуатации и требуют утилизации около 130 тысяч автотранспортных средств (специалисты называют цифру в 500 тысяч).

«СТАРОГО КОНЯ» НА ЗАКОНЕ НЕ ПРОВЕДЕШЬ

Как избавиться от мертвого автомобиля



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

ему придется раскошелиться на штраф от пяти до десяти минимальных размеров оплаты труда (МРОТ) - то есть 500-1000 рублей. Если он предприниматель без образования юридического лица - от 1000 до 2000 рублей. А если город захлмила фирма, то за каждый брошенный автомобиль придется заплатить от ста до двухсот МРОТ - то есть 10-20 тысяч рублей.

Штрафы растут. В январе прошлого года Мосгордума в первом чтении приняла законопроект «О размещении автотранспортных средств на территории города Москвы». Его вступление в силу планируется с 1 января 2007 года. С января 2008 года начнет работать новая штрафная статья закона. Она, между прочим, за нарушение правил размещения автотранспорта предусматривает для граждан административный штраф уже в размере пяти МРОТ (и это только по минимуму, заложенному в федеральном законодательстве).

Кстати, эвакуация и утилизация автомобилей для их вла-

плексной утилизации автотранспортных средств». Кроме того, разрешено использовать средства целевых бюджетных фондов развития территорий на покрытие расходов, связанных с содержанием площадок хранения и разборки автотранспортных средств, подлежащих утилизации. Об этом говорится в постановлении правительства Москвы о создании системы авторециклинга (№ 647-ПП от 5 августа 2003 года). Там же сказано, что та-

Владельцам ископаемых «динозавров» важно знать, какие машины на самом деле подлежат утилизации. Как сказано в приложении к постановлению правительства Москвы (№ 1125 от 7 декабря 1999 года), возможны три варианта. Во-первых, в утиль следует отправить авто, которое по закону признано непригодным к эксплуатации. Во-вторых, это аварийные автомобили, не подлежащие восстановле-

Два года назад в комиссии Мосгордумы по экологической политике подсчитали, что брошенные автомобили ежегодно замусоривают город 90 тысячами тонн металлолома и 30 тысячами тонн «резиносодержащих материалов». В каждом брошенном авто в среднем находится до 25 литров опасных для здоровья людей веществ: масел, бензина, стеклоочистителя, содержащего метанол.

- Техосмотр им, конечно же, никто не делает. Так что все это добро может потечь. Случайная искра и - как жажнет! Даже думать об этом не хочется, - недовольно пробурчал корреспонденту «МС» дворник Иван Матвеевич в одном из московских дворов.

Впрочем, на его участке брошенных машин уже нет. Но он еще помнит, как гонял от них детишек и собирал разбросанные по двору запчасти. Еще семь лет назад такая картина была весьма характерна для московских дворов. Ситуация значительно улучшилась после того, как в городе заработала система авторециклинга. Однако до полной уборки «автодинозавров» еще далеко. Пока работники районных управ не могут серьезно надавить на нерадивых хозяев. В их распоряжении только уговоры и душевительные беседы. В такой ситуации, говорят специалисты, очень действенными могут оказаться регулярные совместные рейды представителей ГИБДД и санитарных инспекторов. Штрафы в 500-1000 рублей неплохо «тонизируют» владельцев старых автомобилей.

Георгий ПАНИН

ДЛЯ ТОГО ЧТОБЫ УТИЛИЗОВАТЬ МАШИНУ, НАДО:

ПЕРВОЕ - написать заявление в ДЕЗ (дирекцию единого заказчика) о своем желании убрать машину со двора.

ВТОРОЕ - снять машину с учета в своем отделении МОТОТЭР ГИБДД вашего административного округа Москвы. МОТОТЭР - это межрайонный отдел технического осмотра транспорта и регистрационно-экзаменационной работы.

ТРЕТЬЕ - спокойно ждать, когда машину эвакуируют. ДЕЗы сами связываются с предприятиями, которые занимаются вывозом, хранением и разборкой брошенных автомобилей.

ЧЕТВЕРТОЕ (на крайний случай). Если в ДЕЗе вам начнут морочить голову, то надо обратиться в районную управу. Ну а если и на управу не найдется управы, то вам прямая дорога в Управление транспорта и связи правительства Москвы.

(Советы даны на основе постановления правительства Москвы № 1125 от 7 декабря 1999 года и распоряжения премьер-министра № 432 от 21 мая 2001 года.)