

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 346:629.331

© **Мажинский Роман Александрович**

— аспирант Института права и управления Московского городского педагогического университета

О новеллах лицензирования предпринимательской деятельности по перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом

Аннотация. В рамках настоящей статьи автор анализирует новеллы правового регулирования лицензирования предпринимательской деятельности по перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом, которые вступили в силу с 1 марта 2019 г. Автором рассмотрены актуальные вопросы предпринимательских рисков и невозможности исполнения обязательств по договорам фрахтования, связанных с новой редакцией нормативных правовых актов, определяющих правила получения лицензии на право осуществления соответствующей предпринимательской деятельности.

Ключевые слова: лицензия; лицензирование; пассажирские перевозки; автомобильный транспорт; автобус; договор фрахтования; реестр; транспортное средство.

© **Roman Al. Mazhinsky**

— post graduate of the Institute of law and management, Moscow City University (MGPU)

On the novelties in licensing of business activities for the road transportation of passengers and baggage

Abstract. In this paper the author analyzes the novelties of the legal regulation of the licensing of business activities for the road transportation of passengers and baggage, which was put in force on March 1, 2019. The author considered the current issues of business risks and the impossibility to fulfill obligations under chartering contracts related to the new edition of regulatory legal acts which define the rules to obtain a license to carry out relevant business activities.

Keywords: license; licensing; transportation of passengers; auto transport/vehicles; bus; chartering contract; registry; transport means.

В современной России лидирующим видом транспорта общего пользования на протяжении многих лет остается автобус. Так, по данным Росстата, в 2017 г. общественным транспортом перевезено более 18 млрд пассажиров. Из них большая часть (около 11 млрд пассажиров) перевезена автобусами. Для сравнения, остальными видами транспорта, включая морской, внутренний водный, воздушный и железнодорожный транспорт, воспользовались 7 млрд человек [1, стр. 56].

Однако в последние годы растет число дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП) с участием автобусов. Например, по данным Госавтоинспекции, только за период с января по июль 2018 г. по вине водителей автобусов произошло 3141 аварий, что на 3,7% больше, чем за аналогичный период 2017 г. В указанных ДТП погибло 116 человек, а ранения получило 4667 человек.

Особое внимание ГИБДД обращает на причины, которые способствуют совершению ДТП. Это переутомление водителей, а также неудовлетворительное техническое состояние транспорта. Помимо этого выявлено множество фактов, имеющих признаки состава преступления, предусмотренного ст. 238 Уголовного кодекса Российской Федерации, — «Оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности».

В ходе проверок установлено, что компаниями-перевозчиками не проводятся предрейсовый медицинский осмотр водителей, а также контроль за техническим состоянием транспортных средств. В ряде транспортных средств отсутствовали либо не работали устройства контроля за соблюдением водителями режима труда и отдыха, так называемые тахографы, в некоторых случаях вносились изменения в конструкцию транспортных средств, т.е. устанавливались дополнительные сиденья, заменялись световые приборы, демонтировались системы безопасности [<https://rg.ru/2018/08/21/chislo-avarij-s-avtobusami-snova-vyroslo.html>].

В соответствии со Стратегией безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018—2024 годы, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р, одним из приоритетных направлений деятельности на ближайшие годы является совершенствование организационно-правовых механизмов допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении. Одной из таких мер совершенствования стало внесение изменений в действующее законодательство, регулирующее деятельность по пассажирским перевозкам и лицензирование в Российской Федерации.

Так, согласно ст. 4 Федерального закона от 30 октября 2018 г. № 386-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования лицензирования деятельности по

перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами» с 1 марта 2019 г. лицензированию подлежит деятельность по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами. Это означает, что лицензию на указанный вид деятельности обязаны оформить все организации, имеющие в собственности автобусы.

Данные изменения не распространяются на перевозки, выполняемые транспортными средствами пожарной охраны, скорой медицинской помощи, полиции, аварийно-спасательных служб, военной автомобильной инспекции, федерального органа исполнительной власти в области обеспечения безопасности, федерального органа исполнительной власти в области государственной охраны, Вооруженных Сил РФ, войск национальной гвардии Российской Федерации, следственных органов Следственного комитета РФ, а также перевозки, выполняемые автобусами без использования автомобильных дорог общего пользования. Согласно ст. 5 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», к автомобильным дорогам общего пользования относятся автомобильные дороги, предназначенные для движения транспортных средств неограниченного круга лиц, а к автомобильным дорогам необщего пользования относятся автомобильные дороги, находящиеся в собственности, во владении или в пользовании исполнительных органов государственной власти, местных администраций (исполнительно-распорядительных органов муниципальных образований), физических или юридических лиц и используемые ими исключительно для обеспечения собственных нужд либо для государственных или муниципальных нужд.

В целях осуществления деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами юридические лица и индивидуальные предприниматели обязаны получить лицензию на осуществление указанной деятельности до истечения 120 дней со дня вступления в силу п. 2 ст. 4 Федерального закона от 30 октября 2018 г. № 386-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами», т.е. до 29 июня 2019 г. По истечении указанного срока осуществление деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами без лицензии не допускается.

До 1 марта 2019 г. п. 24 ст. 12 Федерального закона от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» предполагалось, что лицензированию подлежит деятельность по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для обеспечения

собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя).

Согласно п. 1 ст. 3 Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности» лицензированием признается деятельность лицензирующих органов по предоставлению, переоформлению лицензий, продлению срока действия лицензий в случае, если ограничение срока действия лицензий предусмотрено федеральными законами, осуществлению лицензионного контроля, приостановлению, возобновлению, прекращению действия и аннулированию лицензий, формированию и ведению реестра лицензий, формированию государственного информационного ресурса, а также по предоставлению в установленном порядке информации по вопросам лицензирования.

Кроме того, изменения внесены в Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» — введена ст. 3.2 «Особенности лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами», которая гласит, что сведения обо всех автобусах, используемых для перевозок людей, должны быть включены в реестр лицензий. То есть помимо оформления самой лицензии, необходимо внести сведения о каждом используемом автобусе в реестр лицензий.

Для включения автобуса в реестр, равно как и для его исключения, необходимо подавать отдельное заявление. Помимо этого, к заявлению следует приложить документ, подтверждающий право владения указанным транспортным средством (договор аренды, купли-продажи и т.д.). Лицензирующий орган обязан в течение трех рабочих дней со дня получения рассмотреть заявление и в этот же срок направить лицензиату в порядке, установленном положением о лицензировании соответствующего вида деятельности, выписку из решения о включении сведений об указанных в заявлении транспортных средствах в реестр лицензий или уведомление об отказе во включении данных сведений в реестр лицензий.

На практике существующие изменения могут создать препятствия для ведения легального бизнеса. Например, определенному кругу юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, уже имеющих соответствующую лицензию на деятельность по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами, придется оформлять ее заново. Для таких лиц введен упрощенный порядок получения лицензии, однако в связи с ажиотажем, связанным с получением лицензии, вызванным новыми изменениями в законодательстве, нагрузка на органы государственной власти резко возрастает, в связи с чем возможны временные задержки в выдаче лицензий и, как следствие, вынужденное приостановление деятельности юридических лиц и индивидуальных предпринимателей.

Кроме того, запрет осуществления лицензируемого вида деятельности с использованием транспортных средств, сведения о которых не

включены в реестр лицензий, на практике может создать препятствие для ведения предпринимательской деятельности юридических лиц и индивидуальных предпринимателей. Например, если автобус, с помощью которого планируется совершить пассажирскую перевозку, неожиданно сломался в день совершения поездки, то у перевозчика фактически не остается шансов исполнить свои обязательства надлежащим образом, поскольку даже в случае замены автобуса для его использования в целях перевозки пассажиров необходимо включить его в реестр.

Таким образом, можно с уверенностью сказать, что законодательство России нацелено на снижение уровня аварийности, смертности и травматизма на дорогах страны и уменьшение рисков для пассажиров общественного транспорта и иных автобусов. Однако эта цель достигается путем повышения предпринимательских рисков, что может негативно сказаться как на предприятиях малого бизнеса, так и на экономике страны в целом, а также спровоцировать рост числа административных правонарушений и преступлений в данной отрасли.

Литература

1. Сабельникова, М. А. Транспорт в России. 2018 : статистический сборник / М. А. Сабельникова, Л. Б. Кузьмичев. — Москва, 2018.

References

1. Sabel'nikova, M. A. Transport v Rossii [Transport in Russia]. 2018: statisticheskiy sbornik / M. A. Sabel'nikova, L. B. Kuz'michev. — Moskva, 2018.