

Директору департамента городского  
хозяйства Администрации города Сургута  
Стеценко Андрею Алексеевичу  
628408, г. Сургут, ул. Гагарина, д. 11, каб. 418  
saf@admsurgut.ru

Копия:  
Специалисту-эксперту отдела по ремонту и  
содержанию автомобильных дорог  
департамента городского хозяйства  
Администрации города Сургута  
Магомедову Михаилу Адильхановичу  
magomedov\_ma@admsurgut.ru

Исх. №ЮБ/2-2407 от 17.10.2025

**Уважаемый Андрей Алексеевич!**

Обращается к Вам ООО «ЮрентБайк.ру», оператор услуг краткосрочной аренды средств индивидуальной мобильности (СИМ). Мы ознакомились с проектом постановления, вынесенным на публичные консультации, и всецело поддерживаем необходимость упорядочивания использования СИМ для обеспечения безопасности всех участников движения и поддержания городского благоустройства.

Однако считаем необходимым указать на ряд положений проекта, которые, по нашему мнению, создают необоснованные и чрезмерные барьеры для ведения предпринимательской деятельности, ограничивают конкуренцию и могут привести к снижению транспортной доступности и удобства для жителей города. Просим Вас рассмотреть следующие замечания и предложения по доработке проекта.

**1. Структурный порок Проекта – Попытка регулирования специфической коммерческой деятельности под видом общеобязательных норм благоустройства**

**Суть проблемы:** Проект по своему содержанию и целям **направлен на детальное регулирование деятельности коммерческих операторов** микромобильности (кикшеринга). Однако для этого выбрана неверная правовая форма – **«Правила благоустройства»**, которые по своей природе должны устанавливать **универсальные, общеобязательные нормы поведения для всех лиц**, находящихся на территории города (как для граждан, так и для бизнеса).

Это противоречие порождает правовой парадокс и ряд неразрешимых проблем.

## **1). Природа «Правил благоустройства»: универсальность и исполнимость для всех**

«Правила благоустройства» – это свод базовых, понятных и исполнимых требований к поведению в общественном пространстве. Например:

- Не сорить.
- Не парковать автомобили на газонах.
- Не размещать предметы, мешающие проходу пешеходов.

Эти правила едины для всех. Требование «не мешать проходу» одинаково применимо и к частному владельцу самоката, и к курьеру, и к сервисной службе оператора кикшеринга. Они не требуют специального оборудования, программного обеспечения или заключения договоров с администрацией для их исполнения.

## **2). Анализ содержания Проекта: направленность исключительно на коммерческих операторов**

Если проанализировать суть вносимых изменений, становится очевидно, что подавляющее большинство из них **могут быть исполнены только и исключительно операторами кикшеринга** и неприменимы к частным лицам:

- **Требование парковки в размеченных местах (п. 4, 5, 8):** Только оператор может технически (через GPS и ПО) запретить пользователю завершить аренду вне этих зон. Частный владелец не имеет такой технической возможности и не обязан знать расположение всех этих точек.
- **Соблюдение «медленных зон» (п. 15, 16, 17):** Только оператор может программно ограничить скорость своих СИМ при въезде в определенную геозону (парк, площадь). Самокат частного владельца не замедлится автоматически. Администрировать это нарушение в отношении частника (например, с помощью радара) невозможно.
- **Соблюдение «зон запрета передвижения» (п. 12):** Аналогично «медленным зонам», это требование реализуемо только программными средствами оператора.
- **Обязанность по эвакуации (п. 7):** Норма прямо адресует требование «специализированным операторам».
- **Процедура согласования парковок (п. 5):** Вступать в административные отношения с Департаментом по согласованию карты парковок может только юридическое лицо (оператор), но никак не тысячи частных владельцев.

## **Вывод: неверно выбранный правовой инструмент**

Проблема Проекта не в отдельных формулировках, а в самой его концепции. Администрация пытается «замаскировать» специальное отраслевое регулирование для конкретного вида бизнеса под общеобязательные нормы.

Это приводит к созданию нерабочего, юридически уязвимого и неэффективного документа, который либо нарушает права граждан, либо не решает поставленных задач в полном объеме.

## **Предлагаемое изменение: Разделение регулирования**

Мы предлагаем более юридически грамотный и эффективный подход, основанный на разделении норм по сфере их применения:

1. В «Правила благоустройства» следует внести только одну-две универсальные нормы, которые будут просты, понятны и применимы ко всем без исключения владельцам СИМ (и частным, и коммерческим).
2. Все остальные, специфические требования (скоростные зоны, зоны запрета движения, порядок согласования парковок, требования к ПО, эвакуация и т.д.), которые применимы только к операторам кикшеринга, должны быть вынесены в отдельный нормативный правовой акт или соглашение администрации города и кикшеринговых операторов.

## **2. Превышение полномочий органа местного самоуправления в части установления зон ограничения скорости**

Проект решения Думы города Сургута содержит целый раздел, посвященный принудительному ограничению скорости движения СИМ, который вводится актом в сфере благоустройства:

- п. 13: Устанавливает общую максимальную скорость передвижения на СИМ в пределах городской территории **20 км/ч**.
- п. 15: Вводит «зоны ограничения скорости» до **15 км/ч**, перечисляя конкретные участки улично-дорожной сети.
- п. 16: Вводит «зоны ограничения скорости» до **10 км/ч** на территориях жилых зон.
- п. 17: Вводит «зоны ограничения скорости» до **5 км/ч** в «местах массового скопления людей, в том числе площади, бульвары, набережные», а также вдоль образовательных учреждений, где отсутствуют широкие тротуары.

Мы считаем, что все перечисленные пункты являются юридически ничтожными по следующим основаниям:

### **1). Прямое противоречие федеральному законодательству (Правилам дорожного движения РФ)**

Средства индивидуальной мобильности (СИМ) с 1 марта 2023 года являются полноправными участниками дорожного движения, что закреплено в п. 1.2 Правил дорожного движения РФ (далее – ПДД РФ). Скоростной режим для них установлен на федеральном уровне.

Согласно п. 24.6 ПДД РФ, движение лиц, использующих для передвижения СИМ, разрешается со скоростью **не более 25 км/ч**.

Пункт 13 Проекта, устанавливая общегородской лимит в 20 км/ч, напрямую вторгается в сферу федерального регулирования и устанавливает более строгую норму, чем предусмотрено ПДД РФ. Муниципальные нормативные правовые акты не могут изменять или ужесточать требования ПДД, так как акты Правительства РФ обладают большей юридической силой. Следовательно, данное положение является незаконным.

## 2). Подмена понятий: регулирование дорожного движения под видом «благоустройства»

Установление скоростных режимов, будь то общегородской лимит или создание специальных зон с пониженной скоростью, является неотъемлемым элементом организации дорожного движения.

Правовые основы и порядок этой деятельности регулируются специальным Федеральным законом от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Данный закон устанавливает исчерпывающий и единственно верный порядок введения любых ограничений:

1. **Основание:** Решения об изменении скоростного режима должны приниматься на основе комплексного анализа дорожных условий, интенсивности потоков, данных об аварийности и т.д. Эти данные фиксируются в специальной документации – **Проектах организации дорожного движения (ПОДД)** или **Комплексных схемах организации дорожного движения (КСОДД)**.
2. **Инструмент:** Реализация этих решений на местности происходит исключительно с помощью **технических средств организации дорожного движения (ТСОДД)**, к которым относятся, в первую очередь, **дорожные знаки** (в данном случае – знак 3.24 «Ограничение максимальной скорости») и дорожная разметка.

Проект Думы города Сургута грубо нарушает этот установленный законом порядок:

- Он вводит ограничения не через ПОДД/КСОДД, а через «Правила благоустройства», которые должны регулировать вопросы уборки территорий, внешнего вида фасадов, озеленения, но никак не скоростные режимы транспортных средств.
- Он подменяет обязательную установку дорожных знаков текстовым описанием в нормативном акте, что лишает участников движения возможности получить информацию об ограничении непосредственно на месте.

## 3). Создание правовой неопределенности (на примере п. 17)

Особенно показательным является пункт 17, который вводит ограничение скорости до 5 км/ч в «местах массового скопления людей». Данная формулировка является:

- **Юридически неопределенной:** Законодательство не содержит четких критериев, что такое «массовое скопление людей». Сколько человек должно находиться на площади, чтобы она подпала под это определение – 10, 50, 100? Кто и по какой методике это определяет?
- **Субъективной и неисполнимой:** Такая норма создает почву для произвольного применения и споров. Пользователь СИМ физически не может определить, является ли место в данный момент «массовым» по версии контрольного органа.
- **Технически сложной для администрирования:** Даже если оператор технически (через геозоны) ограничит скорость на всех площадях и бульварах до 5 км/ч, это будет необоснованной мерой в моменты, когда эти территории пустынные (например, рано утром или поздно вечером).

Таким образом, вместо создания понятных правил, Проект порождает правовой хаос, делая добросовестное исполнение требований невозможным.

## **Вывод и предложение**

Орган местного самоуправления, безусловно, вправе инициировать создание «медленных зон» для повышения безопасности. Однако для этого должен использоваться **единственный законный механизм**:

**Шаг 1:** Департамент городского хозяйства или транспорта инициирует разработку ПОДД для конкретных участков (парков, набережных, центральных улиц).

**Шаг 2:** В рамках ПОДД специалисты обосновывают необходимость снижения скорости (например, до 15 км/ч или 10 км/ч).

**Шаг 3:** На основании утвержденного ПОДД на данных участках устанавливаются соответствующие дорожные знаки (например, знак 3.24, возможно, с дополнительной табличкой, уточняющей его действие для СИМ).

**Шаг 4:** Только после этого у операторов СИМ возникает законное основание и обязанность программно обеспечить соблюдение установленного скоростного режима в границах действия знаков.

## **Предлагаемое изменение:**

**Полностью исключить пункты 13, 15, 16 и 17 из текста Проекта** как принятые с превышением полномочий Думы города Сургута и в нарушение установленного федеральным законодательством порядка организации дорожного движения. Рекомендовать Администрации города инициировать работу по созданию «медленных зон» в строгом соответствии с ФЗ-443.

## **3. Превышение полномочий органа местного самоуправления в части установления зон полного запрета на передвижение**

**Пункт 12** Проекта вводит понятие «**Зоны запрета передвижения на СИМ**» и включает в них ключевые городские территории:

- по четной стороне улицы Университетской на участке от проспекта Ленина до проспекта Пролетарского;
- проезжая часть городских улиц и дорог, за исключением внутриквартальных проездов;
- на территории всех парков, скверов и набережных города Сургута;
- участки улично-дорожной сети, на которых производятся ремонты.

Введение подобных тотальных запретов является грубым нарушением федерального законодательства, несоразмерной мерой и создает существенные препятствия как для граждан, так и для бизнеса.

### **1). Нарушение статуса территорий общего пользования и конституционных прав граждан**

Согласно **п. 12 ст. 1 Градостроительного кодекса РФ**, территории общего пользования – это территории, которыми **беспрепятственно пользуется неограниченный круг лиц** (в том числе площади, улицы, проезды, набережные, скверы, бульвары).

Вводя полный запрет на передвижение на СИМ в парках, скверах и на набережных, Проект:

- **Нарушает принцип беспрепятственного использования территории общего пользования.**

- **Создает дискриминационные условия:** Это прямое нарушение **статьи 19 Конституции РФ**, гарантирующей равенство прав и свобод человека и гражданина независимо от каких-либо обстоятельств. Запрет вводится по признаку использования определенного вида транспортного средства, что не является законным основанием для ограничения права на передвижение по общедоступным территориям.

## 2). Незаконное регулирование дорожного движения нормами благоустройства

Запрет на передвижение (*движение запрещено*) является одной из самых строгих мер **организации дорожного движения**. Порядок введения таких запретов четко регламентирован федеральным законодательством, в первую очередь **ФЗ-443 «Об организации дорожного движения»**.

Законный порядок введения запрета на движение выглядит следующим образом:

1. **Обоснование в рамках ПОДД/КСОДД:** Необходимость запрета должна быть доказана и зафиксирована в документации по организации дорожного движения.
2. **Применение ТСОДД:** Запрет вводится путем установки соответствующих **технических средств организации дорожного движения**, а именно **дорожных знаков** (например, 3.2 «Движение запрещено», 5.33 «Пешеходная зона» с табличкой о запрете СИМ).

Проект Думы города Сургута полностью игнорирует эту процедуру. Он пытается ввести меру по организации дорожного движения через **«Правила благоустройства»**, что является подменой понятий и выходом за пределы полномочий органа, утверждающего эти правила.

## 3). Анализ конкретных запретов из пункта 12 и их несостоятельность

- **Запрет на передвижение в парках, скверах и набережных:**
  - **Несоразмерность:** Эта мера является избыточной. Потенциальные риски для пешеходов в рекреационных зонах эффективно устраняются не полным запретом, а **введением «медленных зон»**, где скорость СИМ программно ограничивается до 10-15 км/ч. Этот современный подход позволяет сохранить и безопасность, и мобильность.
  - **Ущерб для города и жителей:** Парки и набережные являются главными точками притяжения для рекреационных поездок и туризма. Запрет на СИМ снижает туристическую привлекательность города и лишает жителей удобного, экологичного способа передвижения для отдыха.
- **Запрет на участках, где идет ремонт:**
  - **Некорректный механизм:** Запрет или ограничение движения в местах проведения дорожных работ должен носить **временный характер** и регулироваться временной схемой организации движения с установкой временных дорожных знаков, а не постоянной нормой в Правилах благоустройства.

## Вывод и предложение

Полный запрет на передвижение – это крайняя мера, которая не решает проблему безопасности, а лишь ликвидирует современный вид транспорта. Она свидетельствует о нежелании применять гибкие и эффективные инструменты регулирования.

### **Предлагаемое изменение:**

**Полностью исключить пункт 12 из Проекта** как незаконный, несоразмерный и принятый с превышением установленных полномочий.

Вместо этого мы предлагаем конструктивный подход:

- **Для парков, скверов и набережных:** Определить совместно с операторами границы геозон, в пределах которых будет автоматически включаться **программно-техническое ограничение скорости до 10-15 км/ч.**
- **Для зон ремонта:** Оставить регулирование в рамках временных схем ОДД, утверждаемых уполномоченными органами.

#### **4. Превышение полномочий в части установления зон запрета на размещение (парковку) СИМ**

Положение Проекта, подлежащее оспариванию:

**Пункт 8 Проекта** вводит обширный перечень «Зон запрета размещения мест парковки СИМ». В частности, запрещается размещение:

- на мостах и путепроводах;
- на расстоянии ближе 5 м от выходов на пешеходные переходы;
- на придомовых территориях многоквартирных жилых домов;
- вблизи 100 м от территорий образовательных и детских дошкольных учреждений;
- на территории памятников, монументов, мемориальных сооружений;
- в арках зданий, на клумбах, газонах, цветниках и т.д.

Мы утверждаем, что весь этот пункт является незаконным, так как он устанавливает правила остановки и стоянки транспортных средств, что относится к сфере организации дорожного движения, а не благоустройства.

#### **1). Регулирование парковки – исключительная сфера законодательства о дорожном движении**

Остановка и стоянка (в данном случае – «размещение» или «парковка») являются неотъемлемыми элементами дорожного движения. Порядок их осуществления регулируется:

1. **Правилами дорожного движения РФ (ПДД РФ):** Раздел 12 ПДД РФ «Остановка и стоянка» устанавливает единые для всей страны правила, где можно и где нельзя прекращать движение.
2. **ФЗ-443 «Об организации дорожного движения»:** Данный закон определяет, что организация парковочного пространства, включая введение запретов на стоянку, является элементом организации дорожного движения.

Запрет на парковку транспортных средств на местности должен вводиться исключительно с помощью **технических средств организации дорожного движения (ТСОДД)**, таких как:

- Дорожный знак 3.27 «Остановка запрещена».
- Дорожный знак 3.28 «Стоянка запрещена».
- Дорожная разметка 1.4 (желтая сплошная) и 1.10 (желтая прерывистая).

Пункт 8 Проекта пытается подменить эти федеральные инструменты собственным перечнем запретов в рамках «Правил благоустройства», которые должны регулировать вопросы содержания территорий, а не правила парковки транспортных средств. Это является прямым превышением полномочий.

## **2). Анализ конкретных запретов из пункта 8: несоразмерность и разрушение транспортной функции СИМ**

Помимо общей незаконности всего пункта, отдельные подпункты являются крайне деструктивными и несоразмерными.

- **Запрет на придомовых территориях многоквартирных домов:**
  - **Уничтожение функции «первой/последней мили»:** Это самый губительный запрет для микромобильности. СИМ – это в первую очередь транспорт, позволяющий жителям добраться от своего дома до остановки общественного транспорта, работы, магазина и вернуться обратно. Запрещая оставлять самокат у дома, муниципалитет лишает сервис его основной транспортной ценности, превращая его из удобного средства передвижения в чисто развлекательный аттракцион.
- **Запрет в радиусе 100 метров от образовательных учреждений:**
  - **Гигантские «мертвые зоны»:** Требование о 100-метровой зоне является абсолютно избыточным. Радиус в 100 метров создает вокруг каждой школы и детского сада огромную запретную зону площадью более 3 гектаров (31 400 кв.м.). Учитывая плотную застройку и расположение таких учреждений в жилых кварталах, эти зоны будут пересекаться, создавая целые районы, где парковка СИМ окажется невозможной.
  - **Несоразмерность цели:** Цель (обеспечение безопасности и порядка у входа) достигается гораздо более точечной мерой – созданием небольшой (10-15 метров) виртуальной зоны запрета парковки непосредственно у входов и ворот, что легко реализуется программными средствами оператора.
- **Запрет на территории памятников, монументов:**
  - **Понятная цель, но неверный метод:** Мы полностью разделяем стремление города обеспечить порядок и уважительное отношение к памятным местам. Однако тотальный запрет в рамках правил благоустройства – это неверный инструмент. Современные операторы успешно решают эту задачу с помощью **программно-технических средств**. Мы можем и готовы создавать **«виртуальные зоны запрета парковки»** в своих приложениях, которые не позволят пользователю завершить аренду в границах мемориала. Это эффективный, гибкий и, что главное, законный способ достижения цели.

## **Вывод и предложение**

Пункт 8 Проекта является юридически ничтожным, так как муниципалитет пытается регулировать дорожное движение (парковку) через не предназначенный для этого инструмент («Правила благоустройства»). Кроме того, введенные запреты являются чрезмерными, они разрушают транспортную модель кикшеринга и создают колоссальные неудобства для жителей.



## **Предлагаемое изменение:**

### **Полностью исключить пункт 8 из текста Проекта.**

Вместо этого мы предлагаем заключить с Администрацией города соглашение о взаимодействии и реализовать **современный подход к регулированию парковок СИМ**:

1. Администрация определяет перечень «чувствительных» зон, где парковка СИМ нежелательна (например, вплотную к входам в здания, на территории мемориалов, у ворот школ).
2. Операторы на основании этого перечня создают в своих информационных системах **виртуальные зоны, где завершение аренды технически невозможно.**

Этот механизм позволяет гибко и оперативно управлять парковочным пространством, достигать поставленных целей по благоустройству и безопасности, не нарушая при этом федеральное законодательство и не уничтожая полезный для города сервис.

## **5. Противоречие федеральным нормативным техническим документам в сфере градостроительства (СП 396.1325800.2018)**

**Пункт 8** Проекта, устанавливающий тотальный запрет на размещение СИМ «**на придомовых территориях многоквартирных жилых домов**», а также создающий обширные запретные зоны вокруг социальных объектов, которые часто расположены в жилых кварталах.

Данные запреты не просто создают неудобства, они прямо противоречат целям и принципам, заложенным в ключевом федеральном документе по стандартизации в области градостроительства – **Своде правил СП 396.1325800.2018 «Улицы и дороги населенных пунктов. Правила градостроительного проектирования».**

### **1). Статус и значение Свода правил (СП)**

СП 396.1325800.2018 является документом по стандартизации, который устанавливает передовые и рекомендуемые практики для проектирования современных, безопасных и удобных городских пространств. Изменениями, утвержденными **Приказом Минстроя России № 927/пр**, в этот Свод правил были целенаправленно включены положения, касающиеся интеграции средств индивидуальной мобильности в городскую среду.

Игнорирование этих норм со стороны муниципалитета свидетельствует о том, что предлагаемое регулирование является регрессивным и не учитывает современные федеральные подходы к развитию городской мобильности.

### **2). Прямые противоречия между Проектом и Сводом правил**

#### **а) Противоречие принципу размещения парковок СИМ на тротуарах и в жилых зонах.**

- **Как предписывает федеральный стандарт:**

**Пункт 9.5.1 СП 396** прямо указывает: «Стоянки (парковки) СИМ следует размещать на участках улично-дорожной сети, в том числе **на тротуарах**, при условии обеспечения беспрепятственного движения пешеходов с пропускной способностью не менее нормативной».

Этот пункт ясно говорит о том, что тротуары (которые являются основной частью придомовых территорий) – это **нормальное и рекомендованное место** для организации парковок СИМ, при соблюдении очевидного условия – не мешать пешеходам.

- **Что делает Проект Сургута:**

**Пункт 8** Проекта, наоборот, вводит **полный, безусловный запрет** на размещение СИМ на всех придомовых территориях. Вместо того чтобы регулировать (например, требовать оставлять проход для пешеходов не менее 1,5 метра), Проект выбирает самый простой и деструктивный путь – тотально запретить. Это прямо противоречит рекомендациям федерального стандарта.

#### **б) Противоречие логике интеграции СИМ с транспортной системой.**

- **Как предписывает федеральный стандарт:**

**Пункт 9.5.8 СП 396** рекомендует размещать стоянки СИМ у остановок общественного транспорта, станций скоростного транспорта, а также у крупных объектов притяжения (торговых центров, офисов и т.д.).

Смысл этих рекомендаций – обеспечить бесшовную связность транспортной системы города. Человек должен иметь возможность доехать на СИМ до остановки, пересесть на автобус, а затем от другой остановки снова на СИМ доехать до места назначения.

- **Что делает Проект Сургута:**

Запрещая парковку **на придомовых территориях**, Проект разрушает эту логику в самом ее основании. Чтобы доехать от остановки до офиса, человек сначала должен доехать **от своего дома** до этой остановки. Запрет на парковку в жилых кварталах делает первый и самый важный этап поездки невозможным. Проект искусственно разрывает транспортную цепочку, лишая СИМ его главной роли – **транспорта «первой/последней мили»**.

### **3). Игнорирование здравого смысла и целей развития микромобильности**

Цель развития микромобильности в городах по всему миру – это снижение зависимости от личных автомобилей, улучшение экологии и повышение транспортной доступности. Это достигается только тогда, когда СИМ является удобной альтернативой для коротких поездок, в первую очередь – от дома до ключевых точек (транспортных узлов, работы, магазинов).

Проект Сургута, запрещая парковку в жилых районах, фактически заявляет, что СИМ не должен быть транспортом для жителей. Он низводит его до статуса развлекательного инвентаря для прогулок в строго отведенных местах (которых, к тому же, согласно п. 12, просто не остается).

#### **Вывод и предложение**

Предлагаемые в пункте 8 Проекта запреты не только создают необоснованные барьеры для бизнеса и неудобства для граждан, но и демонстрируют полное игнорирование современных федеральных стандартов в сфере градостроительного проектирования. Регулирование идет вразрез с общероссийской и мировой практикой интеграции микромобильности в городскую жизнь.

#### **Предлагаемое изменение:**

**Привести Проект в соответствие с принципами, заложенными в СП 396.1325800.2018.**

- **Исключить** из пункта 8 безусловный запрет на размещение СИМ на придомовых территориях.

- **Заменить** запрет на конструктивное регулирование: установить обязанность для пользователей и операторов размещать СИМ таким образом, чтобы обеспечивать нормативную ширину прохода для пешеходов (например, не менее 1,5 м), не блокировать пандусы, выходы и подходы к ним. Это легко контролируется через обязательную фотофиксацию парковки в приложении оператора.

## **6. Введение непрозрачного разрешительного порядка согласования мест парковки, создающего административные барьеры и коррупционные риски**

**Пункт 5** Проекта, который гласит: «Места парковки СИМ согласовываются специализированным оператором с департаментом городского хозяйства Администрации города».

Данная формулировка устанавливает **разрешительный порядок** деятельности, который в отсутствие четкой регламентации нарушает фундаментальные принципы законодательства и делает ведение бизнеса невозможным.

### **1). Установление разрешительного порядка без правовых оснований и регламентации**

Формулировка «согласовываются» означает, что оператор не вправе самостоятельно определять и создавать места для парковки (даже виртуальные) до тех пор, пока не получит прямое разрешение (согласование) от уполномоченного органа.

При этом Проект, вводя эту сложную процедуру, **не устанавливает абсолютно никаких правил ее проведения:**

- **Отсутствуют объективные критерии:** В Проекте не указано, на основании каких четких и измеримых критериев Департамент будет принимать решение о согласовании или об отказе. Будет ли это ширина тротуара, удаленность от чего-либо, или решение будет приниматься по субъективному усмотрению сотрудника Департамента?
- **Отсутствует исчерпывающий перечень оснований для отказа:** Это позволяет отказывать операторам по любым, в том числе надуманным или не относящимся к делу, причинам.
- **Отсутствуют установленные сроки:** Проект не определяет, в какой срок (5, 15, 30 дней?) Департамент обязан рассмотреть заявку оператора. Это позволяет бессрочно затягивать принятие решения, фактически парализуя развитие сервиса.
- **Отсутствует процедура обжалования:** Что делать оператору в случае необоснованного, по его мнению, отказа? Процедура не предусмотрена.

В результате создается режим правовой неопределенности, который является недопустимым в сфере регулирования предпринимательской деятельности.

### **2). Нарушение антимонопольного законодательства (ФЗ-135 «О защите конкуренции»)**

**Статья 15 Федерального закона «О защите конкуренции»** прямо запрещает органам местного самоуправления принимать акты и (или) осуществлять действия, которые приводят или могут привести к недопущению, ограничению, устранению конкуренции.

Непрозрачная процедура согласования напрямую создает такие риски:

- **Создание дискриминационных условий:** Должностное лицо получает возможность по своему усмотрению согласовывать удобные и рентабельные места парковки для одного («дружественного») оператора и отказывать в аналогичных местах другому.
- **Создание необоснованных препятствий для осуществления деятельности:** Невозможность оперативно открывать новые точки парковки в местах, где есть спрос, является серьезнейшим барьером для масштабирования бизнеса и удовлетворения потребностей жителей. Это искусственно сдерживает развитие рынка.

#### **Предлагаемое изменение:**

Мы видим два возможных пути решения этой проблемы, соответствующих принципам законности и эффективности:

- **Вариант 1 (предпочтительный) – Уведомительный порядок:**  
Изменить формулировку на следующую: «Специализированный оператор определяет места размещения СИМ в соответствии с установленными правилами и **в уведомительном порядке информирует** Департамент городского хозяйства о создании новых мест парковки». При этом город сохраняет за собой право потребовать ликвидации точки, если она нарушает четко прописанные в правилах требования (например, создает помеху для прохода).
- **Вариант 2 (компромиссный) – Прозрачный административный регламент:**  
Если город настаивает на сохранении разрешительного порядка, то он **обязан** принять отдельный **административный регламент** по предоставлению услуги «Согласование мест размещения СИМ». Этот регламент должен содержать все недостающие элементы: исчерпывающий перечень документов, четкие критерии оценки, конечный срок рассмотрения заявки (например, не более 10 рабочих дней) и порядок досудебного обжалования отказа.

#### **Общий вывод**

В текущей редакции Проект является не регуляторным, а фактически запретительным. Он содержит положения, противоречащие федеральному законодательству, и создает непреодолимые барьеры для существования и развития сервисов микромобильности в Сургуте, что приведет к уходу с рынка добросовестных операторов и снижению качества жизни горожан.

#### **Просим:**

1. **Принять к рассмотрению** вышеизложенные замечания и предложения.
2. **Создать рабочую группу** с участием представителей Администрации, Думы города и операторов СИМ для совместной доработки проекта нормативного акта, который бы учитывал интересы всех сторон и соответствовал действующему законодательству.
3. **Официально уведомить** нас о результатах рассмотрения данных замечаний.

Мы убеждены, что только совместными усилиями можно выработать сбалансированное и эффективное регулирование, которое сделает использование СИМ в Сургуте безопасным, удобным и по-настоящему полезным для города.

**Контактный телефон лица, ответственного в сервисе МТС Юрент за взаимодействие сторон – Дружинин Максим Сергеевич (8-908-248-05-00, gr@urent.ru, m.drujinin@urent.ru).**

Приложение:

1. Копия доверенности на представителя;
2. Опросный лист для участников публичных консультаций.

С уважением,  
руководитель направления по взаимодействию  
с органами государственной власти



М.С. Дружинин