



ФЕДЕРАЦИЯ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ РОССИИ

Federation of Russian Car Owners

«За равенство и безопасность на дорогах»

01.12.2017

г. Москва

Заключение на проект закона № 1047264-6

Предоставленный проект Федерального закона разъясняет полномочия региональных и муниципальных властей в организации дорожного движения.

Имеющийся законопроект направлен на легализацию критикуемых действий субъектов РФ, направленных на принижение прав и интересов граждан. Очевидна направленность законопроекта на создание формальных условий для дополнительного взимания денежных средств с лиц, причастных к эксплуатации дорог, с заведомым включением коррупционной составляющей (к примеру, крупный магазин может создать свою общественную парковку лишь по решению местного органа самоуправления, который может не давать его, давать на каких-то условиях, в том числе при условии её платности, с возможными взятками).

Вводятся такие ограничения как принуждение граждан к совершению сделок, направленных на лишение права граждан на имущество, связанных с осуществлением их прав, без юридического обоснования правового положения участников сделки – платный въезд и платные парковки.

Законопроект включает в себя возможность нарушения свободы договора в части определения стоимости платной парковки, которая может принадлежать не субъекту РФ, что также содержит коррупционную составляющую.

Проект предполагает, что некое здание, стоящее в зоне действия вновь принятого норматива (КСОДД), создаст для своего владельца состав правонарушения. Это опять же, содержит коррупционную составляющую, тем более что изменения в КСООД не реже чем один раз в 5 лет.

Есть ряд положений, которые на прямую мотивируют ограничивать наличие транспорта на дорожной сети и парковках:

ч. 1.2 ст. 11: "...Обеспечение эффективности организации дорожного движения осуществляется...посредством реализации мероприятий по организации дорожного движения, к которым относятся повышение пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения"

ч. 6 ст. 17: "Мероприятия по организации дорожного движения, разрабатываемые в составе комплексных схем организации дорожного движения, должны обеспечивать снижение негативного воздействия на окружающую среду транспортных средств." - этим могут пользоваться для ограничения использования транспорта.

ч. 9 ст. 11: При введении ограничения или прекращения движения нет четкого обязательного перечня компенсационных мероприятий - увеличить количество маршрутов **ИЛИ** организовать парковки. Недопустимо применять «или» - это позволяет ограничивать или прекращать движения без необходимых компенсационных мер и ограничит права автовладельцев. Говорится про возможное организацию парковочного пространства, но не определяется по оно будет платным или бесплатным.

В ч.1 ст. 25 «1) статью 42 дополнить новой частью 6 следующего содержания:

*«6. В состав проекта планировки территории **может** включаться проект организации дорожного движения, разрабатываемый в соответствии с требованиями Федерального закона «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».»;*

Применение «**может**» позволит не исполнять требования, необходимо заменить на «**должен**».

В ч.1 ст.4 отсутствует упоминание о международных законах, которые поддержаны РФ.

Отсутствует определение парковки, что может привести к злоупотреблениям.

Одним из принципов организации дорожного движения указано приоритет развития транспорта общего пользования (ч. 4 ст. 2)

Часть 3 ст. 55 Конституции РФ, гласит о возможности ограничения прав человека на основании закона в пределах, необходимых в целях защиты основ конституционного строя, нравственности, здоровья, прав и законных интересов других лиц, обеспечения обороны страны и безопасности государства. Сейчас в Программе Москвы развития дорожной инфраструктуры до 2020 г. уже есть слова про одну из целей "ограничение поездок в центр". Указание на "приоритет развития транспорта общего пользования" немного непонятен в рамках закона про организацию движения. Если тут подразумевается "сделаем разворотный круг для автобусов вместо парковки", то это еще понятно, но перевозка грузов для торговых и производственных предприятий не осуществляется общественным транспортом, и этому транспорту тоже нужны стоянки.

В целом, данный законопроект, может привести к нарушениям конституционных прав граждан.

Также есть ряд замечаний по тексту:

1. ч.6 ст.11 надо написать «уширениями проезжей части (заездными карманами) с разрешением парковки в них»
2. ч.2 ст.13 надо написать «запрещаются платные парковки...» далее по тексту. Здесь же надо убрать «а также на земельных участках, относящихся в соответствии с жилищным законодательством к общему имуществу многоквартирных домов», т.к. только собрание собственников МКД может решить о платности парковки на своей территории.
3. ч.4 ст.13 почему законом субъекта федерации, а не муниципальными властями?
4. ч.5 ст.13 заменить «системой оплаты в наличной или безналичной форме» на «системой оплаты как в наличной так и безналичной форме». При «или» можно сделать только одну систему оплаты, что не всегда удобно водителю
5. тоже самое в ч.7 ст.13. Нужна ли часть вообще, т.к. повторяет ч.5 ст.13
6. После ч.7 (или вместо нее) вставить: «Взимание платы за пользование платной парковкой с пользователя платной парковки осуществляется после использования парковки (или «при выезде с парковки»)»

С уважением,

С.В. Канаев