

Город Астана,
Дом Мажилиса Парламента
Депутату Мусину К.С.
от общественного движения
«Гражданский патруль»
<http://grpat.org>
почта g@zello.kz
050043, Алматы, а/я 9

Ноябрь, 2016 г.

Уважаемый Канат Сергеевич!

Активисты общественного движения «Гражданский патруль» выражают Вам своё почтение и просят рассмотреть предложения в рамках внесения изменений в закон Республики Казахстан «О дорожном движении», а также в ПДД и КоАП. Предложения по изменению составлены на основе личного водительского, пешеходного опыта участников движения. Мы не являемся юристами и просим отнестись с пониманием к неофициальному, неюридическому стилю изложения наших предложений.

1. **Разрешить поворот направо при любом сигнале светофора.** То есть на жёлтый, на красный сигнал светофора можно будет повернуть направо при условии, что водитель обязан пропустить всех других участников дорожного движения (пешеходы на своём направлении движения, все транспортные средства на перекрёстке, пешеходы на дороге, на которую совершается поворот). Это увеличит пропускную способность перекрёстков. Варианты: разрешить на всех перекрёстках или ввести новый дорожный знак.
2. **Отменить необходимость подачи сигнала при манёвре "начало движения от места стоянки".** На практике никто не включает сигнал перед началом движения от места стоянки (если при этом нет перестроения) и непонятно, на чём это вообще сказывается, и зачем было придумано. А в ПДД так вообще не указано, какой именно это должен быть сигнал. Однако в статье 595 часть 1 КоАП про этот непонятный сигнал есть упоминание, штраф 5 МРП.
3. **Запретить обгон велосипеда в той же полосе, где он расположен (на дорогах с несколькими попутными полосами).** В целях безопасности велосипедиста.
4. **Запретить правилами дорожного движения выезд на встречную полосу дороги, если этому препятствуют требования дорожного знака или дорожной разметки.** В Казахстане сложилась странная ситуация с понятием «встречка», статья 596 часть 3 КоАП. Не считается «встречкой» выезд на полосу встречного движения, если у дороги менее 4 полос. Только вот никто не в состоянии объяснить, чем последствия лобового столкновения на двух полосной дороге лучше, чем на четырёх полосной. В обоих случаях – это одно их самых тяжёлых по последствиям видов ДТП – лоб в лоб. Так почему же на четырёх полосной дороге водителей от такого ДТП защищает часть 3 статьи 596 КоАП, а на двух полосной - нет? Данная проблема особенно актуальна для загородных двух полосных

- трасс, где лихачи игнорируют знак «Обгон запрещён» или сплошную одинарную разметку, так как это всего лишь 5 МРП штрафа, а последствия в случае лобового ДТП будут смертельными. Аналогично и за движение по односторонней дороге «против шерсти» - должно быть лишение ВУ за «встречку».
5. Но всегда нужно помнить про исключения, так какие как вынужденный объезд препятствия с выездом на встречную полосу. Предлагается формулировка для текста ПДД: **«В случае наличия препятствия для движения на всех полосах попутного направления допускается выезд на полосу встречного направления при условии не создания помех встречному движению. Такой выезд должен осуществляться с места как можно ближе к препятствию для движения. При этом водитель обязан вернуться в попутную полосу как можно раньше после объезда препятствия. Не является препятствием затор или транспортное средство, остановившееся на этой полосе движения в соответствии с требованиями Правил (за исключением ДТП, аварийной стоянки ТС)».**
 6. В тексте закона о дорожном движении и в ПДД прямым текстом **разрешить любому гражданину (в том числе водителю, пассажиру, случайному прохожему) беспрепятственно производить фото-, видео-, аудио-запись любых действия инспектора, сотрудника полиции, врача (при прохождении экспертизы на опьянение), сотрудников специализированной стоянки (штрафстоянки).** Это и так нигде не запрещено, но народ у нас юридически неграмотный и такое прямое разрешение всем будет удобно. Разрешение позволит гражданам лучше защищать свои прав и законные интересы против произвола.
 7. **Запретить нахождение на ТС наклеек, не соответствующих своему назначению или вводящих в заблуждение.** То есть нельзя здоровому водителю со здоровыми пассажирами клеить наклейку (специальный обозначающий знак) "инвалид" на машину. Или наоборот – ездить на шипованной резине без соответствующей наклейки. Многие здоровые водители наклеили на ТС знак «инвалид» и безнаказанно паркуются на местах для инвалидов. **Как следствие - в КоАП нужно внести статью со штрафом.**
 8. **Регламентировать законодательно выдачу и использование наклеек «инвалид».** Чтобы наклейки были со степенями защиты, выдавались уполномоченным органом и только инвалидам, были легкосъёмными (инвалид сел в авто – установил значки, покинул авто – забрал значки с собой), ввести ответственность за подделку значка «инвалид». Слишком много здоровых водителей необоснованно установили себе на ТС значки «инвалид» и безнаказанно занимают место на парковке для инвалидов.
 9. Изложить часть 1 статьи 590 КоАП в следующей редакции: **«Нечитаемый или установленный на зарегистрированное транспортное средство с нарушением требований стандарта государственный регистрационный номерной знак (знаки) - влечет штраф в размере ... месячных расчетных показателей».** Большая тема – снятый госномер, госномер под углом вниз, спрятанный от скоростометров, спрятанный за шторками и т. п. Так делают злостные нарушители скоростного режима. Чувствуя свою безнаказанность, нарушители умышленно превышают скоростной режим, создавая большую опасность для других участников дорожного движения. К сожалению, при действующей редакции данной статьи КоАП («Управление зарегистрированным транспортным средством ...») скрытие госномера является нарушением только во время движения. Но во время движения такое нарушение выявляется очень сложно. На практике полиция этим не занимается, нарушители остаются безнаказанными, вся надежда на неравнодушных граждан (активистов), коих с каждым

днём становится всё больше и больше, что очень радует. Скрытие госномера хорошо выявляется на стоянках (парковках) людьми с активной гражданской позицией, но во время стоянки это нарушением не является. **Предлагаемая формулировка запрета на нечитаемый (или отсутствующий) госномер подразумевает, что это всегда является нарушением, а не только во время движения ТС. Если ТС зарегистрировано, то оно обязательно должно иметь госномер всегда и везде.** Если же госномер был украден, то заявление о краже, естественно, освобождает от ответственности по данному нарушению. Если данное предложение будет принято, то активисты резко повысят вероятность наказания таких нарушителей, что положительно скажется на безопасности дорожного движения.

10. **Ужесточить наказание по части 1 статьи 590 КоАП** (за скрытый от скоростометров госномер). Нынешний штраф не останавливает нарушителей, так как штрафы за нарушение скоростного режима гораздо выше, и нарушителю выгоднее оплатить один штраф за нечитаемый госномер, чем десяток штрафов за превышение скорости. В результате ставят госномер под углом и лихачат, чувствуя безнаказанность.
11. **Добавить в раздел 9 ПДД запрет на разворот в месте, где этот манёвр запрещён ПДД, дорожным знаком или разметкой.** То есть приравнять это к выезду на полосу встречного движения и ответственности по ст. 596 ч. 3 КоАП в виде года лишения. При развороте в запрещённом месте возникает риск того, что в бок разворачивающегося ТС на полном ходу влетит другое ТС, что по последствиям близко к лобовому ДТП. В действующих ПДД за разворот в запрещённом месте только штраф (10 МРП), а разворот с нарушением знака или разметки вообще квалифицируется именно как нарушение знака или разметки (5 МРП), а не как разворот в запрещённом месте.
12. **Разрешить двухколёсным транспортным средствам движение по автобусным (выделенным) полосам.** Оставить приоритет за ТС общественного транспорта, то есть водитель двухколёсного ТС при приближении к нему сзади ТС общественного транспорта обязан уступить ему дорогу (прижаться вправо или покинуть полосу).
13. **Разрешить всем водителям посадку, высадку пассажиров на остановочных комплексах общественного транспорта при условии отсутствия общественного транспорта на данной остановке позади транспортного средства, производящего посадку, высадку пассажиров.**

То есть, если сзади нет ТС общественного транспорта (автобуса, троллейбуса), то водитель, высаживая пассажиров, никому не мешает. Как только к остановке подъехал автобус, троллейбус, водитель обязан незамедлительно уехать с остановки (иначе привлекать по ст. 597 ч. 3 КоАП). Порой негде высаживать пассажиров, а остановочные комплексы специально для этого предназначены, часто имеют кармашек для заезда – пусть там все водители производят посадку-высадку пассажиров, лишь бы не мешали общественному транспорту.
14. **Добавить в раздел 6 ПДД требование, что специальные сигналы (мигалки, стробоскопы) обязательно должны быть установлены в соответствии со стандартом, техническим регламентом.**

При нарушении правил установки такие проблесковые маячки плохо видны или совсем не видны другим участникам дорожного движения. То есть если мигалки установлены только под решётку или только в салон, то такой спецсигнал не имеет юридической силы, никто такое ТС пропускать не обязан. Но при этом такая установка мигалок подпадает под статью за нарушение правил установки или за незаконную установку спецсигналов.

Незаконную установку спецсигналов производят в том числе и преступники, чтобы иметь возможность быстро скрыться с места преступления, они устанавливают спецсигналы в салон или за радиаторную решётку – такая установка не привлекает внимания при отключенных спецсигналах. Если же объявить установку не по стандарту вне закона, то их не будут пропускать на дороге, а устанавливать спецсигналы на крышу им опасно, так как сразу же к ним возникнут вопросы у полиции.

15. **Запретить эксплуатацию ТС общественного транспорта, не оборудованных ограничителями скорости, не позволяющих транспортному средству превысить скорость 50 км/ч.** Водители общественного транспорта несут особую угрозу безопасности дорожного движения при нарушении скоростного режима. Не раз уже случались резонансные ДТП по вине водителей автобусов общественного транспорта. Предлагается ограничить их скорость на физическом уровне лимитатором (ограничителем скорости). То есть не полагаться на волю и желание водителя.
16. **Разрешить покидать место ДТП при мелком ущербе и отсутствии вреда здоровью.** ДТП создают пробки и заторы только потому, что водители опасаются сдвинуться с места из-за боязни быть лишёнными ВУ за покидание места ДТП. При этом ДТП с незначительным материальным уроном и без вреда здоровью не представляют общественной важности. Так зачем из-за мелких ДТП создавать пробки? Зачем их вообще оформлять, если виновник на месте компенсирует сумму ремонта? Предлагается разрешить покидать место ДТП при отсутствии вреда здоровью и сумме материального вреда менее 50 МРП.
17. **Ввести ответственность за создание затора в результате ДТП.** Согласно ПДД (2.1.8 ПДД) участники ДТП обязаны освободить проезжую часть, но на практике это требование ПДД игнорируется, участники ДТП часами ждут приезда инспектора дорожной полиции для оформления и только потом освобождают проезжую часть. В результате создаются километровые заторы. При этом у каждого человека есть телефон с камерой – так пусть зафиксируют положения ТС и другие данные, после чего освободят проезжую часть. За неисполнение – крупный штраф. Сам пункт 2.1.8 ПДД предлагаем в следующей редакции «... освободить проезжую часть дороги, если движение других транспортных средств невозможно *или образовался затор*; ...»
18. **Создание аварийной ситуации квалифицировать по тяжести последствий:** без ДТП, ДТП без вреда здоровью, средний, тяжкий вред, летальные исход одного, двух и более лиц. Не раз подрезания становились причиной серьёзных ДТП, когда подрезанный водитель, уходя от ДТП, опасно маневрирует и попадет в другое ДТП. Подрезанный водитель становится виновником ДТП, так как не обеспечил безопасность манёвра. Но первопричиной стало всё-таки подрезание. По действующему КоАП наказание всегда одинаковое (ст. 606 часть 1, 10 МРП), что нелогично. Предлагается наказывать за создание аварийной обстановки соразмерно причинённому вреду.
19. **Ужесточить наказание за мусор, выброшенный из ТС.** Странная ситуация: если пешеход бросает мусор на тротуар, то это мелкое хулиганство (10 МРП или арест), а если водитель или пассажир бросают мусор на проезжую часть, то это не квалифицируется как мелкое хулиганство, на практике полиция применяет статью 620 КоАП (прочие нарушения, предупреждение или 3 МРП).
20. **Каждый участник дорожного движения вправе ожидать, что все участники дорожного движения неукоснительно соблюдают ПДД.** Совершенно непонятны мотивы, по которым этот пункт был удалён из ПДД РК. В результате получается, что в ДТП виновен тот водитель, который ничего не нарушая выезжал со второстепенной дороги, а не тот

- водитель который ехал по тротуару на главной дороге (где его вообще быть не должно). Виновен тот водитель, который ехал там, где его быть не должно (прямо при знаке только налево или же по обочине).
21. **Обязать в сумерки и в тёмное время суток при ремонте ТС, стоящем на проезжей части дальше крайнего правого ряда, использовать светоотражающий жилет.** То есть такой жилет должен стать обязательным, как огнетушитель и аптечка, всегда быть в ТС.
 22. **Ввести максимальную зону действия запрещающего дорожного знака.** Ситуация: знак ограничения скорости на загородной дороге (без таблички с продолжительностью зоны действия, которую выломали хулиганы) – и нет знака конец зоны ограничения. В результате зона действия становится очень большой и может насчитывать десятки километров, хотя это ничем объективно не обосновано (но водители же не знают, что табличка незаконно демонтирована). Предлагается ввести максимальную протяженность зоны действия запрещающего знака 500 метров. Предлагается запретить указывать на табличках зону действия запрещающего знака более 500 метров.
 23. **Предлагается на дорогах с тремя и более полосами движения на проезжей части обязать устанавливать дорожные знаки не на обочине справа, а над проезжей частью.** Это сильно увеличит их видимость и читаемость. Знак на обочине может оказаться закрыт автобусами, грузовиками, едущими правее от водителя, который не видит знак.
 24. **Предлагается в текст ПДД внести информацию о границе опьянения.** Согласно судебной практике такой границей является 0,3 промилле (законодательство прямо не устанавливает минимального уровня алкоголя для определения состояния опьянения и не делает скидку на погрешность прибора. Но есть разъяснения Министерства здравоохранения РК со ссылками на ориентировочную схему Прозоровского-Карандаева-Рубцова (1967 г.), что **опьянение начинается с 0,3 промилле, что соответствует 0,135 мг/л.** Есть также подтверждающая это практика Верховного Суда РК по конкретным гражданским делам). Однако водители этого не знают, в результате чего становятся жертвами полицейских подстав.
 25. **Предлагается увеличить количество медицинских пунктов для прохождения независимой экспертизы на опьянение.** Обращаем Ваше внимание на огромную проблему, связанную с прохождением медицинской экспертизы на состояние опьянения. Законопослушному водителю, которого по сговору (или по другим причинам) «подставили» на экспертизе просто некуда обратиться для проведения повторной, независимой, экспертизы. Законопослушный водитель не имеет никакой возможности доказать свою невиновность. Для решения этой проблемы предлагаем: 1) Обязать всех наркологов фиксировать на видео всю процедуру освидетельствования. Нет видео – экспертиза недействительна. 2) Обязать местные власти иметь в наличии достаточное количество пунктов, в которых можно пройти экспертизу. Самостоятельно, просто по своему желанию, не вдаваясь в подробности. Например, для Алматы предлагается иметь три таких пункта.
 26. **Предлагается устанавливать все штрафы в КоАП для водителей, владельцев ТС в процентах от стоимости автомобиля, который участвовал в нарушении ПДД.** Равенство перед законом должно быть не в сумме наказания, а в результативности наказания. Результативность наказания – это сдерживающий фактор. При фиксированной сумме штрафа этого добиться нельзя. Для частного таксиста на Нексии 10 тыс тнг – это деньги, а для владельца фирмы на Лексусе – это копейки. Одного штраф сдерживает, другого – нет. При том каждый человек выбирает и покупает себе автомобиль в соответствии со своими

доходами. Предлагается привязать штрафы за нарушения ПДД к стоимости автомобиля (на таможене есть полный перечень всех моделей и их стоимости). Так как пешеходы, велосипедистов, ... тоже могут являться нарушителями ПДД – добавить формулировку «но не менее N МРП». То есть формулировка штрафа будет такая: « ... влечёт ответственность в виде 2% от стоимости ТС, но не менее 10 МРП».

27. **Предлагается возлагать ответственность за нарушение ПДД на владельца, собственника ТС, если водитель неизвестен.** Собственник ТС известен всегда, в отличии от водителя, который мог управлять автомобилем по доверенности. Автомобиль – это объект повышенной опасности, дал его другому лицу – будь готов отвечать.
28. **Предлагаем увеличить зону запрета остановки и стоянки (пункт 12.4.5) перед пешеходным переходом до 10 метров.** Считаем, что нынешних 5 метров недостаточно. Из-за недостаточной видимости пешеходов и угрозы их здоровью и жизни. Особенно при плохих погодных условиях, в сумерках, в тёмное время суток.
29. **Предлагается сократить зону запрета** остановки и стоянки от пересечения проезжих частей **с 30 метров до 15**, как и было раньше.
30. **Ужесточить ответственность за нарушение скоростного режима.** За превышение максимально разрешённой скорости движения более чем на 40 км / ч предлагаем лишать ВУ на 6 месяцев (дополнительно к уже существующему штрафу).
31. В случае, если нарушитель скоростного режима (превысил более чем на 30 км/ч и при этом достиг скорости движения 90 км/ч) попал в ДТП, то считать его виновным в данном ДТП. То есть любой «летун» должен признаваться судом виновным в ДТП вне зависимости от сигналов светофора, разметки, приоритетов проезда и тому подобного. Это исключит несправедливые решения суда по таким ДТП, как Алеси Воротиленко (Абая - Тургут Озала).
32. **Лишение ВУ ужесточить дополнительным штрафом.** Зачастую нарушители, лишённые права управления ТС, всё равно садятся за руль, избегают дорожной полиции и продолжают водить автомобиль, тем самым сводя на нет ответственность (что лишали, что не лишали). Штраф же будет взыскан всегда, и, по крайней мере, в этой части ответственности всё проверяемо.
33. В ПДД РК нет освобождения от ответственности за нарушения других пунктов, если их нарушение было необходимо (пример по ссылке <http://4url.ru/29763>) для пропуска "скорой" (нарушение разметки, выезд на газон, тротуар, переезд стоп-линии на красный, ...). **Предлагаем освободить от административной ответственности за нарушение ПДД водителя, которые своими действиями освобождали проезд спецтранспорту с включёнными проблесковыми маячками и сиреной.** При условии обеспечения безопасности дорожного движения.
34. **Ужесточить штраф за непропуск спецавтомобиля с включёнными проблесковыми маячками и сиреной.** Нынешний штраф несоизмерен риску для здоровья и жизни в случае, если «скорая» не успеет.
35. **Наделить водителей «скорой», «пожарной» и служб спасения полномочиями отдавать команды голосом через СГУ другим участникам дорожного движения.** Водители ТС этих служб не наделены полномочиями дорожного инспектора - не имеют права отдавать команды голосом через СГУ другим водителям (то есть указывать им, кто куда должен проехать для пропуска "скорой"). А у гражданских водителей нет обязанности подчиняться таким командам.
36. Ввести наказание для водителей, которые злоупотребляют и пристраиваются вслед за «скорой», едут в её «коридоре», как будто это их все пропускают. **Ввести штраф за езду**

- позади скорой, ближе, чем 10 метров от её заднего бампера.** За исключением сопровождающих пациента (берётся справка в приёмном покое больницы).
37. Предлагается в тексте ПДД дать описание, как именно пропускать "скорую" в различных дорожных ситуациях:
- В пробке при отсутствии выезда скорой на свободную "встречку" нужно прижаться влево-вправо, чтобы освободить междурядье для скорой.
 - На перекрёстке при красном - проигнорировать красный и, обеспечивая безопасность, проехать вперёд, пропуская скорую.
 - При выезде скорой со второстепенной дороги или с дворовой территории - остановится заранее и пропустить скорую, причём на всей проезжей части (и попутное, и встречное направления).
 - Скорая едет позади вас в вашей полосе (пробки нет) - заранее уйдите в другую полосу; если видите, что другой водитель перестраивается, чтобы пропустить скорую - остановитесь и пропустите его, помогите его манёвру.
38. **Разрешить движение без включенных фар на дороге с освещённой проезжей частью.** Необходимость ДХО сохраняется. Например, езда по проспекту Аль-Фараби в Алматы с включенными фарами только слепит встречных водителей.
39. Предлагается ввести в ПДД приоритет постоянного знака перед разметкой, за исключением временных знаков. То есть приоритеты в порядке убывания: регулировщик, временный знак, постоянный знак, разметка.
40. **Предлагается ввести ответственность за проживание владельца ТС не по месту регистрации ТС.** Проживание не по месту регистрации ТС существенно усложняет розыск нарушителей ПДД на основе присланного фото-, видео-материала. Предлагается ввести административный штраф 10 МРП.
41. **С целью стимулирования гражданского населения к фиксации и отправки нарушений закона предлагается выплачивать денежное вознаграждение.** В настоящий момент граждане в абсолютном большинстве случаев просто проходят мимо различных нарушений закона, в том числе и в сфере ПДД. От этого страдает порядок на дорогах, а госбюджет недополучает большие суммы в виде административных штрафов. Общеизвестно, что лучше поделиться, чем вообще ничего не получить. Лучше часть штрафа выплатить заявителю, чем вообще не получить штраф в бюджет. Если мы хотим порядка на дорогах, то нужно из каждого гражданина сделать помощника дорожного инспектора, а сделать это можно путём денежного поощрения за присылаемые фото и видео с нарушениями ПДД.