

## РЕКОМЕНДАЦИИ

### Совета при Президенте Российской Федерации по развитию гражданского общества и правам человека по итогам специального заседания на тему: «Защита прав автомобилистов и других участников дорожного движения»

21 апреля 2015 г. Совет при Президенте Российской Федерации по развитию гражданского общества и правам человека (далее – Совет) провел специальное заседание на тему «Защита прав автомобилистов и других участников дорожного движения».

Заслушав выступления представителей федеральных и региональных органов власти, глав крупных российских городов, общественных деятелей и экспертов, **Совет констатирует следующее.**

1. С обеспечением безопасности и прав участников дорожного движения связан широкий комплекс проблем, затрагивающий интересы как всего населения, так и интересы отдельных категорий граждан: автомобилистов, пассажиров, пешеходов и т.д.

Несмотря на декларирование федеральными и региональными органами государственной власти высокой приоритетности проблем развития дорожно-транспортной инфраструктуры и обеспечения безопасности участников дорожного движения, значительная часть указанных проблем должным образом не решается, а напротив - обостряется. В частности, продолжающееся строительство дорог в московском мегаполисе порой несовместимыми друг с другом фрагментами свидетельствует о недопустимой разрозненности планирования и реконструкции дорожно-транспортной сети на территории г. Москвы и Московской области. Оставляют желать лучшие сроки и качество ремонтных работ, проводимых на автомобильных дорогах.

2. Значительную часть транспортных заторов в г. Москве, образующихся в результате, как правило, несущественных дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), возможно минимизировать путем расширения практики оформления документов о ДТП без участия сотрудников полиции – по т.н. «европейскому протоколу»,

осведомленность водителей в использовании которого является недостаточной и нуждается в повышении.

3. Обоснованные жалобы граждан вызывает отсутствие либо явная нехватка общедоступных парковочных мест у социальных, медицинских и государственных учреждений, включая места для парковки инвалидов. Актуальной остается проблема административной ответственности за занятие парковочных мест, предназначенных для инвалидов, транспортными средствами, не имеющими к ним никакого отношения.

4. Значительное количество жалоб граждан поступает в связи с крайне непрозрачной организацией деятельности по эвакуации транспорта в крупных городах, организацией работы штрафных стоянок, высокой стоимостью платных парковок, зачастую необоснованной и несогласованной с общественностью установкой дорожных знаков. Эвакуация транспорта в г. Москве из решения государственной задачи по недопущению транспортных заторов и обеспечению безопасности участников дорожного движения превратилась, по существу, в коммерческую деятельность с возложением расходов на нарушителей действующих правил, значительная часть которых вызывает справедливые сомнения у населения и специалистов. Непрозрачность финансовой, управленческой и правовой модели являются условиями для злоупотреблений в этом бизнесе.

5. По информации Управления по надзору за исполнением федерального законодательства Генеральной прокуратуры России, в отдельных субъектах Российской Федерации выявляются массовые нарушения, связанные с процедурами обработки материалов фото-, видеофиксации нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ), правовая неопределенность процедур обработки которых позволяет отбраковывать выборочное число нарушений. Так, в Краснодарском крае за факты сокрытия материалов фото- и видеофиксации возбуждались уголовные дела, а в Тверской области в связи с выявлением «отбраковки» более половины всех материалов результаты проверки были направлены в Следственный комитет, в результате чего 319 должностных лиц были привлечены к дисциплинарной ответственности.

6. Продолжает вызывать серьезную обеспокоенность проблема детского травматизма. Длительное время не решается вопрос с необходимостью ужесточения требований к детским удерживающим

устройствам. Действующая формулировка п. 22.9 ПДД РФ допускает использование «иных» средств, что приводит к легализации использования т.н. «адаптеров», «направляющих лямок» и пр., которые фактически не являются детскими удерживающими устройствами и не обеспечивают безопасность ребенка в автомобиле. Кроме того, данная формулировка не позволяет сотрудникам дорожно-патрульной службы ГИБДД классифицировать использование таких средств, как нарушение, предусмотренное ст.и 12.23 КоАП РФ.

7. Введение т.н. «грузового каркаса» и ограничение въезда в центр и на ряд магистралей г. Москвы для грузовых автомобилей привело к существенному ущемлению прав автомобилистов – владельцев автомобилей типа «пикап». В соответствии с действующим законодательством, автомобили указанной категории проходят таможенную очистку как грузовые автомобили и ставятся на учет в ГИБДД, как грузовые автомобили. При этом обычные внедорожники, многие из которых по своим габаритам и массе превышают аналогичные параметры пикапов, зарегистрированы в качестве легковых автомобилей. Подавляющее большинство владельцев пикапов используют их в качестве семейных автомобилей и при покупке автомобиля объективно не могли предвидеть последующее введение «грузового каркаса» и ограничений для передвижения по г. Москве.

8. Совет неоднократно предлагал выполнить требование пп. «б» п. 1 указа Президента Российской Федерации от 5 мая 1992 г. № 431 «О мерах по социальной поддержке многодетных семей» и предоставить право бесплатного проезда в общественном транспорте обоим многодетным родителям, установив им единый проездной билет, но эта проблема до настоящего времени так и не решена.

**С учетом изложенного, Совет считает необходимым рекомендовать следующее.**

## **1. В ЧАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОГО РАЗВИТИЯ И СОБЛЮДЕНИЯ ЗАКОННЫХ ИНТЕРЕСОВ НАСЕЛЕНИЯ:**

1.1. Минтранс России и органам государственной власти субъектов Российской Федерации - осуществлять планирование дорожно-транспортной сети с учетом реально существующих агломераций, экономических и миграционных связей в субъектах Российской Федерации с тем, чтобы строительство дорог не велось несовместимыми друг с

другом фрагментами, а происходило на основании внятной и социально обоснованной стратегии развития.

1.2. ГИБДД России, органам государственной власти субъектов Российской Федерации и органам местного самоуправления – привлекать представителей гражданского общества к обсуждению инициатив об установке дорожных знаков, организации платных парковок и решению иных вопросов организации дорожного движения. В частности, с учетом мнения населения представляется целесообразным перевести пешеходные светофоры на малозагруженных участках дорог на работу в режиме «пешеходной кнопки».

## **2. В ЧАСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРАВ АВТОМОБИЛИСТОВ:**

2.1. Правительству Российской Федерации - установить единый порядок перемещения транспортных средств на специализированную стоянку, их хранения, оплаты расходов на перемещение и хранение, а также возврата транспортных средств их владельцам либо представителям. При этом рассмотреть возможность передачи функций по определению тарифов на эвакуацию Федеральной службе по тарифам Российской Федерации с учетом мнения органов государственной власти субъектов Российской Федерации, либо последними на основании методических указаний ФСТ России.

2.2. Правительству Российской Федерации и органам государственной власти субъектов Российской Федерации:

- обеспечить повышение правовой грамотности водителей за счет внесения в типовые программы подготовки водителей информации о «европротоколе», а также проведения информационных кампаний с разъяснением преимуществ «европротокола» для водителей со стажем;

- обеспечить внесение изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 1 октября 2014 г. № 1002 «Об утверждении Правил представления информации о ДТП страховщику и требований к техническим средствам контроля, обеспечивающим некорректируемую регистрацию информации», предусматривающих создание правовой базы для применения технических средств автоматической регистрации ДТП и фотографирования на месте ДТП в порядке, приемлемом для страховщиков (мониторинговые системы, мобильные приложения);

- оказать содействие Банку России в методологическом обеспечении работы контактного центра Банка России при информировании водителей о порядке оформления ДТП в рамках «европротокола».

2.3. Минтруда России, Минздраву России и ГИБДД России - составить единый общероссийский онлайн-реестр автотранспортных средств, используемых для перевозки инвалидов, чтобы не допустить эвакуации транспорта иногородних инвалидов в ходе «массовой» эвакуации

2.4. Минкомсвязи России, ГИБДД России и органам государственной власти субъектов Российской Федерации:

- предусмотреть механизм обязательного информирования владельцев транспортных средств по мобильному телефону о предстоящей эвакуации, а затем – о месте хранения эвакуированного транспортного средства;

- предусмотреть и обеспечить обязательное использование средств видеофиксации при задержании и перемещении транспортных средств;

- обеспечить работу круглосуточной «горячей линии» для информирования владельцев перемещенного транспорта;

- при расчистке дорог в ходе обильных снегопадов обеспечить возможность отображения дислокации и направления движения снегоуборочной техники в сети Интернет в он-лайн режиме.

2.5. Минтрансу России и ГИБДД России:

– установить для физических лиц, приобретающих автомобили типа «пикап», однократную возможность выбора регистрации пикапа в качестве грузового или легкового автомобиля при его постановке на учет в ГИБДД;

- предоставить владельцам подержанных автомобилей типа «пикап» переходный период в 1 год, в течении которого они могут обратиться в ГИБДД с заявлением об изменении регистрационных данных пикапа в части отнесения его к категории легковых автомобилей.

2.6. МВД России, Счетной Палате Российской Федерации и Контрольному Управлению Правительства г. Москвы – провести проверку финансовых механизмов, связанных с организацией в крупных городах платных парковок и эвакуации транспорта.

2.7. Органам государственной власти субъектов Российской Федерации:

– не допускать создания парковок на придомовых парковочных территориях жилых домов, обеспечив их использование только для

парковки автомобилей жителей или работников предприятий, расположенных в этом здании;

- увеличить количество бесплатных парковочных мест для инвалидов, пенсионеров, многодетных граждан, а также для посетителей медицинских учреждений, органов государственной власти, иных социально значимых объектов, возложив данную обязанность на владельцев земельных участков, на которых размещены такие парковки;

- отменить платный режим парковок в вечернее и ночное время (с 20:00 до 08:00 часов);

- исключить применение эвакуации не препятствующих движению транспортных средств лишь за несоблюдение требований дорожных знаков или разметки как излишне жесткую меру административной ответственности, явно не соответствующую тяжести данного правонарушения и грубо нарушающую права человека;

- при выдаче транспортных средств со спецстоянки требовать только документы, удостоверяющие личность и подтверждающие право на владение автомобилем без подтверждения оплаты стоимости расходов на его перемещение и хранение.

### **3. В ЧАСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРАВ ПАССАЖИРОВ И ПЕШЕХОДОВ:**

3.1. Правительству Российской Федерации – внести изменения в ПДД РФ, направленные на ужесточение требований к качеству и обязательности использования детских удерживающих устройств:

- внести изменение в п. 22.9 ПДД РФ, исключив слова «или иных средств» и запретив тем самым использование т.н. «корректоров», «адаптеров» и «фиксаторов»;

- дополнить п. 22.9. ПДД РФ требованием к правильному положению детей в детских удерживающих устройствах (устройство должно быть обращено вперед или назад), а также ссылкой на технические требования по оснащению транспортных средств детскими удерживающими устройствами, перечень их видов, и приспособления для их крепления, установленные законодательством о техническом регулировании и Правилами ЕК ООН № 44-04;

- установить требования, предписывающие использование 4-х типов детских удерживающих устройств с учетом возраста, роста и веса ребенка.

3.2. Правительству Российской Федерации - внести детские удерживающие устройства в перечень товаров, подлежащих обязательной сертификации (постановление Правительства РФ от 1 декабря 2009 г. № 982 «О едином перечне продукции, подлежащей обязательной сертификации»), создать систему независимых испытаний детских удерживающих устройств с максимальным общественным освещением результатов и расширить практику массового и корректного применения детских удерживающих устройств; организовать систему облегченного доступа к использованию детских удерживающих устройств для малоимущих и социально незащищенных категорий населения.

3.3. Государственной Думе Федерального Собрания Российской Федерации – рассмотреть вопрос об ужесточении ответственности лиц, допустивших нарушение правил перевозки детей автомобильным транспортом, запрещении перевозки детей до 12 лет на переднем сиденье автомобиля и ужесточении ответственности водителя за перевозку пассажиров, не пристегнутых ремнями безопасности в случае причинения им вреда при ДТП.

3.4. Органам государственной власти субъектов Российской Федерации:

– обеспечить защиту прав потребителей услуг общественного транспорта путем установления механизма возврата им денежных средств за неиспользованные поездки по транспортным картам, исчерпавшим срок действия;

- возвратиться к рассмотрению вопроса о предоставлении бесплатного проезда в общественном транспорте обоим многодетным родителям.

3.5. Правительству г. Москвы - рассмотреть вопрос восстановления на остановках общественного транспорта отапливаемых остановочных павильонов – модулей, снесённых в 2011-13 гг.

Настоящие Рекомендации приняты Советом при Президенте Российской Федерации по развитию гражданского общества и правам человека путем заочного голосования «10» июня 2015 года.

Председатель Совета

М.Федотов