

ВОЗВРАЩЕНИЕ ЭВАКУАЦИИ

ЛЕТОМ МИНУВШЕГО ГОДА ПЕТЕРБУРГСКИЕ АВТОВЛАДЕЛЬЦЫ ВНОВЬ СТАЛИ ПЛАТИТЬ ЗА ЭВАКУАЦИЮ СВОИХ НЕПРАВИЛЬНО ПРИПАРКОВАННЫХ МАШИН. КАК ТОЛЬКО ПЛАТИТЬ СТАЛИ АВТОМОБИЛИСТЫ, ЧИСЛО ВЫВЕЗЕННЫХ НА СПЕЦСТОЯНКИ МАШИН ВЫРОСЛО КАК МИНИМУМ В ДВА РАЗА. ПО НАБЛЮДЕНИЯМ АВТОМОБИЛИСТОВ, АКТИВНОСТЬ КОМПАНИЙ-ЭВАКУАТОРЩИКОВ НАПРАВЛЕНА НА УЛУЧШЕНИЕ СОБСТВЕННОГО ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ, А НЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИТУАЦИИ В ГОРОДЕ. ВЛАДА ГАСНИКОВА



ПРИ ПОДГОТОВКЕ МАТЕРИАЛА ОБ ЭВАКУАЦИИ У КОРРЕСПОНДЕНТА ВГ СЛОЖИЛОСЬ ОЩУЩЕНИЕ, ЧТО СЕЙЧАС ТАКАЯ ОТРАСЛЬ, КАК ПРИНУДИТЕЛЬНАЯ ЭВАКУАЦИЯ ТРАНСПОРТА, В ГОРОДЕ-МИЛЛИОННИКЕ НИКЕМ НЕ КОНТРОЛИРУЕТСЯ И ЖИВЕТ СВОЕЙ СОБСТВЕННОЙ ЖИЗНЬЮ

С 1 июля прошлого года платить за эвакуацию неправильно припаркованного транспорта стали его владельцы: в силу вступил закон «О порядке перемещения задержанных транспортных средств на специализированную стоянку, их хранения, оплаты расходов на их перемещение и хранение, возврата задержанных транспортных средств в Санкт-Петербурге».

Закон появился в связи с поправками в КоАП РФ, вступившими в силу с 1 июля 2012 года, которые дали регионам право устанавливать правила эвакуации неправильно припаркованных автомобилей на специализированные стоянки и возможность взимать с автовладельцев плату за перемещение и хранение задержанного транспортного средства.

Закон относится как к автомобилям, так и к маломерным судам, однако очевидно,

что больше всего горожан интересуют правила эвакуации наземного транспорта.

Практика эвакуации неправильно припаркованного транспорта за счет его владельцев была отменена в 2008 году. В 2011 году из бюджета Петербурга на эвакуацию легковых автомобилей было выделено 200 млн рублей, в первой половине прошлого года, до момента вступления закона в силу, — 100 млн рублей.

Исходя из ограничений бюджетной квоты, за свой счет город мог эвакуировать 6,1–6,5 тыс. автомобилей в месяц. К концу месяца, когда месячный лимит средств на эвакуацию был израсходован, городские власти уже не могли эвакуировать транспорт, даже если он был припаркован в нарушение всех правил дорожного движения.

Чиновники надеялись, что отмена лимитирующего фактора позволит эва-

куировать больше автомобилей, что приведет к большему порядку на улицах города.

До 1 января 2013 года за эвакуацию транспорта отвечал комитет по транспортно-транзитной политике, однако с нового года ведомство было расформировано. Согласно последней версии распоряжения городского правительства о перераспределении функций расформированного ведомства, теперь комитет по развитию транспортной инфраструктуры (КРТИ) отвечает за эвакуацию легковых автомобилей, комитет по вопросам законности, правопорядка и безопасности (КВЗПБ) — грузового автотранспорта, комитет по транспорту — маломерных судов.

Чтобы проанализировать, насколько выросло число эвакуированных автомобилей

с того момента, как платить за их вывоз стали автовладельцы, ВГ запросил статистику по эвакуации с 1 июля по 31 декабря 2012 года — и за аналогичный период 2011 года, когда эвакуацию оплачивал еще городской бюджет. КРТИ с начала 2013 года было передано немало функций, помимо эвакуации легкового транспорта, поэтому в этом ведомстве еще не разобрались со статистикой прошлых лет.

Во всех ведомствах, так или иначе связанных с эвакуацией транспорта, в том числе и бывшие сотрудники расформированного КТТП, вопрос корреспондента ВГ переадресовывали в ГУП «Центр экономической безопасности» (ЦЭБ, подведомственно КВЗПБ), которое как минимум до начала 2013 года занималось контролем принудительной эвакуации всего транспорта в городе. → 39