

Научный вестник автомобильного транспорта

The Bulletin of Road Transport Research

АПРЕЛЬ
...
ИЮНЬ
2021
APRIL
...
JUNE



[Введите текст]

2-я страница обложки - ЧИСТАЯ

[Введите текст]



Научный вестник автомобильного транспорта The Bulletin of Road Transport Research

Научный
ежеквартальный
журнал

АПРЕЛЬ - ИЮНЬ

2021 APRIL - JUNE

The Quarterly
Scientific Magazine

Издатель: Открытое акционерное общество «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта» (ОАО «НИИАТ»). Адрес редакции: 125480, Москва, ул. Героев Панфиловцев, 24, ОАО «НИИАТ»

Publisher: Open Joint-Stock Company «Scientific and Research Institute of Motor Transport» (NIIAT®). Address: Geroyev Panfilovtsev Str., 24, 125480, Moscow, Russia, NIIAT

Телефон / Phone: +7 (495) 496-55-23. Факс / Fax: +7 (495) 496-61-36. E-mail: vestnik@niiat.ru. Internet: www.niiat.ru

Рабочие языки: русский и английский.
Статьи прошли научное рецензирование и публикуются в авторской редакции.
Ответственность за опубликованные сведения несут авторы статей.
При цитировании ссылка на журнал и авторов статей обязательна.
Перепечатка статей допускается с письменного согласия редакции.

Working languages: Russian and English. Articles have passed scientific reviewing and are published in author's edition.
Responsibility for the data published is born by authors of articles.
At citing it is necessary to do instructions on magazine and authors of articles.
The reprint of articles is possible in the presence of the written permission of edition.

В журнале публикуются рецензируемые статьи по различным проблемам автомобильного транспорта, преимущественно по следующим отраслям наук и направлениям исследований:
технические науки – транспорт; машиностроение (автомобилестроение);
экономические науки – транспорт; логистика; юридические науки (транспортное право); исторические науки – история науки и техники (транспорт)

The journal publishes peer-reviewed articles on different problems of road transport, mainly on the following fields of sciences and areas of research:
engineering – transport; mechanical engineering (automotive);
economic science – transport; logistics;
jurisprudence (law);
historical sciences – history of science and technology (transport)

За публикацию статей плата с авторов не взимается

For publishing articles with authors' fees are not charged

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Главный редактор, председатель редакционной коллегии –
Научный руководитель ОАО «НИИАТ» Донченко В.В., канд. техн. наук, ст. научн. сотр.

Редакционный совет:

Комаров В.В., канд. техн. наук, ст. научн. сотр.;
Матанцева О.Ю., д-р экон. наук, канд. техн. наук, ст. научн. сотр.;
Спирин И.В., д-р техн. наук, профессор;
Белогребень А.А., канд. экон. наук, доцент;
Стребелева А.С. – ученый секретарь редакционной коллегии.

Члены редакционной коллегии:

Андрианов Ю.В., канд. техн. наук, ст. научн. сотр. (НИИАТ); Батищев И.И., канд. экон. наук, ст. научн. сотр. (НИИАТ); Будрина Е.В., д-р экон. наук, профессор (Университет ИТМО); Вайпан В.А., канд. юрид. наук, доцент (Юстицинформ); Гатауллин Т.М., д-р экон. наук, профессор (ГУУ); Герами В.Д., д-р техн. наук, профессор (ВШЭ); Енин Д.В., канд. техн. наук (НИИАТ); Ефимов В.Б., д-р техн. наук, профессор (Союз транспортников России); Кабашкин Игорь, д-р наук, профессор (TTI, Riga); Колик А.В., канд. техн. наук, профессор (ВШЭ); Корчагин В.А., д-р техн. наук, профессор (Липецкий ГТУ); Кравченко П.А., д-р техн. наук, профессор (СПб ГАСУ); Миротин Л.Б., д-р техн. наук, профессор (МАДИ); Рупперт Ласло (KTI, Budapest); Сарбаев В.И., д-р техн. наук, профессор (МГИУ); Степанов А.А., д-р экон. наук, профессор (ГУУ)

EDITORIAL BOARD

The Editor-in-Chief, the Chairman of Editorial Board –
The scientific leader of NIIAT Donchenko V.V., Ph.D., Assistant Professor.

Editorial Council:

Komarov V.V., Ph.D., Assistant Professor; Matantseva O. Ju., Dr.Sci., Assistant Professor;
Spirin I.V., Dr.Sci., Professor; Belogreben A.A., Ph.D., Assistant Professor;
Strebeleva A.S. – the Scientific Secretary of Editorial Board

Members of the Editorial Board:

Andrianov J.V., Ph.D., Assistant Professor (NIIAT); Batishchev I.I., Ph.D., Assistant Professor (NIIAT); Professor (University MADI); Budrina E.V., Dr.Sci., Professor (ITMO University); Vajpan V.A., Dr. of Jurisprudence, Assistant Professor («Justitsinform»); Gataullin T.M., Dr.Sci., Professor (GUU); Gerami V.D., Dr.Sci., Professor (University HSE); Enin D.V., Ph.D. (NIIAT); Yefimov V.B., Dr.Sci., Professor (Russian Transportation Union); Kabashkin Igor, Dr.Sci., Professor (TTI, Riga); Kolik A.V., Ph.D., Professor (University HSE); Korchagin V.A., Dr.Sci., Professor (Lipetsk University); Kravchenko P.A., Dr.Sci., Professor (St. Petersburg GASU); Mirotin L.B., Dr.Sci., Professor (University MADI); Ruppert Laslo (KTI, Budapest); Sarbaev V.I., Dr.Sci., Professor (MDI University); Stepanov A.A., Dr.Sci., Professor (GUU)

СОДЕРЖАНИЕ

Матанцева О.Ю., Белогребень А.А., Спирин И.В.

Совершенствование порядка определения начальной (максимальной) цены контракта при осуществлении закупок в сфере регулярных пассажирских перевозок автомобильным и городским наземным электрическим транспортом при переходе на брутто-модель взаимодействия с перевозчиками 5

Комаров В.В., Гараган С.А.

Об установлении юридической ответственности в случаях ДТП с участием высокоавтоматизированных транспортных средств 16

Съедин О.Н., Юстратов Д.В.

Зарубежный опыт правового регулирования допуска автоперевозчиков к транспортной деятельности 27

Батищев И.И., Можайская И.А.

Некоторые проблемы грузоперевозящего парка автомобильного транспорта в Российской Федерации 34

Трякин К.В.

Учет рисков дорожно-транспортных происшествий при определении начальной (максимальной) цены контракта при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом 42

CONTENTS

Matantseva O.Yu., Belogreben A.A., Spirin I.V.

Improving the procedure for determining the initial (maximum) contract price when purchases in the field of regular passenger transportation by road and urban ground electric transport in the transition to the gross model interaction with carriers 5

Komarov V.V., Garagan S.A.

On the establishment of legal liability in road accidents involving highly automated vehicles..... 16

Sedin O.N., Yustratow D.V.

Foreign experience of legal regulation of access road carriers to transport activities 27

Batishchev I.I., Mozhaiskaya I.A.

Some problems of the development of a freight transport fleet of road transport in the Russian Federation..... 34

Tryakin K.V.

Accounting for road accidents when determining the initial purchase price of the contract when carrying out in the field of regular transportation of passengers and baggage by road and urban land electric transport..... 42

Совершенствование порядка определения начальной (максимальной) цены контракта при осуществлении закупок в сфере регулярных пассажирских перевозок автомобильным и городским наземным электрическим транспортом при переходе на брутто-модель взаимодействия с перевозчиками

* * *

Improving the procedure for determining the initial (maximum) contract price when purchases in the field of regular passenger transportation by road and urban ground electric transport in the transition to the gross model interaction with carriers

Матанцева О.Ю., доктор экон. наук, канд. техн. наук, ст. науч. сотрудник, доцент

Белогребень А.А., канд. экон. наук, доцент

Спирин И.В., доктор техн. наук, профессор

Матанцева Ольга Юрьевна, доктор экон. наук, канд. техн. наук, ст. научный сотрудник, доцент. Заместитель генерального директора ОАО «НИИАТ» по научной работе. E-mail: omat@niiat.ru. Адрес: Россия, 125480, Москва, ул. Героев Панфиловцев, 24

Белогребень Антон Александрович, канд. экон. наук, доцент. Заведующий научно-исследовательским отделом «Экономика транспорта» ОАО «НИИАТ». E-mail: abelogreben@niiat.ru. Адрес: Россия, 125480, Москва, Героев Панфиловцев ул., д.24.

Спирин Иосиф Васильевич, доктор техн. наук, профессор. Главный научный сотрудник научно-исследовательского отдела «Экономика транспорта» ОАО «НИИАТ». E-mail: ivspirin@yandex.ru. Адрес: Россия, 125480, Москва, Героев Панфиловцев ул., д.24.

Matantseva Olga Yurievna, D.Sc., Ph.D., Senior scientific researcher, associate professor. Deputy General Director of OJSC "NIIAT" for scientific work. E-mail: omat@niiat.ru. Address: Geroyev Panfilovtsev Str., 24. 125480, Moscow, Russia

Belogreben Anton Aleksandrovich, Ph.D, associate professor. Head of Research Department «Transport economics» of Open Joint-Stock Company "NIIAT". E-mail: belogreben@niiat.ru. Address: Geroyev Panfilovtsev Str., 24. 125480, Moscow, Russia

Spirin Iosif Vasilievich. D.Sc., professor. Chief Researcher of the Research Department «Transport economics» of Open Joint-Stock Company "NIIAT". E-mail: ivspirin@yandex.ru. Address: Geroyev Panfilovtsev Str., 24. 125480, Moscow, Russia

Аннотация

В статье рассмотрены вопросы дальнейшего совершенствования порядка определения начальной (максимальной) цены контракта при осуществлении закупок в сфере регулярных пассажирских перевозок автомобильным и городским наземным электрическим транспортом при переходе на брутто-модель взаимодействия с перевозчиками.

Ключевые слова: брутто-контракт, транспортное обслуживание, начальная (максимальная) цена контракта

Abstract

The article discusses the issues of further improving the procedure for determining the initial (maximum) contract price when making purchases in the field of regular passenger transportation by road and urban ground electric transport when switching to a gross model of interaction with carriers.

Keywords: gross contract, transport services, initial (maximum) contract price

Осуществление регулярных перевозок по регулируемым тарифам обеспечивается посредством заключения уполномоченным органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации или уполномоченным органом местного самоуправления либо иным государственным или муниципальным заказчиком государственных или муниципальных контрактов в порядке, установленным законодательством Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд, с учетом положений настоящего Федерального закона (т.е. регулируются Федеральным законом "О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд" от 05.04.2013 N 44-ФЗ).

В соответствии с пунктом 21.2 Федерального закона от 05.04.2013 N 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» особенности определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным подрядчиком, на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, устанавливаются федеральным законом, регулирующим отношения по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (Федеральный закон «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 13.07.2015 N 220-ФЗ).

В целях реализации части 2 пункта статьи 14 Федерального закона от 13 июля 2015 г. N 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» Минтрансом России разработан Порядок определения начальной (максимальной) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (далее - Порядок) (Приказ Минтранса России от 30.05.2019 N 158).

Данный Порядок определяет единые правила расчета заказчиками начальной (максимальной) цены государственного (муниципального) контракта при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (далее - НМЦК).

В соответствии с Порядком НМЦК контракта определяется одним из двух способов в зависимости от варианта передачи платы за проезд пассажиров и провоз багажа государственному или муниципальному заказчику, либо перечислению подрядчику. В первом случае НМЦК включает в себя максимальную стоимость работы транспортных средств соответствующих классов за весь срок действия контракта и расходы подрядчика, связанные с приобретением и установкой в транспортных средствах соответствующего класса оборудования и программного обеспечения для использования информационной системы навигации, оборудования для организации автоматизированной системы контроля за оплатой проезда, а также плановые расходы на их эксплуатацию и (или) оплату услуг операторов информационной системы навигации и автоматизированной системы контроля за оплатой проезда (если контрактом предусмотрено осуществление данных операций за счет подрядчика). Во втором случае из данной суммы вычитается размер субсидий, которые будут предоставлены подрядчику в соответствии с нормативным правовым актом субъекта Российской Федерации, муниципальным нормативным правовым актом, принятыми в соответствии с Бюджетным кодексом Российской Федерации, в целях компенсации недополученных доходов от предоставления льгот на проезд пассажиров или части затрат на выполнение предусмотренных контрактом работ, а также планируемая плата за проезд пассажиров и провоз багажа, оставляемая в распоряжении подрядчика.

Максимальная стоимость работы транспортных средств соответствующего класса за весь срок действия контракта включает в себя максимальную себестоимость пробега¹ соответствующего вида и класса транспортных средств, вознаграждение за реализацию билетов (при реализации билетов сторонними организациями), а также расходы на обновление подвижного состава, определенные в соответствии со средней рыночной стоимостью новых транспортных средств и сроком полезного использования транспортных средств соответствующего класса.

¹ Под себестоимостью пробега понимаются затраты перевозчика, связанные с пробегом подвижного состава

Рядом специалистов высказываются сомнения в правильности использования понятия «работа» при определении предмета договоров, заключаемых в порядке исполнения государственного или муниципального контракта (ГМК) на организацию перевозок пассажиров и их багажа по регулярным маршрутам. Указывается на то, что по содержанию соответствующие отношения якобы являются услугами. Для разрешения этой проблемной ситуации нами выполнено исследование правовой сущности отношений, возникающих между пассажирами, их перевозчиками, государственными и муниципальными заказчиками организации перевозок пассажиров и исполнителями этих заказов, а именно:

- пассажир – перевозчик;
- пассажир – заказчик по ГМК;
- перевозчик – заказчик по ГМК;
- заказчик по ГМК – исполнитель ГМК.

В качестве заказчика перевозок по ГМК выступает государственный или муниципальный орган исполнительной власти.

Отношения пассажиров и перевозчиков регулируются гражданским законодательством, установившим правовые нормы оказания услуг. Перевозки пассажиров и багажа транспортом общего пользования, согласно со статьями 784, 786, 789 Гражданского кодекса РФ, являются услугами, оказываемыми пассажирам по договору перевозки. Защита прав пассажиров осуществляется в соответствии с Федеральным законом «О защите прав потребителей».

Отношения пассажиров с заказчиком по ГМК выражаются опосредованно. Во-первых, пассажиры воздействуют на заказчика, оценивая уровень исполнения органами государственного (муниципального) управления своих обязательств, и выражая свое мнение посредством осуществления избирательных прав. Во-вторых, пассажиры направляют органам исполнительной власти и судебным органам свои жалобы на транспортное обслуживание и предложения об улучшении работы транспорта. Данные отношения регулируются избирательным и административным законодательством.

Отношения перевозчика с заказчиком перевозок по ГМК договорные. Они регулируются договорным правом (Гражданский кодекс РФ), а также законодательством о государственных (муниципальных) закупках. Аналогичным образом регулируются и отношения заказчика перевозок по ГМК с исполнителями работ по этим контрактам.

Следует указать на принципиальные технологические, экономические и правовые отличия понятий «перевозки (пассажиров)» от понятия «организация перевозки».

Технологически под перевозкой пассажиров понимают перемещение пассажира из пункта отправления в пункт назначения с использованием для этого транспортного средства. Государственные (муниципальные) контракты на организацию перевозок пассажиров по регулярным маршрутам.

Экономически перевозка представляет собой услугу, непосредственно оказываемую пассажиру как потребителю, а организация таких перевозок – комплекс работ, выполняемых для обеспечения будущих перевозок. Результатом полезной экономической деятельности могут быть только продукция, работы или услуги. В рассматриваемых обстоятельствах продукция как таковая не создается (продукция имеет материально-вещественную форму, может отделяться от производителя и потребителя, накапливаться и храниться). Потому речь может идти только об услугах или работах. Оказание и потребление услуги осуществляются одновременно, как один процесс. Поэтому услугу нельзя отделить ни от производителя, ни от потребителя. В полной мере это справедливо в отношении перевозок пассажиров. Работы же выполняются их исполнителем, а затем предъявляются заказчику для приемки. Таким образом, выполнение работ и их получение заказчиком производится одновременно, а имущественные права на результаты выполненной работы передаются последовательно от исполнителя заказчику. Именно такие отношения возникают между заказчиками и исполнителями ГМК.

В правовом отношении перевозки регулируются главой 40 «Перевозка» Гражданского кодекса РФ, транспортными уставами и кодексами, и правилами перевозок. Заказчик перевозок по ГМК непосредственно сам не получает полезный результат перевозки, поскольку ни при каких обстоятельствах не может быть пассажиром. Заказчик является публично-правовым образованием, и в таком правовом статусе исполняет возложенные на него законодательством функции, действуя в общественных интересах неопределенного контингента будущих пассажиров, как сторон договоров перевозки. Отсюда полезный результат для заказчика по ГМК выражается в выполнении возложенных на него функций по обеспечению перевозок в социально значимых интересах населения.

Приведенные доводы подтверждаются сравнительным сопоставлением различных элементов договоров перевозки и ГМК (табл. 1):

Таблица 1

Различия договорных отношений приобретателей и исполнителей услуг по перевозке пассажиров и государственного или муниципального заказа (ГМЗ)

Элементы договора	Услуга по перевозке пассажира и багажа	Работы по исполнению ГМК на организацию перевозок
Сторона договора – приобретатель	Пассажир	Государственный или муниципальный заказчик перевозок
Порядок вступления приобретателя в договорные отношения	Добровольно по собственному выбору	Обязан вступить в договор в соответствии с законодательством
Сторона договора – исполнитель	Перевозчик	Организатор перевозок
Порядок вступления в договор исполнителя	Обязан осуществлять перевозку на условиях публичного договора	Добровольно вступает в договор на условиях заказчика
Предмет договора	Перевозка пассажира и его багажа	Выполнение работ по организации перевозок пассажиров по регулярным маршрутам
Условия заключения договора	Публичный договор	Договор, заключаемый в результате торгов
Форма договора	Реальный договор	Консенсуальный договор
Существенные условия исполнения договора	Перевозки выполняются в соответствии с гл. 40 Гражданского кодекса РФ, транспортными уставами и кодексами, правилами перевозок и тарифами	Работы исполняются по техническому заданию заказчика с соблюдением положений законодательства о государственных (муниципальных) закупках
Оплата получаемого полезного результата	По установленным единым тарифам из наличных средств пассажира	Безналичная из средств бюджета в сумме, установленной разовым договором
Наличие льгот для сторон договора	Льготы пассажирам отдельных социальных категорий в оплате проезда (плата за их поездки поступает из средств бюджета)	Льгот сторонам договора не установлено
Регулирование качества исполнения договора	В соответствии с ФЗ «О защите прав потребителей»	В соответствии с Гражданским кодексом РФ

Таким образом, исполнителем ГМК выполняется именно комплекс работ, обеспечивающих организацию и осуществление перевозок, но не выполняются сами перевозки.

Первая редакция Порядка разрабатывалась в 2017 году и была утверждена 8 декабря 2017 года Приказом Минтранса России № 153 (рег. Минюстом России 28 декабря 2017 г. № 49537). В качестве основы для разработки Порядка Минтрансом России были использованы Методические рекомендации по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования (введенные в действие Распоряжением Минтранса России от 18 апреля 2013 года N НА-37-р) (далее - Методические рекомендации). Принимая во внимание, что основу Порядка составляют данные, содержащиеся в Методических рекомендациях, все используемые удельные нормативные показатели, корректирующие и переводные коэффициенты, определены на основе информации, полученной за 2010-2012 годы.

Утвержденные в 2013 году Методические рекомендации были предназначены для решения основной проблемы перевозчиков пассажиров на регулярных городских и пригородных маршрутах – обеспечение безубыточной деятельности регулярных перевозок по регулируемым тарифам. Известно, что в связи с тем, что тарифы на перевозку пассажиров на регулярных маршрутах являются социально-значимыми, и формируются с учетом платежеспособности жителей региона, доходами от собираемой оплаты проезда невозможно покрыть все расходы перевозчика [2,3].

В целях определения реальной себестоимости перевозок в 2012 году ОАО «НИИАТ» было осуществлено анкетирование перевозчиков, осуществляющих перевозку пассажиров и багажа по регулярным маршрутам в 65 регионах Российской Федерации.

Для оценки реальных расходов по отдельным и укрупненным статьям себестоимости в регионы были направлены анкеты и собрана база данных о работе организаций пассажирского автомобильного транспорта, включающая следующие сведения:

- Количество эксплуатируемых автобусов (находящихся на балансе предприятия, полученных в аренду, лизинг; за исключением отданных в аренду), в т.ч.:
 - полученных в аренду;
 - полученных в лизинг.
- Балансовая стоимость основных фондов, в т.ч.:
 - автобусов;
 - грузовых автомобилей;
 - легковых автомобилей;
 - зданий, сооружений, оборудования, иного имущества, связанных с обеспечением перевозочной деятельности;
 - прочих объектов и имущества, не связанных с обеспечением перевозочной деятельности.
- Остаточная стоимость основных фондов, в т.ч.:
 - автобусов;
 - грузовых автомобилей;
 - легковых автомобилей;
 - зданий, сооружений, оборудования, иного имущества, связанных с обеспечением перевозочной деятельности.
- Доходы от сбора платы за проезд;
- Субсидии из бюджетов всех уровней;
- Затраты на перевозки, в т.ч.:
 - оплата труда водителей и кондукторов с начислениями;
 - затраты на топливо;
 - затраты на приобретение смазочных и других эксплуатационных материалов;
 - затраты на ремонт и износ шин;
 - затраты на проведение текущего ТО и Р автобусов;

-
- амортизационные отчисления по транспортным средствам;
 - прочие расходы (по обычным видам деятельности);
 - накладные расходы;
 - управленческие расходы;
 - коммерческие расходы.
- Цена приобретаемого дизельного топлива за 1 л.;
 - Цена приобретаемого бензина за 1 л.;
 - Годовые пробеги на линии;
 - Годовые автомобиле-часы работы;
 - Объем перевозок пассажиров;
 - Пассажирооборот и др.

Кроме того, для обоснования расходов на запасные части материалы для ремонта автобусов была собрана дополнительная информация по каждому транспортному средству, находящемуся в организации.

Методические рекомендации содержат информацию не только по технологии расчета себестоимости перевозок, а включают методики расчета уровня рентабельности, обеспечивающего экономически и финансово устойчивую деятельность перевозчика, а также уровня дополнительной рентабельности (инвестиционной составляющей в рентабельности), необходимого для формирования собственных источников для обновления транспортных средств. В Методических рекомендациях содержится информация, позволяющая определить уровень дополнительной рентабельности в зависимости от степени износа транспортных средств.

Проведенные исследования позволили обосновать реальную себестоимость и экономически обоснованную стоимость перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования. В частности, ОАО «НИИАТ» были предложены [2,3]:

- метод определения величины оплаты труда водителей, кондукторов и рабочих по ремонту транспортных средств, ориентированный на снижение текучести кадров перечисленных категорий в пределах 10-15 процентов в год с учетом ситуации на местных рынках труда;
- соотношение величины косвенных расходов и прочих прямых расходов по обычным видам деятельности с переменными расходами;
- удельные расходы на приобретение запасных частей и материалов, используемых при техническом обслуживании и ремонте автобусов;
- метод определения величины рентабельности, обеспечивающей экономически устойчивую деятельность перевозчика, а также обеспечивающей обновление парка транспортных средств в случае недостатка величины амортизационных отчислений.

Удельные расходы, приведенные в Методических рекомендациях, указаны по состоянию на 01.01.2013 года и пригодны к использованию до момента достижения индексом цен на соответствующие виды ресурсов величины 40-50 процентов. По достижении индексом цен этой величины требуется проведение актуализации удельных расходов. На 2021 год переводной коэффициент (индекс цен), обеспечивающий приведение исходных данных к текущему моменту (от 2012 года к 2021 году), составил 1,6299, что свидетельствует об актуализации базовой информации, заложенной в Порядке.

Особенность механизма расчета себестоимости в Методических рекомендациях такова, что этот механизм позволяет определить реально необходимые расходы по всем статьям себестоимости благодаря учету:

- требований к квалификации водителей через разработанную систему оплаты их труда;
- требований по периодичности технического обслуживания транспортных средств через установленные удельные расходы на запасные части с учетом пробега транспортного средства с начала эксплуатации;

- коэффициента, позволяющего связать прочие расходы по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами от переменных расходов, т.е. привязывает их к пробегу транспортных средств.

На основе этих Методических рекомендаций в городе Оренбурге был разработан Программный комплекс для расчета стоимости транспортной работы на регулярных муниципальных маршрутах [1], позволяющий с высокой точностью рассчитывать себестоимость перевозки на 1 км пробега по различным маркам транспортных средств.

Разработанный в 2017 году Порядок должен был вступить в силу в июле 2018 года. Однако, после рассмотрения проекта документа местными органами власти и перевозчиками в Минтранс России поступили замечания и предложения по редактированию Порядка, утвержденного в 2017 году.

В процессе разработки новой редакции Порядка и учета замечаний, поступивших от регионов, были существенно снижены значения основных применяемых при расчете себестоимости коэффициентов, например, «Отношение суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам» (Кпр) имеет следующие значения в методических рекомендациях и Порядке (табл. 1):

Таблица 1

Сопоставление коэффициентов для приведения прочих и косвенных расходов к переменным

Годовой пробег пассажирских транспортных средств, тыс. км	Отношение суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам Кпр	
В соответствии с документами:	Методическими рекомендациями	Порядком
До 50	0,86	0,755
Свыше 50 до 150	0,85	0,745
Свыше 150 до 850	0,81	0,710
Свыше 850 до 1650	0,73	0,635
Свыше 1650 до 2450	0,66	0,580
Свыше 2450 до 3250	0,59	0,515
Свыше 3250 до 4050	0,53	0,460
Свыше 4050 до 4850	0,48	0,420
Свыше 4850 до 5650	0,43	0,375

Снижение коэффициента было осуществлено на основе сокращения перечня косвенных расходов, в т.ч.:

- расходов на научные исследования и (или) опытно-конструкторские разработки;
- расходов, связанных с оплатой услуг сторонним организациям по содержанию и реализации в установленном законодательством Российской Федерации порядке предметов залога и залога за время нахождения указанных предметов у залогодержателя после передачи залогодателем;
- расходов по договорам гражданско-правового характера (включая договоры подряда), заключенным с индивидуальными предпринимателями, не состоящими в штате организации;
- потерь от брака;
- сумм выплаченных подъемных в пределах норм, установленных в соответствии с законодательством Российской Федерации;
- оплаты простоев рабочих из-за отсутствия топлива, запасных частей, шин, бездорожья и другие;
- недостачи материальных ценностей в пределах норм естественной убыли;
- расходы на юридические и информационные услуги;

-
- расходы на консультационные и иные аналогичные услуги;
 - расходы на аудиторские услуги;
 - расходы на текущее изучение (исследование) конъюнктуры рынка, сбор информации, непосредственно связанной с осуществлением перевозок и других работ и услуг автомобильного транспорта;
 - все коммерческие расходы.

Исключение перечисленных расходов позволило снизить коэффициент Кпр и снизить себестоимость перевозок, однако привело к снижению точности расчета данного показателя.

Новая редакция Порядка была утверждена Приказом Минтранса России от 30.05.2019 № 158.

Отсутствие в качестве приложения к разработанной редакции Порядка перечня всех учитываемых при расчетах прочих и косвенных расчетов вызывает много вопросов и является причиной попыток включения в себестоимость расходов, которые уже учтены в себестоимости. Например, можно отметить поступающие предложения по включению расходов на приобретение тахографов, оплату топлива для нулевых пробегов, оплату труда водителей на заправку транспортных средств и др.

При разработке Порядка часть показателей была вообще удалена из расчетов, например, коэффициент корректировки расходов на запасные части в зависимости от пробега автотранспортного средства, а также инвестиционная составляющая в рентабельности. Расходы на амортизацию транспортных средств были удалены из состава себестоимости. Взамен, как уже отмечалось, учитываются расходы на обновление подвижного состава при определении максимальной стоимости работы транспортных средств. Однако, применяемая для этого величина средней рыночной стоимости новых транспортных средств выше первоначальной балансовой стоимости, что вызывает вопросы и нарекания при применении Порядка, и приводит к увеличению максимальной стоимости работы транспортных средств.

Использование в Порядке средних значений удельных и нормативных показателей вместо величин, привязанных к конкретной марке и модели транспортного средства искажает объективную себестоимость перевозки. Например, к числу таких показателей относится транспортная норма расхода топлива на пробег автобуса. В таблице 1.1. Порядка приведены средние нормы расхода топлива в л/100км, дифференцированные по классам автобуса, в то время как в Методических рекомендациях применяется норма расхода топлива в соответствии с марками и моделями транспортных средств, что обеспечивает более точные расчеты расходов по этой статье себестоимости.

Базовые удельные расходы на шины в расчете на 1 км пробега транспортных средств в Порядке представлены также в усредненных показателях по классам транспортных средств в отличие от Методических рекомендаций, где в основу расчета положены данные по нормативам пробега шин конкретных марок. Это обеспечивает более высокую точность расчетов данной статьи расходов.

Существенной проблемой является то, что Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта, на основе которого рассчитаны трудоемкости технического обслуживания и ремонта, как в Методических рекомендациях, так и в Порядке, утратило силу в рамках проводимой «регуляторной гильотины» на основании приказа Минтранса России от 31 августа 2020 года № 344. Для устранения проблемы необходимо внесение изменений в перечисленные нормативные и методические документы.

Исходя из этого, для определения реальной себестоимости перевозки пассажиров и багажа по различным маркам и моделям транспортных средств следует ориентироваться на методологию, содержащуюся в Методических рекомендациях. Вместе с тем, цифровые величины, коэффициенты и нормативы нуждаются в актуализации данных, так как были определены на основе информации 10-летней давности.

В связи с большим числом не решенных вопросов, не раскрытых в первой версии редакции Порядка 06.11.2020 года утверждена третья редакция методики расчета НМЦК. В данную редакцию были включены следующие изменения:

-
- Изменение индекса цен на машины и оборудование, определяемых по данным Росстата с учетом прогноза Минэкономразвития;
 - Добавление вариантов определения средней рыночной стоимости новых транспортных средств. Кроме обращения с запросами к поставщикам, заказчикам разрешено использовать цены из общедоступных источников (каталогов, прайсов, рекламных объявлений). Исключено требование о выборке данных в пределах определенного субъекта Российской Федерации;
 - Разрешение использовать в качестве цены топлива данные не только из публикаций Росстата, но и из ответов на официальные запросы в территориальные органы Росстата.
 - Добавление уточнений, как корректно указать в тендерной документации объем топлива, если его покупают в виде сжиженного или компримированного газа, и нормы расхода топлива на каждые 100 км поездки.
 - Изменение отношения суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам.

В настоящее время ведутся работы по актуализации Порядка и идет подготовка к утверждению четвертой редакции, в которой актуализуются расходы на оплату труда водителей, ремонтных рабочих и кондукторов, существенно скорректированы параметры расчета себестоимости пробега городского наземного электрического транспорта.

В соответствии с новой системой организации транспортного обслуживания населения по брутто-контрактам перевозчик получает оплату исходя из общего пробега или автомобиле-часов в наряде. Вместе с тем выставляются четкие условия работы перевозчиков, такие как соблюдение расписания, требования к подвижному составу (экологичности, безопасности, доступности для маломобильных граждан, температуре в салоне, информационному сопровождению). За нарушения требований контракта предусмотрено снижение получаемой перевозчиком оплаты.

Одним из основных условий при организации транспортного обслуживания по системе брутто-контрактов является единая система требований к перевозчикам и перевозочному процессу вне зависимости от того это частный или муниципальный перевозчик. В соответствии с условиями брутто-контракта перевозчики обязаны нести материальную ответственность за соблюдение условий государственного (муниципального) контракта, в частности за соблюдение графика движения, требований к подвижному составу, качеству обслуживания пассажиров, соблюдение правил дорожного движения и др. Это обусловлено контролем за выполнением государственного (муниципального) заказа со стороны заказчика. Заказчик устанавливает максимальные количества отступлений перевозчиком требований к качеству транспортного обслуживания.

Превышающие установленные максимальные количества отступлений перевозчиком подлежат штрафным санкциям в соответствии с постановлением Правительства от 30 августа 2017 г. N 1042 "Об утверждении Правил определения размера штрафа, начисляемого в случае ненадлежащего исполнения заказчиком, неисполнения или ненадлежащего исполнения поставщиком (подрядчиком, исполнителем) обязательств, предусмотренных контрактом (за исключением просрочки исполнения обязательств заказчиком, поставщиком (подрядчиком, исполнителем) о внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 15 мая 2017 г. N 570 и признании утратившим силу постановления Правительства ..." (с изменениями и дополнениями). Данные Правила устанавливают размер штрафа за каждый случай неисполнения или ненадлежащего исполнения подрядчиком обязательств, предусмотренных контрактом, а именно:

- За каждый факт неисполнения или ненадлежащего исполнения поставщиком (подрядчиком, исполнителем) обязательств, предусмотренных контрактом, за исключением просрочки исполнения обязательств (в том числе гарантийного обязательства), предусмотренных контрактом, размер штрафа устанавливается в следующем порядке (за исключением случаев, предусмотренных 2-5):

-
- а) 10 процентов цены контракта (этапа) в случае, если цена контракта (этапа) не превышает 3 млн. рублей;
 - б) 5 процентов цены контракта (этапа) в случае, если цена контракта (этапа) составляет от 3 млн. рублей до 50 млн. рублей (включительно);
 - в) 1 процент цены контракта (этапа) в случае, если цена контракта (этапа) составляет от 50 млн. рублей до 100 млн. рублей (включительно);
 - г) 0,5 процента цены контракта (этапа) в случае, если цена контракта (этапа) составляет от 100 млн. рублей до 500 млн. рублей (включительно);
 - д) 0,4 процента цены контракта (этапа) в случае, если цена контракта (этапа) составляет от 500 млн. рублей до 1 млрд. рублей (включительно);
 - е) 0,3 процента цены контракта (этапа) в случае, если цена контракта (этапа) составляет от 1 млрд. рублей до 2 млрд. рублей (включительно);
 - ж) 0,25 процента цены контракта (этапа) в случае, если цена контракта (этапа) составляет от 2 млрд. рублей до 5 млрд. рублей (включительно);
 - з) 0,2 процента цены контракта (этапа) в случае, если цена контракта (этапа) составляет от 5 млрд. рублей до 10 млрд. рублей (включительно);
 - и) 0,1 процента цены контракта (этапа) в случае, если цена контракта (этапа) превышает 10 млрд. рублей.

Другим условием проведения конкурса и заключения государственного (муниципального) контракта по выполнению работ по перевозке пассажиров и багажа по регулярным маршрутам выступает обеспечение закупки в соответствии с федеральным законом №44 «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд», а также Письмом Федеральной антимонопольной службы от 2 октября 2020 г. № ИА/85875/20 «По вопросу формирования лотов при организации регулярных перевозок пассажиров и багажа в соответствии с федеральным законом от 13.07.2015 № 220-ФЗ».

Эти и другие требования, предъявляемые к перевозчикам в рамках работы по брутто-контрактам, предопределяют изменение и актуализацию механизма расчета НМЦК. Принимая во внимание тот факт, что услуги по осуществлению перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом осуществляются ежедневно (за исключением маршрутов, по которым предусмотрены регулярные перевозки с большей периодичностью), а также существенную зависимость автобусных и троллейбусных перевозчиков от внешних факторов, обеспечить заданный уровень качества не всегда возможно, в том числе по независящим от транспортного оператора причинам. Качество оказания транспортных услуг представляет собой сложную многофакторную модель, учитывающую сразу несколько аспектов организации транспортного обслуживания.

Таким образом, поскольку новая модель взаимодействия с перевозчиками на основе брутто-контрактов предусматривает оплату транспортной работы при соблюдении заданного уровня качества транспортного обслуживания, эти особенности должны быть отражены в порядке определения НМЦК.

В соответствии с сущностью конкурсных процедур при проведении тендера перевозчики вынуждены конкурировать путем предоставления более низких ценовых предложений (в соответствии с процедурой конкурсного отбора приоритет отведен ценовым факторам – 60%). Для осуществления такой процедуры необходимо, чтобы НМЦК позволяла это сделать не в ущерб соблюдению заданного уровня качества и безопасности транспортного обслуживания. Действующая редакция Порядка основа на определении условной минимальной стоимости транспортной работы без учета соблюдения жестких требований к качеству транспортного обслуживания. Иными словами, текущие уровни величин НМЦК, рассчитанные в соответствии с Порядком, недостаточны для работы перевозчиков по брутто-контрактам, так как выплата штрафных санкций за несоблюдение параметров качества транспортного обслуживания будет осуществляться фактически из себестоимости транспортной работы, а, следовательно, перевозчик будет вынужден экономить на отдельных статьях расходов в ущерб безопасности или снижая качество обслуживания.

Совершенствование механизма НМЦК, на наш взгляд, должно быть направлено на решение двух ключевых задач:

1 – актуализации уровня реальной себестоимости 1 км пробега транспортных средств. Для этой цели считаем целесообразно вернуться к положениям, содержащимся в Методических рекомендациях, актуализировав данные по субъектам Российской Федерации;

2 – определении второй составляющей величины НМЦК, которая бы содержала доходную часть перевозчика исходя из качества транспортного обслуживания. Это возможно сделать путем или увеличения нормы рентабельности, либо путем проведения дополнительных исследований, устанавливающих четкую зависимость между необходимым и достаточным уровнем надбавки для перевозчика с учетом установленных требований к уровню качества транспортного обслуживания, финансового обеспечения контракта и величины штрафных санкций за объективное (независящее от перевозчика) отклонение от параметров качества транспортных услуг.

Вместе с тем, необходима корректировка 44-ФЗ в части требований к проведению конкурсных процедур с установлением как более четких нестоимостных критериев отбора, так и увеличение удельного веса данных показателей [4].

Актуализацию реальной себестоимости 1 км пробега необходимо проводить на регулярной основе (желательно раз в 1-3 года) с учетом внедрения как новых видов транспортных средств, так и отдельных узлов и агрегатов, оказывающих влияние на нормы расхода топлива, сроки эксплуатации, стоимость запасных частей и др. В частности, в действующей редакции полностью отсутствуют показатели для определения НМЦК электробусов, особенности работы троллейбусов на автономном ходу. Необходим учет условий работы подвижного состава на выделенных полосах, территориальных и климатических особенностей и др.

При определении второй составляющей НМЦК необходимо установить такой ее уровень для разных условий работы по брутто-контрактам, чтобы, с одной стороны, перевозчики были заинтересованы в работе и не чувствовали постоянную борьбу за выживание, а им гарантировали стабильные и понятные долгосрочные условия работы, с другой стороны, чтобы это величина не была завышена, так как это напрямую является нагрузкой на бюджеты различных уровней.

Литература и источники информации

1. Шмарин А.А., Шмарин А.П. Матанцева О.Ю. Калинин А.Н. Программный комплекс для расчета стоимости транспортной работы на регулярных муниципальных маршрутах. / свидетельство о государственной регистрации программы для ЭВМ RU 2018615529. / Россия. -2018. Номер заявки: 2018612773Дата регистрации: 22.03.2018Дата публикации:10.05.2018. Язык программирования: Object PascalОбъем: 2,25 Мб.
2. Матанцева О.Ю. Тарифная политика в сфере городского общественного транспорта: пути совершенствования Транспорт Российской Федерации. 2012. № 3-4 (40-41). С. 11-13.
3. Спирин И.В., Аредова А.К., Матанцева О.Ю. Расчет цены контракта на перевозки пассажиров по регулируемым тарифам / Транспорт: наука, техника, управление. Научный информационный сборник. 2019. № 3. С. 44-50.
4. Белогребень А.А. О существующей системе организации государственного (муниципального) заказа и процедуры конкурсного отбора на регулярные перевозки пассажиров и багажа пассажирским транспортом общего пользования / Научный вестник автомобильного транспорта. 2021. №1. С. 28-38.
5. Спирин И.В. Автотранспортное право: учебник. Изд. 2-е, исп. и доп. М.: Академия, 2006. 304 с.

**Об установлении юридической ответственности в случаях ДТП с участием
высокоавтоматизированных транспортных средств**

* * *

**On the establishment of legal liability in road accidents involving highly automated
vehicles**

Комаров В.В., канд., техн. наук, доцент
Гараган С.А., доктор техн. наук, гл. науч. сотрудник

Комаров Виталий Васильевич, канд. техн. наук, доцент. Первый заместитель генерального директора ОАО «НИИАТ» по научной работе. E-mail: komarov@niiat.ru. Адрес: Россия, 125480, Москва, Героев Панфиловцев ул., д.24.

Гараган Сергей Александрович, доктор техн. наук. Главный научный сотрудник научно-исследовательского отдела «Стратегического и инновационного развития автотранспортной техники и инфраструктуры» ОАО «НИИАТ». E-mail: garagan@niiat.ru. Адрес: Россия, 125480, Москва, ул. Героев Панфиловцев, 24.

Komarov Vitaly Vasilievich, Ph.D, associate professor. First deputy general director of Open Joint-Stock Company «NIIAT» for scientific work. E-mail: komarov@niiat.ru. Address: Geroyev Panfilovtsev Str., 24. 125480, Moscow, Russia

Garagan Sergey Aleksandrovich, D.Sc. Chief Researcher of the Research Department «Strategic and Innovative Development of Motor Vehicles and Infrastructure» of Open Joint-Stock Company «NIIAT». E-mail: garagan@niiat.ru. Address: Geroyev Panfilovtsev Str., 24. 125480, Moscow, Russia

Аннотация

Рассмотрены механизмы влияния объектов и сторон на возникновение и развитие ДТП с участием высокоавтоматизированных транспортных средств, функционирующих в беспилотном режиме. Описаны особенности проведения автотехнической экспертизы в случае указанных ДТП. Представлены предложения по правовому регулированию государственной автотехнической экспертизы, а также о нормативном правовом регулировании эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств.

Ключевые слова: высокоавтоматизированное транспортное средство, дорожно-транспортное происшествие, автотехническая экспертиза, нормативное правовое регулирование эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств.

Abstract

The mechanisms of influence of objects and parties on the occurrence and development of road accidents involving highly automated vehicles operating in unmanned mode are considered. The article describes the features of conducting an auto technical examination in the case of these accidents. Proposals on the legal regulation of the state automobile technical expertise, as well as on the legal regulation of the operation of highly automated vehicles are presented.

Keywords: highly automated vehicle, road traffic accident, auto technical expertise, legal regulation of operation of highly automated vehicles

Одной из важных проблем, подлежащих решению до нормативного разрешения эксплуатировать высокоавтоматизированные транспортные средства (ВАТС) на общедоступных дорогах, является установление юридической ответственности в случаях ДТП с участием таких транспортных средств (ТС).

На возникновение и развитие ДТП с участием высокоавтоматизированных транспортных средств, функционирующих в беспилотном режиме, могут оказывать влияние следующие объекты:

- высокоавтоматизированные транспортные средства;
- транспортные средства, управляемые людьми;
- другие участники дорожного движения (пешеходы, велосипедисты и др.);
- дорожные условия;
- природные условия.

Логическая модель влияния объектов и сторон на возникновение и развитие ДТП представлена в табл. 1 и на рис. 1.

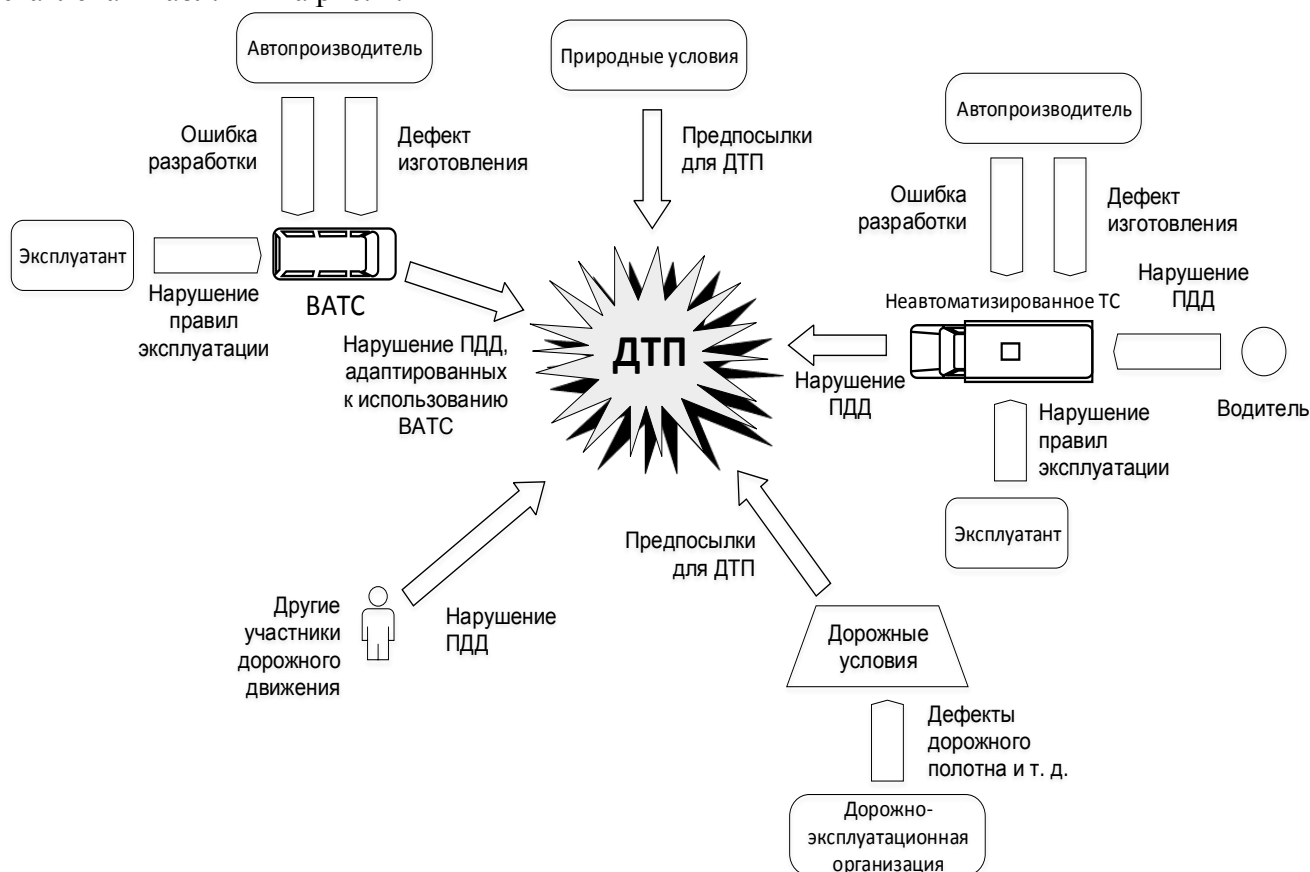


Рис. 1. Механизмы влияния объектов и сторон на возникновение и развитие ДТП с участием ВАС, функционирующих в беспилотном режиме

Анализ логической модели показывает, что на ДТП могут оказывать влияние следующие стороны:

- изготовители ТС;
- эксплуатанты ТС;
- водители ТС;
- другие участники дорожного движения;
- дорожно-эксплуатационные организации.

Ключевую роль при установлении обстоятельств ДТП играет автотехническая экспертиза. В случае участия в ДТП высокоавтоматизированных транспортных средств цели, содержание и порядок проведения такой экспертизы приобретают целый ряд существенных особенностей.

Правовая основа, принципы организации и основные направления государственной судебно-экспертной деятельности в гражданском, административном и уголовном судопроизводстве Российской Федерации определяются Федеральным законом от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» [1]. Некоторые вопросы, связанные с проведением судебной автотехнической экспертизы в уголовном судопроизводстве, рассмотрены в Постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» [2].

Механизмы влияния объектов и сторон на возникновение и развитие ДТП с участием ВАТС, функционирующих в беспилотном режиме

Объект	Сторона	Фактор влияния	Механизм влияния
ВАТС	Автопроизводитель	Ошибка разработки	Нарушение ПДД, адаптированных к использованию ВАТС
		Дефект изготовления	
	Эксплуатант	Нарушение правил эксплуатации ВАТС	
Неавтоматизированное ТС	Водитель	Нарушение ПДД	Нарушение ПДД
		Утрата возможности управления ТС	
	Автопроизводитель	Ошибка разработки	
		Дефект изготовления	
	Эксплуатант	Нарушение правил эксплуатации ВАТС	
Другие участники дорожного движения	Пешеходы, велосипедисты и др.	Нарушение ПДД	Нарушение ПДД
Дорожные условия	Дорожно-эксплуатационная организация	Дефекты дорожного полотна, препятствия на проезжей части, неблагоприятное состояние дорожного покрытия	Возникновение предпосылок для ДТП
Природные условия		Ухудшение видимости, создание условий для возникновения неблагоприятного состояния дорожного покрытия, появления препятствий на проезжей части, сильный ветер и т. п.	Возникновение предпосылок для ДТП

Виды судебной автотехнической экспертизы [3].

Целью осуществления судебной автотехнической экспертизы ДТП является установление фактических данных о состоянии машин, выяснение точной дорожной обстановки в месте происшествия, определение действий участников ДТП и их возможности не допустить аварии, а также установление данных о других факторах, способствовавших происшествию. Учитывая весьма разнообразный характер факторов, может потребоваться выполнение нескольких видов экспертиз.

Основными видами судебной автотехнической экспертизы являются:

- экспертиза обстоятельств дорожно-транспортного происшествия (механизма ДТП);
- экспертиза состояния транспортного средства, участвовавшего в ДТП;
- транспортно-трассологическая экспертиза;
- экспертиза дорожных условий;
- экспертиза обстоятельств ДТП.

При исследовании обстоятельств ДТП эксперт должен установить скорости транспортных средств, величины тормозных путей и другие параметры, установить наличие физической возможности предотвращения аварии.

Также автотехническая экспертиза обстоятельств ДТП выносит определение относительно того, какими пунктами Правил дорожного движения должны были в данных обстоятельствах руководствоваться водители, и насколько были соблюдены требования правил.

Экспертиза обстоятельств ДТП является наиболее востребованным видом автотехнической экспертизы. Она позволяет получить значительный объем фактических данных, необходимых следственным органам или суду для объективного установления виновника происшествия.

Задачи экспертизы обстоятельств ДТП

Автотехническая экспертиза ДТП решает следующие основные задачи:

-
- Определение скорости, с которой ехал автомобиль, до применения торможения водителем.
 - Определение длины тормозного и остановочного пути транспортного средства.
 - Определение, имел ли водитель техническую возможность предотвращения аварии при определенных условиях.
 - Установление пунктов ПДД, обязательных для соблюдения в конкретной ситуации.
 - Оценка соответствия действий водителя требованиям Правил дорожного движения.
 - Определение взаимного расположения транспортных средств в разные моменты времени, предшествующие ДТП, и в процессе развития ДТП. В том числе определяется крайнее положение, в котором водитель имел техническую возможность предотвратить аварию.
 - Определение момента возникновения угрозы ДТП, требующей от водителя принятия экстренных мер.
 - Определение порядка действий водителя, необходимых для предотвращения аварии и оценка соответствия фактических действий данному порядку.
 - Установление технической возможности предотвращения ДТП различными способами.
 - Оценка факторов организации дорожного движения, которые могли способствовать аварии.

Экспертиза состояния транспортного средства

Автотехническая экспертиза ТС осуществляется для выявления фактов наличия неисправностей транспортного средства, которые могли спровоцировать аварию. В ходе проведения экспертизы не только выявляется наличие таких неисправностей, но и выясняются причины их возникновения. Работы проводятся с применением инструментальных, материаловедческих и других методик исследования состояния авто.

Основные задачи экспертизы состояния ТС

Независимая автотехническая экспертиза ТС решает следующие основные задачи:

- определение фактического технического состояния транспортного средства, а также отдельных его агрегатов и узлов;
- выявление причин неисправности, а также времени, когда она возникла. Ответ на вопрос, имел ли возможность владелец транспортного средства своевременно выявить и устранить неисправность;
- степень влияния неисправности ТС на возникновение ДТП;
- исходя из состояния ТС, определение возможности предотвращения ДТП водителем.

Транспортно-трассологическая экспертиза

Транспортно-трассологическая экспертиза является важной частью автотехнической экспертизы. В ходе ее проведения исследуются следы на дорожном покрытии и на транспортных средствах. Целью является точное определение взаимного расположения и траектории движения ТС до столкновения и после столкновения. В большинстве случаев она назначается совместно с проведением других видов экспертиз для получения комплексной картины дорожно-транспортного происшествия.

Задачи судебной транспортно-трассологической экспертизы

При проведении транспортно-трассологической экспертизы перед экспертом ставятся следующие основные задачи:

- определение точного места происшествия;
- установление характера взаимного расположения машин в момент ДТП;
- установление точного расположения ТС относительно проезжей части;
- точное установление траектории движения ТС перед столкновением и после момента столкновения;
- определение механизма столкновения;

-
- определение, какие именно повреждения из перечня документально зафиксированных были получены в результате аварии;
 - определение, между какими частями транспортных средств произошел контакт в момент ДТП;
 - установление факта движения или неподвижности ТС, участвовавших в аварии, в момент контакта;
 - определение неисправностей, полученных транспортными средствами в результате ДТП.

Экспертиза дорожных условий

Одним из важных факторов, способствующих ДТП, может быть низкое качество дорожного покрытия или существующие недостатки в состоянии дорожной инфраструктуры. Поэтому в комплекс судебных автотехнических экспертиз очень часто включается экспертиза дорожных условий. Ее целью является определение, насколько дорожные условия в месте аварии оказали влияние на совершение ДТП и его развитие. Данный вид исследований также часто называют дорожной экспертизой.

Задачи экспертизы дорожных условий

При выполнении дорожной экспертизы перед специалистами ставятся следующие основные задачи:

- определение состояния дорожного покрытия на месте ДТП в части его соответствия требованиям стандартов;
- установление степени влияния недостатков дорожного покрытия на развитие ДТП;
- определение соответствия дорожной разметки и дорожных знаков на участке ДТП требованиям стандартов и Правил дорожного движения;
- установление исправности светофоров, регулирующих движение на участке ДТП в момент совершения аварии;
- оценка организации дорожного движения на исследуемом участке дороги и выявление возможных недостатков, которые могли способствовать аварии.

В случае участия в ДТП высокоавтоматизированных транспортных средств перед автотехнической экспертизой, с одной стороны, встает целый ряд новых задач, с другой стороны, возникает возможность использования дополнительных источников информации, что вызывает необходимость разработки и внедрения новых методов проведения экспертизы.

Главным отличием указанной экспертизы от проводимой для неавтоматизированных ТС является то, что к целям экспертизы для ВАТС относится не только установление обстоятельств и причин конкретного ДТП, но и выявление ошибок разработки и дефектов изготовления ВАТС, которые могут быть присущи не только единичному ТС, но и некоторой их партии или даже всем ВАТС данного типа. Отсюда следует, что проведение автотехнической экспертизы в случаях ДТП с участием высокоавтоматизированных транспортных средств является важным направлением обеспечения безопасности дорожного движения, приоритетную ответственность за которую несет государство [4].

В этой связи представляется целесообразным сформировать нормативную базу выявления и устранения ошибок разработки и дефектов изготовления ВАТС по результатам проведения автотехнической экспертизы в случаях ДТП с участием ВАТС путем внесения изменений в действующие нормативные акты либо принятия новых актов, которая должна предусматривать как минимум следующие направления.

1. Организацию проведения указанной экспертизы, в том числе определение федеральных органов исполнительной власти и экспертных организаций, на которые возлагается подготовка и проведение экспертизы, порядок ее проведения и действий экспертных организаций в случае выявления ошибок разработки и дефектов изготовления ВАТС.

2. Организацию сбора, анализа данных о выявленных ошибках и дефектах и порядок взаимодействия с автопроизводителями в целях устранения этих ошибок и дефектов как на производимых, так и на находящихся в эксплуатации ВАТС.

3. Организацию оценки необходимости внесения изменений в порядок подтверждения соответствия ВАТС и соответствующих корректировок в нормативные документы.

К специфическим для ВАТС источникам информации для проведения экспертизы можно отнести следующие:

- данные о движении и функционировании ВАТС, записываемые в «черные ящики»;
- сообщения, которыми обменивалось ВАТС с иными ТС и элементами дорожной инфраструктуры в преддверии и в ходе ДТП;
- результаты мониторинга движения ВАТС и других ТС, участвовавших в ДТП и находившихся поблизости;
- картины ДТП, получаемые средствами технического зрения близкорасположенных ВАТС, видеорегистраторами ТС, придорожными средствами фотовидеофиксации, а также отснятые на мобильные устройства свидетелей ДТП.

Основным методом проведения экспертизы в отношении ВАТС является метод моделирования.

Порядок проведения экспертизы можно представить следующим образом.

1. Определение траекторий и параметров поступательного и вращательного движения участников ДТП с использованием данных от навигационных систем и средств технического зрения ВАТС, видеорегистраторов ТС, придорожных средств фотовидеофиксации, а также съемок на мобильные устройства свидетелей ДТП в единой системе координат с привязкой к единой временной шкале.

2. Определение характера, координат и моментов времени совершения важных событий в преддверии и в ходе ДТП (начала торможения, выезда на встречную полосу и за пределы проезжей части, столкновений участников ДТП между собой и с иными препятствиями, опрокидывания ТС и т. п.).

3. Предварительный анализ причин возникновения и особенностей протекания ДТП, определение вероятных причин ДТП.

Если к вероятным причинам ДТП отнесено ненадлежащее функционирование ВАТС, необходимо провести моделирование его функционирования с целью подтверждения или опровержения следующих гипотез.

1. Правильность определения местоположения ВАТС в преддверии и в ходе ДТП.
2. Правильность формирования представления окружающей обстановки по данным средств технического зрения ВАТС.
3. Правильность прогнозирования окружающей обстановки и выработки управляющих воздействий автоматизированной системой вождения ВАТС.
4. Правильность отработки управляющих воздействий исполнительными органами и иными элементами ВАТС.

Проверка указанных гипотез не может осуществляться без использования специальных моделирующих стендов и информации, полученной (записанной) в преддверии и в ходе ДТП. Наиболее адекватные результаты моделирования могут быть получены при условии включения в состав стендов физических элементов автоматизированной системы вождения, в том числе средств технического зрения, навигации, связи, бортового вычислительного комплекса и исполнительных органов АСВ.

Отсюда вытекает необходимость включения в нормативные документы, определяющие порядок сертификации ВАТС для использования на территории РФ, требований к автопроизводителю о поставке как минимум одного комплекта аппаратуры и документации, включающего следующее.

1. Элементы автоматизированной системы вождения, в том числе средства технического зрения, навигации, связи, бортовой вычислительный комплекс и исполнительные органы АСВ.
2. Документацию, описывающую порядок подключения указанных элементов к моделирующему стенду (стендам).

3. Описание содержания и форматов представления входной и выходной информации поставляемых элементов АСВ.

4. Рекомендации по проведению моделирования ДТП и анализу информации, получаемой от поставляемых элементов АСВ.

Необходимо также предусмотреть создание специальных государственных экспертно-сертификационных центров, оснащенных средствами моделирования движения и функционирования как высокоавтоматизированных, так и неавтоматизированных транспортных средств, уполномоченных на проведение сертификационных испытаний ВАТС, а также на проведение автотехнической экспертизы в случаях ДТП с участием ВАТС, а также неавтоматизированных ТС, оснащенных «черными ящиками».

Таким образом, представлены предложения по правовому регулированию государственной автотехнической экспертизы в случаях ДТП с участием высокоавтоматизированных транспортных средств. Следует отметить, что часть вышеописанных задач могут решаться для ТС, управляемых человеком и имеющих бортовые средства записи параметров движения («черные ящики»). Это позволяет получить достоверную картину ДТП, что дает существенное повышение полноты и качества результатов экспертизы.

Вопрос юридической ответственности в случаях ДТП с участием высокоавтоматизированных транспортных средств рассмотрен в ряде работ отечественных ученых-юристов.

Как отмечается в [5], законодатели разных стран не могут сойтись в едином мнении относительно определения виновного в дорожно-транспортном происшествии с участием ВАТС: компания-разработчик программного обеспечения, производитель самого транспортного средства или водитель. Прогрессивнее всех предложение ученого-юриста из Йельского университета Йинга Ху, выдвинувшего идею об уголовной ответственности искусственного интеллекта. По его мнению, наказание может включать в себя деактивацию, перепрограммирование или просто объявление робота преступником [6].

В работе [7] указывается, что некоторые исследователи, разумно оценивая риски возложения ответственности за вред, причиненный беспилотным автомобилем, как для производителей, так и для потребителей, предлагают внедрить систему, схожую с системой страхования ответственности за вред, причиненный в результате эксплуатации атомных электростанций. Суть его состоит в двухуровневом страховании ответственности. Первый уровень – это обычный договор страхования на сумму, устанавливаемую законодательством. В пределах этой суммы все выплаты за ущерб осуществляются компанией, застраховавшей риски. Для осуществления выплат свыше суммы первого уровня создается специальный фонд, подобный тому, в который владельцы атомных электростанций вносят определенные законом суммы.

Во многих странах, в том числе и в России, владельцы автомобилей обязаны страховать ответственность за вред, причиненный при его эксплуатации. Однако в случае превышения ущерба над страховой суммой нарушитель обязан произвести выплаты из собственных средств.

Следует отметить, что регулирование ответственности за вред, причиненный ВАТС, оставляет желать много лучшего, особенно с учетом того, что многие теоретические концепции, нормы права, сложившаяся судебная практика неприменимы к отношениям, возникающим по поводу все более и более усложняющихся результатов деятельности человека [7].

В работе [8] отмечено, что распределение ответственности между человеком и транспортным средством меняется в зависимости от уровня автоматизации (рис. 2):



Рис. 2. Концептуальная схема распределения ответственности за причинение ущерба высокоавтоматизированным транспортным средством в зависимости от уровня автоматизации

В 2016 г. Федеральным министерством транспорта и инфраструктуры Германии была создана комиссия по этике автоматизированного вождения. Ключевыми элементами ее доклада являются:

- автоматизированное и согласованное вождение выступает этическим императивом, если системы вызывают меньше аварий, чем водители-люди (положительный баланс риска);
- в опасных ситуациях защита человеческой жизни всегда должна иметь высший приоритет;
- в случае неизбежных аварийных ситуаций любое различие между людьми, основанное на личных особенностях (возраст, пол, физическое или психическое состояние), недопустимо;
- в каждой ситуации при вождении должно быть четко регламентировано и ясно, кто отвечает за вождение: человек или компьютер;
- должны быть задокументированы и сохранены сведения, кто находился за рулем (для решения, среди прочего, возможных вопросов ответственности);
- водители должны всегда иметь возможность самостоятельно решать, следует ли передавать и использовать данные о транспортном средстве (суверенитет данных).

Чтобы понять дальнейшие потребности в области регулирования, необходимо выделить две точки зрения на нормативные требования.

Во-первых, целесообразно внести поправки в правила дорожного движения для высокоавтоматизированных функций вождения. Во-вторых, закон и сертификация соответствия должны быть адаптированы таким образом, чтобы оригинальные производители оборудования, поставщики, а также все другие заинтересованные стороны в автомобильной промышленности могли согласовывать свои технологические разработки с четкими и стабильными требованиями к автоматизированным транспортным средствам.

В России, когда в управление транспортным средством в той или иной степени вовлечен водитель, действуют имеющиеся нормы УК РФ. Решение вопросов уголовной ответственности в случае ВАТС представляет особую сложность по ряду причин. Во-первых, норма должна быть бланкетной² по определению, однако на сегодняшний день правила, на которые надо будет ссылаться в уголовном законе, отсутствуют. Во-вторых, следует решить, что лежит в основе этиологии дорожно-транспортного происшествия при использовании высокоавтомата-

² Бланкетный - предполагает закрепление части нормы права в статье нормативного правового акта, а по недостающей части (частям) делается отсылка к статьям другого нормативного правового акта.

тизированного транспортного средства: нарушение функционирования системы или нарушение правил дорожного движения как таковых (возможна совокупность указанных факторов). Это необходимо для определения правовой природы возможного преступления: транспортного или какого-то иного (например, технологического), а значит, определения объекта преступления и места последнего в системе Особенной части УК РФ. Нет ясности и в отношении субъекта ответственности: таковым должен являться эксплуатант, разработчик системы или производитель?

Кроме того, необходимо решить вопрос об ответственности за внешнее вмешательство в функционирование ВАТС; очевидно, что ни одна из норм УК РФ не охватывает подобные действия.

Таким образом, появление ВАТС и, как следствие, новых угроз безопасности личности требует адекватного отражения в системе законодательства России.

Следующим шагом в нормативном правовом регулировании эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств должны стать разработка и принятие соответствующего федерального закона примерно со следующей структурой [8]:

Федеральный закон

«О регулировании использования транспортных средств, оборудованных системой автоматического управления, на территории Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

Статья 1. Сфера действия Федерального закона.

Статья 2. Цели и принципы.

Статья 3. Основные понятия.

Статья 4. Правовые основы.

Статья 5. Полномочия органов государственной власти Российской Федерации.

Статья 6. Требования к транспортным средствам, оборудованным системой автоматического управления.

Статья 7. Общие требования к использованию транспортных средств, оборудованных системой автоматического управления (сфера использования таких транспортных средств, этапы их внедрения).

Статья 8. Требования к автомобильным дорогам общего пользования (сертификация таких дорог в целях использования транспортных средств, оборудованных системой автоматического управления).

Статья 9. Федеральный государственный контроль в сфере использования транспортных средств, оборудованных системой автоматического управления.

Статья 10. О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения».

Статья 11. О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях.

Статья 12. О внесении изменений в Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Статья 13. О внесении изменений в Федеральный закон «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля».

Статья 14. Переходные положения.

Статья 15. Порядок вступления в силу Федерального закона.

Принятие подобного рода федерального закона целесообразно по крайней мере по двум обстоятельствам: во-первых, он устранил пробелы в регулировании эксплуатации ВАТС; во-вторых, обеспечит дополнительную гарантию безопасности личности.

Авторы работы [5], базируясь на принципах уголовного права, считают необходимым создать правовую «канву» для дальнейшего поэтапного реформирования целого пласта зако-

нодательства, которое позволит максимально безболезненно имплантировать технологию автопилотирования транспортных средств в правовое поле Российской Федерации. В связи с этим необходимо:

1. Дополнить постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения»:

п. 1.2 следующими терминами: «беспилотное транспортное средство»; «ответственное лицо беспилотного транспортного средства»; «черный ящик беспилотного транспортного средства»; «управление беспилотным транспортным средством»; «система управления беспилотным транспортным средством»;

п. 2.3 подпунктом 2.3.5 следующего содержания: «В случае использования системы управления беспилотным транспортным средством обязан осуществлять контроль за движением беспилотного транспортного средства»;

приложение к постановлению «Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств» п. 8 «Система управления беспилотным транспортным средством».

2. Внести изменения в Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» касательно правил эксплуатации беспилотного транспортного средства.

3. Изложить ст. 264.2 УК РФ «Нарушение правил эксплуатации беспилотного транспортного средства» в следующей редакции: «Нарушение лицом, управляющим беспилотным автомобилем либо другим беспилотным транспортным средством, правил эксплуатации беспилотных транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью либо смерть человека, – наказывается...». Дополнить статью следующим примечанием: «Под лицом, управляющим беспилотным автомобилем, в настоящей статье понимается лицо, осуществляющее управление как непосредственно из салона автомобиля, так и дистанционно, находясь за его пределами».

4. Дополнить ст. 266.1 «Производство, сбыт и выпуск в эксплуатацию систем управления беспилотным транспортным средством с техническими неисправностями» следующего содержания:

«1. Производство, сбыт и выпуск в эксплуатацию технически неисправных систем управления беспилотным транспортным средством лицом, ответственным за техническое состояние систем управления беспилотным транспортным средством, – наказывается...

2. Те же деяния, повлекшие по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью либо смерть человека, – наказываются...».

5. Дополнить УК РФ ст. 326.1 «Подделка, уничтожение или незаконное внесение изменений в черный ящик ВАТС», изложив ее в следующей редакции: «Подделка или уничтожение черного ящика ВАТС, а также незаконное внесение изменений в черный ящик ВАТС в целях совершения преступления либо облегчения его совершения или сокрытия, – наказывается...».

В Великобритании активно обсуждают тему ответственности и рассматривают проект «Vehicle Technology and Aviation Bill», в котором определены основные постулаты будущих правовых норм в отношении ВАТС:

- Если в момент оформления страхового полиса страховая компания была проинформирована о том, что транспортное средство будет использоваться в автоматизированном режиме, тогда она несет полную ответственность по застрахованному ТС.

- Если ВАТС не застрахован, тогда в случае аварии ответственность будет нести автовладелец.

- Если аварийная ситуация возникла по причине сбоя в программном обеспечении или оборудовании, тогда вина ложится на плечи компании-производителя.

- Если авария стала следствием вмешательства автовладельца в ПО или собственник не выполнил указания производителя (например, не провел обновление программного обеспечения вовремя), тогда страховщик может взыскать страховую выплату с автовладельца [8].

Исходя из этого, можно сделать вывод – страхование ВАТС будет мало чем отличаться

от обычного ОСАГО. Вместе с тем, обязанности автовладельцев расширятся - нужно будет следить за обновлениями программного обеспечения, не допускать стороннего вмешательства в технику.

Стоимость страховки ВАТС должна быть значительно ниже стоимости обычного полиса. Высокий уровень безопасности ВАТС и низкая вероятность попадания в ДТП окажут ключевое влияние на ценообразование в области страхования.

Автоконцерн Volvo заявил о том, что примет на себя всю ответственность за ДТП с участием своих ВАТС. Intel предложила ведущим компаниям отрасли совместно работать над определением стандартов, согласно которым виновник в ДТП будет устанавливаться однозначно. Все современные правила дорожного движения основываются на том, что человек единолично управляет транспортным средством. Внедрение искусственного интеллекта требует серьезного пересмотра ПДД и введения новых норм права [8].

Компания SoftBank (специализируется на телекоммуникациях) представила данные, согласно которым в 2017 году количество кибернетических атак на объекты с подключением к сети выросло на 400% по сравнению с прошлым годом.

Технологии автоматизированного управления ТС должны соответствовать высоким стандартам кибербезопасности. General Motors называет киберугрозы главной проблемой автопроизводителей и вопросом международной безопасности на сегодняшний день. Некоторые компании, например, Tesla, Fiat, Chrysler и GM специально поощряют лиц, которые находят уязвимые места в системах безопасности автоматизированных ТС. Uber в 2015 году обнаружила слабые места в программном обеспечении автоматизированных ТС. В рамках эксперимента им удалось получить доступ к тормозной системе ТС.

Увеличивается количество стартапов, цель которых – создание новейших технологий киберзащиты для ТС [8].

Представленные результаты анализа особенностей юридической ответственности в случаях ДТП с участием высокоавтоматизированных транспортных средств рекомендуется использовать для дальнейших научных исследований и формирования национальной политики и развития законодательства в этой области.

Литература и источники информации

1. Федеральный закон от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации».
2. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения».
3. Автотехническая экспертиза. Виды. Из чего состоит. [Электронный ресурс]. URL: <https://cnev.ru/polezno/stati/avtotekhnicheskaya-ekspertiza-vidy-iz-chego-sostoit>. (дата обращения: 11.11.2020).
4. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».
5. Куфлева, В. Н. Проблемные аспекты квалификации преступлений с использованием беспилотного транспортного средства / В. Н. Куфлева, Д. В. Соболев, В. В. Фирсов // Человек: преступление и наказание. – 2019. – Т. 27(1–4), № 3. – С. 335–342.
6. Роботы должны нести уголовную ответственность // Хайтек. [Электронный ресурс]. URL: <https://hightech.fm/2017/04/04/intelligence-systems> (дата обращения: 10.01.2019).
7. Чурилов А. Ю. Правовые основы ответственности за вред, причиненный при эксплуатации автономного автомобиля // Legal Concept = Правовая парадигма. – 2018. – Т. 17, № 4. – С. 30–34.
8. Кто отвечает, если беспилотный автомобиль попадет в аварию. [Электронный ресурс]. URL: <https://bespilot.com/chastye-voprosy/kto-otvechaet-esli-ba-popadet-v-avariyu>. (дата обращения: 17.11.2020).

Зарубежный опыт правового регулирования допуска автоперевозчиков к транспортной деятельности

* * *

Foreign experience of legal regulation of access road carriers to transport activities

Сьедин О.Н., канд, техн. наук,

Юстратов Д.В.

Сьедин Олег Николаевич, канд. техн. наук. Заведующий научно-исследовательского отдела "Проблемы подготовки водителей автотранспортных средств" ОАО «НИИАТ». Россия, 125480, Москва, Героев Панфиловцев ул., д.24. E-mail: sedin@niiat.ru.

Юстратов Дмитрий Викторович. Младший научный сотрудник научно-исследовательского отдела «Проблемы подготовки водителей автотранспортных средств» ОАО «НИИАТ». E-mail: j.dmitry@niiat.ru Россия, 125480, Москва, ул. Героев Панфиловцев, 24

Аннотация

В статье рассмотрены зарубежные подходы в отношении правового регулирования допуска перевозчиков к автотранспортной деятельности. Проведен анализ нормативных правовых актов ряда стран (США, Канада, Германия, Польша, Великобритания, Южная Корея, КНР, Сингапур). На основе результатов анализа сформулированы некоторые предложения, которые могут представлять интерес для использования в отечественной правовой системе.

Ключевые слова: лицензирование, лицензия, перевозки, пассажирские перевозки, грузовые перевозки, хорошая репутация, общественная полезность и необходимость.

Sedin Oleg Nickolaevich, Ph.D., Head of Research Department «Problems of training drivers of motor vehicles» of Open Joint-Stock Company «NIIAT». E-mail: sedin@niiat.ru. Address: Geroyev Panfilovtsev Str., 24, 125480, Moscow, Russia

Yustratow Dmitry Viktorovich. assistant research worker of Research Department «Problems of training drivers of motor vehicles» of Open Joint-Stock Company «NIIAT®». E-mail: j.dmitry@niiat.ru. Address: Geroyev Panfilovtsev Str., 24, 125480, Moscow, Russia

Abstract

The article discusses foreign approaches to the legal regulations of access road carriers to transport activities. The normative legal acts of a number of countries (USA, Canada, Germany, Poland, Great Britain, South Korea, China, Singapore) were analyzed. Based on the results of the analysis, some proposals was formulated that may be of interest for use in the Russian legal system.

Keywords: licensing, license, transportation, passenger transportation, freight transportation, good reputation, public convenience and necessity

Разрешительная система как метод государственного контроля и надзора в отношении деятельности по перевозке пассажиров (а в ряде стран, и грузов) направлена, прежде всего, на повышение безопасности перевозок и снижение аварийности, предоставляя возможность эксплуатировать транспортные средства исключительно профессионалам.

На данный момент в Российской Федерации допуск автоперевозчиков к автотранспортной деятельности регулируется Постановлением Правительства от 07.10.2020 № 1616 «О лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами» [1]. Основными требованиями для соискателей лицензии, которая выдаётся на бессрочный период, являются:

а) назначение работника соискателя лицензии - ответственного лица за обеспечение безопасности дорожного движения, прошедшего в порядке, установленном Минтрансом России в соответствии со статьей 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», аттестацию на право заниматься соответствующей деятельностью, или в случае, если соискатель лицензии является индивидуальным предпринимателем и намерен осуществлять

указанную деятельность без привлечения наемных работников, соискатель сам обязан пройти такую аттестацию;

б) владение лицензией на медицинскую деятельность в отношении работ по медицинским осмотрам (предрейсовым, послерейсовым) или заключение договора об оказании услуг по проведению таких медицинских осмотров (предрейсовых, послерейсовых) с юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем, имеющими лицензию на медицинскую деятельность в отношении работ по медицинским осмотрам (предрейсовым, послерейсовым);

в) владение автобусами на праве собственности или ином законном основании (за исключением аренды автобусов с экипажем), которые предполагается использовать для осуществления лицензируемой деятельности.

В мировой практике существуют различные подходы к допуску автоперевозчиков к автотранспортной деятельности, но, в тоже время, в них есть общие черты - эта процедура носит разрешительный характер, регулируется на уровне федерального (в случае федерального устройства государства) или местного законодательства соответствующими нормативными правовыми актами. Процедуры допуска (зачастую в форме лицензирования) проводят специально уполномоченные на это органы исполнительной власти, в роли которых выступают, как правило, подразделения министерства транспорта, а также органы местной власти.

Субъекты транспортной деятельности (их, как правило, называют автоперевозчиками или транспортными операторами), для получения права заниматься своей профессией, должны соблюсти ряд условий, которые имеют обязательный характер.

В контексте разрешительно-лицензионной системы не делается особых различий между пассажирскими и грузовыми перевозками – как правило, автоперевозчик должен удовлетворять неким обязательным условиям во всех случаях. Однако, чётко просматривается тенденция учета территориальных особенностей перевозок и их явное разделение на международные (где обязателен учет международных соглашений и конвенций) и внутренние, где правила целиком и полностью подчинены защите местных интересов в установленных рамках.

Несмотря на то, что вышеуказанные нормативные правовые акты широко используются в повседневной жизни, данная тематика носит узкоспециализированный характер, и не обсуждается на широком общественном уровне. Такая особенность позволяет заключить, что сфера допуска к профессиональной деятельности автотранспортных перевозчиков является относительно устоявшимся, консервативным сегментом правового поля, где основные решения уже приняты. Поэтому, при рассмотрении данной темы, чаще всего рассматриваются точечные изменения, доработки правовой системы, и, наиболее часто – поднимаются вопросы о надлежащем правоприменении, контроле выполнения обязательных требований и принятых решений.

США (штат Калифорния)

Примером данного подхода является штат Калифорния, где лицензируемыми видами автотранспортных перевозок являются маршрутные и чартерные (заказные) пассажирские перевозки, а также отдельно регулируются совместные поездки (карпулинг). Для получения разрешения на маршрутные пассажирские перевозки необходимо так называемое «свидетельство общественной полезности и необходимости», которое демонстрирует, что на том или ином маршруте необходимы транспортные услуги, предоставляемые автоперевозчиком. В свою очередь, чартерные пассажирские перевозки имеют отдельные 3 типа разрешения и 3 типа свидетельства [2].

Пассажирские перевозки производятся на различных автотранспортных средствах, которые могут быть любой вместимости, но в случае автобусов и модифицированных лимузинов, для получения разрешения необходимы дополнительные проверки Калифорнийского дорожного патруля. Важно упомянуть, что в США существует деление на федеральное и местное законодательство, потому вышеприведённые особенности относятся только к Штату Калифорния и могут разительно отличаться в других штатах.

На федеральном же уровне, одной из главных особенностей системы лицензирования автоперевозок в США является необходимость страхования имущественного ущерба и страхового возмещения наемным работникам, при наличии таковых. Это необходимо для устранения судебных разбирательств, предоставления сотрудникам возможности получения денежных средств в случае ситуаций, связанных с травмами и несчастными случаями на работе. Контрактным (чартерным) автоперевозчикам уделяется особое внимание, так как также обязаны прогнозировать свою прибыль и убытки во время начального периода работы, предоставляя особую форму отчетности.

Канада

В Канаде существует несколько иной подход к системе лицензирования. Лицензия выдается на «Транспортное средство общего пользования», что в данном случае означает автотранспортное средство, осуществляющее перевозку пассажиров и багажа, который может перевозиться в пассажирском транспортном средстве. Это определение не включает вагоны трамвайных линий, такси или автотранспортные средства, эксплуатируемые исключительно в пределах одного местного муниципалитета. Также требуется отдельная лицензия для межпровинциальных автотранспортных предприятий (работающих в сфере перевозок между провинциями) [3].

Для получения лицензии необходимо пройти процедуру общественного слушания, на котором определяется общественная полезность и необходимость маршрута перевозок, результаты слушания рассматривает транспортный департамент провинции, а в случае межпровинциальных перевозок согласование проходит с соответствующим органом власти каждой провинции, который имеет полномочия контролировать или регулировать деятельность автоперевозчиков в этой провинции.

Срок действия лицензии ограничен и устанавливается транспортным департаментом провинции.

Федеративная Республика Германия

Страны Европейского Союза (а также те, которые исторически входят в регион Европы), имеют собственные подходы к допуску автоперевозчиков к автотранспортной деятельности. В Германии лицензируемыми видами деятельности являются как регулярная, так и нерегулярная (разовая) перевозка пассажиров. Право на выполнение перевозок предоставляется для строго определенных маршрутов, для определенного вида транспорта, с ограниченным сроком: на регулярные перевозки – до 8 лет, на нерегулярные – до 4 лет [4].

Уполномоченный федеральными землями компетентный орган государственного управления транспорта и дорожного строительства (или же представитель округа) выдает разрешение на перевозку только после процедуры общественного обсуждения, в котором участвуют органы и организации, осуществляющие функции в области организации дорожного движения, заинтересованные лица и местные органы власти, орган по надзору за бизнесом, отраслевые профсоюзы, торгово-промышленные палаты, а также иные предприниматели, которые также ходатайствовали о выдаче разрешения на перевозки трамваями, троллейбусами и автобусами в данном регионе. Таким образом учитывается даже мнение конкурентов.

Серьезность каждого решения связана с правилами справедливой конкуренции Германии, согласно которым, законность не измеряется балансом конкуренции и эффективности и действия, которые препятствуют конкуренции или служат нарушением экономических свобод, обычно рассматриваются как незаконные [5].

Республика Польша

Законодательство Республики Польша полностью соответствует общеевропейскому подходу, установленному Регламентом ЕС 1071/2009, и уделяет особое внимание правам Инспекции автомобильного транспорта и Главного инспектора автомобильного транспорта, а также обучению ответственных лиц автоперевозчика, необходимого для получения свидетельства профессиональной компетенции. Лицензируемыми видами деятельности для пассажир-

ского транспорта являются регулярные, специальные и международные перевозки. Сама лицензия не выдаётся на какой-либо определённый срок и может быть отозвана, по усмотрению уполномоченных органов [6].

За выдачу свидетельства отвечает Главный инспектор автомобильного транспорта, который, посредством административного решения, может также отказать или приостановить выдачу документа, а также может его отозвать (аннулировать).

Великобритания

Несмотря на то, что страна недавно вышла из ЕС, её законодательство по допуску автотransпортистов, в целом, соответствует европейскому. Лицензируемым видом деятельности является использование транспортных средств общего пользования для национальных и международных перевозок, при этом лицензия и выдаётся на бессрочный период [7].

Национальной особенностью является наличие института комиссаров дорожного движения, которые несут ответственность за выдачу лицензий и имеют иные функции, которые возложены на них законодательством и подзаконными нормативными актами. В частности, комиссары определяют, насколько полно заявитель выполнил требования о наличии:

- 1) законного и постоянного места пребывания (офиса) в Великобритании;
- 2) хорошей репутации;
- 3) надлежащего финансового положения, необходимое для занятия такого рода деятельностью;
- 4) необходимой профессиональной компетентности;
- 5) назначенного транспортного менеджера, соответствующего определенным требованиям;
- 6) адекватных средств или механизмов для поддержания в исправном состоянии транспортных средств, предлагаемых для использования в рамках лицензии; и
- 7) адекватных мер для обеспечения соблюдения требований закона, касающихся безопасного вождения и эксплуатации этих транспортных средств.

Республика Корея (Южная Корея)

В этой стране лицензируемым видом деятельности являются коммерческие пассажирские перевозки – маршрутные, региональные или заказные (по требованию), лицензия на которые выдаётся на бессрочный период [8].

Важным условием предоставления лицензии является необходимость создания бизнес-плана соответствующего маршрута и его соответствие пропускной способности улично-дорожной сети и транспортному спросу в данной коммерческой (деловой) зоне.

Не менее важно, что субъекты транспортной деятельности, для получения лицензии обязаны иметь минимально необходимое количество автотранспортных средств, парковочных площадок, вспомогательных сооружений, сопутствующих объектов. А также предоставить готовый бизнес-план, соответствующий предполагаемой пропускной способности и транспортному спросу соответствующего маршрута или коммерческой (деловой) зоны;

Водители перевозчиков должны также соответствовать требованиям, установленным постановлением Министерства земельных ресурсов, инфраструктуры и транспорта, таким как водительский стаж, наличие информации о ДТП, виновниками которых они являлись, а также о месте их проживания.

Китайская Народная Республика (КНР)

Лицензируемым видом деятельности в КНР являются пассажирские и грузовые перевозки, а срок действия лицензии составляет от 4 до 8 лет [9].

Лицо, ходатайствующее о получении лицензии на ведение экономической деятельности в сфере автодорожных пассажирских и грузовых перевозок, должно удовлетворять следующим условиям:

1. Иметь транспортные средства, соответствующие профилю его экономической деятельности, прошедшие технический осмотр и, по его результатам, признанные соответствующими установленным государством техническим стандартом;
2. Иметь в штате водителей, которые:

а) имеют водительское удостоверение на право управления соответствующими транспортными средствами;

б) не старше 60 лет;

в) прошли обучение и успешно сдали экзамены, проводимые органами управления автодорожными перевозками городского уровня, по следующим дисциплинам:

- правовые основы и нормативные акты, регулирующие грузовые автодорожные перевозки;
- ремонт автотранспортных средств;
- погрузка, транспортировка и хранение грузов.

3. Иметь твёрдые правила и сформированный устав для вопросов касающихся безопасности перевозок – например, не превышать установленное время управления водителем автотранспортного средства, составляющее 4 часа; запрещается увеличивать или занижать реальные значения разрешенного (утвержденного) к перевозке количества пассажиров или максимальной грузоподъемности автотранспортных средств; а также подготовить разработанный план экстренных мероприятий, связанных с возникновением аварий или стихийных бедствий.

Помимо этого, в зависимости от выбранного масштаба маршрута для пассажирских перевозок (перевозки в пределах административно-территориальной единицы уровня уезда/ административно-территориальной единицы уровня провинции, автономного района, города центрального подчинения/ охватывание нескольких провинций, автономных районов, городов центрального подчинения) необходимо подавать заявления разным органам управления автодорожными перевозками (уездному/ вышестоящему/ провинции).

Республика Сингапур

В этой стране лицензируемыми видами деятельности являются автобусные перевозки и услуги автобусных терминалов (автовокзалов) [10].

В лицензиях на автобусные перевозки существует система «классов», при которой обладатель «класса 1» имеет возможность работать на 10 и более регулярных маршрутах, а «класса 2» – только на одном регулярном маршруте.

После выдачи лицензии «класса 1», компания без согласия Управления наземного транспорта (LTA, Land Transport Authority) не имеет права на отстранение и переизбрание любого из её директоров, покупку существенных активов для регулярных маршрутных перевозок, а также на ликвидацию. Об увольнении или смерти директоров и партнёров, также необходимо сообщать.

При предоставлении лицензии на автобусные перевозки «класса 2» Управление наземного транспорта учитывает следующее:

- 1) возможности заявителя и его финансовую состоятельность, позволяющие эксплуатировать регулярные маршруты (указанные в заявлении), удовлетворительным, безопасным и эффективным образом;
- 2) доказательства о целесообразности использования маршрута или маршрутов, по которым должны осуществляться автобусные перевозки в соответствии с лицензией;
- 3) степень, в которой потребности предлагаемого маршрута или маршрутов удовлетворяются имеющимися транспортными средствами заявителя;
- 4) потребности района в целом в безопасных и эффективных транспортных услугах, учитывая спрос на пассажирские перевозки и координацию всех видов пассажирских перевозок;
- 5) отсутствие противоречия общественным интересам при предоставлении лицензии заявителю.

С 2016 года была введена контрактная модель, в рамках которой местные и зарубежные операторы подают свои заявления на управление автобусами от имени Управления наземного транспорта Сингапура. Данная модель направлена на развитие здоровой конкуренции между автоперевозчиками, своевременного реагирования на изменения в пассажиропотоках и уменьшение времени ожидания автобусов.

Транспортная система Сингапура считается одной из самых развитых, эффективных и устойчивых в мире, а также представляет собой современный образец организованного и безопасного дорожного движения.

Механизмы и формы правового регулирования допуска автоперевозчиков к транспортной деятельности, существующие в вышеуказанных странах, имеют в своей основе ключевые инструменты, которые сформулированы на государственном уровне национальными органами законодательной и исполнительной власти и (в отдельных случаях) наднациональными органами.

В Азии отсутствует единый подход к регулированию профессиональной деятельности автоперевозчиков. В Европейском Союзе (ЕС) существует единый свод требований, в том числе финансовые требования и требования к хорошей репутации автоперевозчика. В ЕС четко прописан список категорий, типов и степени серьезности нарушений, ведущих к потере хорошей репутации водителей, а особое внимание уделяется подготовке водителей и повышению уровня их квалификации. Требование о наличии у водителей сертификатов профессиональной компетентности является неотъемлемым элементом допуска автоперевозчика к профессиональной деятельности.

США используют лицензирование как один из основных методов регулирования рынка автотранспортных услуг. Важно отметить, что в США существуют автоперевозчики общего типа (генеральные) и контрактные (чартерные).

Генеральные автоперевозчики, как правило, осуществляют свою деятельность между штатами или в международном сообщении. Чартерные автоперевозчики работают с ограниченным кругом клиентов, приспосабливая к их запросам подвижной состав, технологию, режим работы и т.д. Смысл создания автотранспортных предприятий общего типа заключается в обеспечении гарантированного транспортного обслуживания для клиентов, которые не имеют собственного транспорта и не могут предложить достаточно привлекательных условий для предприятий чартерного типа. Автоперевозчики разных типов руководствуются различными тарифными правилами и подлежат различному налогообложению.

Несмотря на то, что национальные подходы Российской Федерации в обсуждаемой области не противоречат общепризнанным мировым тенденциям, они имеют некоторые отличия, обусловленные историческими и культурными особенностями, а также степенью развития экономики и правовой системы. Рассмотренный выше зарубежный опыт мог бы быть полезен и в отечественной системе допуска автоперевозчиков к транспортной деятельности. Например, использование опыта Германии могло бы способствовать совершенствованию норм Федерального закона от 13.07.2015 № 220-ФЗ в части организации регулярных маршрутов пассажирского транспорта путем введения процедуры общественного обсуждения.

Особенностью правовой системы Российской Федерации в автотранспортной сфере является отсутствие кодификации профильного законодательства. Как известно, кодифицированными могут быть не только законы, но и подзаконные нормативные правовые акты. Под кодификацией принято понимать упорядочение нормативного массива путем переработки содержания имеющихся в определенной сфере правового регулирования нормативных актов и создания на их основе единого юридически и логически цельного нормативного акта – кодекса или свода законов [11]. Данная система могла бы привести к появлению единого свода транспортных правил, который включал бы в себя большинство норм законов и подзаконных актов, благодаря чему повысилось бы удобство пользования каждым из них, при сохранении целостного подхода к правовому регулированию всей отрасли.

Подводя итоги, следует отметить также, что механизмы и формы правового регулирования допуска автоперевозчиков к транспортной деятельности, используемые в различных странах, могут изменяться в связи с появлением новых форм мобильности, и в особенности на фоне ограничений, связанных с пандемией COVID-19, что потребует дополнительного изучения.

1. Постановление Правительства РФ от 07.10.2020 N 1616 "О лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами" (вместе с "Положением о лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами"). - [Электронный ресурс]. // URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_364706/6d89a22372ef0c511d75d72c9de7e81c89235255/#dst100010, Дата обращения 18.03.2021
2. Rules of Practice and Procedure - April 2018. - [Электронный ресурс]. // URL: <https://docs.cpuc.ca.gov/SearchRes.aspx?docformat=ALL&DocID=209618807>, Дата обращения 18.03.2021
3. Public Vehicles Act, R.S.O. 1990, с. Р.54. - [Электронный ресурс]. // URL: <https://www.ontario.ca/laws/statute/90p54>, Дата обращения 19.03.2021
4. Personenbeförderungsgesetz. - [Электронный ресурс]. // URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/>, Дата обращения 19.03.2021
5. Landgericht Frankfurt am Main untersagt Fahrdienstvermittlung für Mietwagen durch Uber-App. - [Электронный ресурс]. // URL: <https://ordentliche-gerichtsbarkeit.hessen.de/pressemitteilungen/landgericht-frankfurt-am-main-untersagt-fahrdienstvermittlung-f%C3%BCr-mietwagen-durch>, Дата обращения 19.03.2021
6. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. - [Электронный ресурс]. // URL: <http://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20011251371>, Дата обращения 19.03.2021
7. Public Passengers Vehicles Act 1981. - [Электронный ресурс]. // URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1981/14/contents>, Дата обращения 20.03.2021
8. Passenger Transport Service Act. - [Электронный ресурс]. // URL: https://elaw.klri.re.kr/eng_mobile/ganadaDetail.do?hseq=42804&type=abc&key=PASSENGER%20TRANSPORT%20SERVICE%20ACT¶m=P, Дата обращения 20.03.2021
9. Regulation of the People's Republic of China on Road Transport 2016 [Revised]. - [Электронный ресурс]. // URL: <http://en.pkulaw.cn/display.aspx?cgid=169e59de55087c5bbdfb&lib=law>, Дата обращения 20.03.2021
10. Bus Services Industry Act 2015. - [Электронный ресурс]. // URL: <https://sso.agc.gov.Sg/Act/BSIA2015>, Дата обращения 21.03.2021
11. Стрельникова, Г. И. Проблемы правового регулирования транспортной деятельности // Современное право. — 2012. — № 1. — С. 97.

Некоторые проблемы развития грузоперевозящего парка автомобильного транспорта в Российской Федерации

* * *

Some problems of the development of a freight transport fleet of road transport in the Russian Federation

Батищев И.И., канд. экон. наук, ст. науч. сотр.,
Можайская И.А.

Батищев Иван Иванович, канд. экон. наук, ст. научный сотрудник, заведующий научно-исследовательским сектором «Управление перевозками грузов автомобильным транспортом» ОАО «НИИАТ». Тел.+7(495)4968123. E-mail: mir@niiat.ru. Адрес: Россия, 125480, Москва, ул. Героев Панфиловцев, 24.

Можайская Ирина Анатольевна, научный сотрудник научно-исследовательского сектора «Управление перевозками грузов автомобильным транспортом» ОАО «НИИАТ». Тел.+7(495)4968123. E-mail: mir@niiat.ru. Адрес: Россия, 125480, Москва, ул. Героев Панфиловцев, 24.

Batishchev Ivan Ivanovich, Ph.D., Assistant Professor. Head of the scientific sector "Management of cargo transportation by road" of the Open Joint Stock Company "NIIAT". E-mail: mir@niiat.ru. Address: Geroyev Panfilovtsev Str., 24. 125480, Moscow, Russia.

Mozhaiskaya Irina Anatolyevna, Researcher of the scientific sector "Management of cargo transportation by road" of the Open Joint Stock Company "NIIAT". E-mail: mir@niiat.ru. Address: Geroyev Panfilovtsev Str., 24. 125480, Moscow, Russia.

Аннотация

Рассмотрены некоторые проблемы развития перевозок грузов на современном этапе, внесены предложения по совершенствованию соответствующих показателей на грузовом автомобильном транспорте, а также по расширению сферы действия системы «Платон» и снижению «теневых» грузоперевозок на дорожной сети Российской Федерации.

Ключевые слова: перевозки грузов автомобильным транспортом, объем перевозок грузов, грузооборот, парк грузоперевозящих автомобилей, прицепов и полуприцепов, среднее расстояние перевозки грузов, учет специальных автомобилей, система «Платон», «теневой» рынок грузоперевозок.

Abstract

Some problems of the development of cargo transportation at the present stage are considered, proposals are made to improve the corresponding indicators for cargo road transport, as well as to expand the scope of the "Platon" system and reduce "shadow" cargo transportation on the road network of the Russian Federation.

Keywords: cargo transportation by road, volume of cargo transportation, cargo turnover, fleet of cargo-carrying cars, trailers and semi-trailers, average distance of cargo transportation, accounting for special vehicles, the "Platon" system, "shadow" cargo transportation market.

Важнейшими показателями работы грузового автомобильного транспорта страны являются: выполненный объем перевозок грузов и грузооборот, в том числе на коммерческой основе; среднее расстояние перевозки грузов и используемый парк грузоперевозящих авто-транспортных средств. В 2020 г. объем перевозок и грузооборот на автомобильном транспорте (АТ) составили соответственно 5398,6 млн. т и 271,5 млрд. ткм. Доля АТ в объеме перевозок грузов всеми видами транспорта, включая трубопроводный и промышленный железнодорожный транспорт, составила 55%, а доля в грузообороте не более 5,0%.

Объем коммерческих перевозок грузов на АТ в 2020 г. составил 1443,6 млн. т (доля в общем объеме перевозок АТ – 27%), а коммерческий грузооборот 149,9 млрд. ткм (доля в общем грузообороте АТ – 55%), с тенденцией за последние 5 лет снижения их доли в объеме перевозок и увеличения доли в грузообороте – на 3,0-3,5%.

Среднее расстояние перевозки грузов АТ за последние десятилетия ежегодно возрастает и в 2020 году составило 52 км (в 2000 году этот показатель составлял 28 км, а в 1990 г. –

19,5 км). Среднее расстояние на коммерческих перевозках существенно выше, чем в целом на АТ, и в 2020 году составило 104 км (рис. 1).

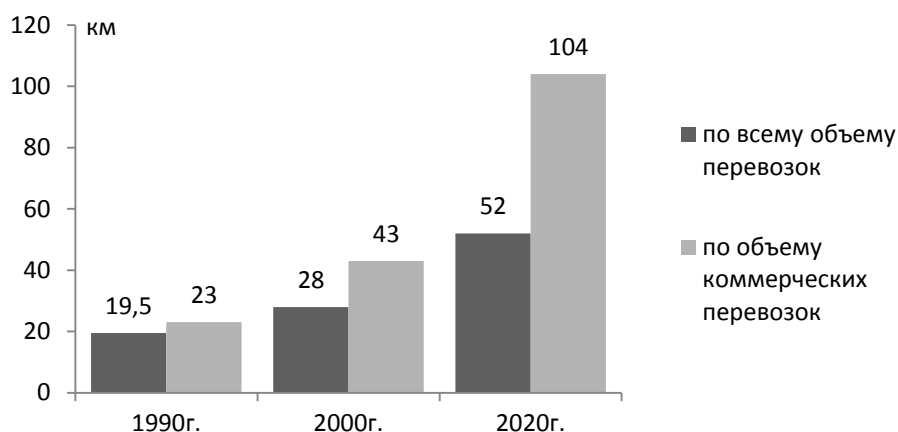


Рис. 1. Динамика среднего расстояния перевозки 1т грузов на автомобильном транспорте

Для сравнения следует отметить, что на железнодорожном транспорте общего пользования среднее расстояние перевозки грузов в 2020 г. составило около 2,0 тыс. км, на морском транспорте – 1,7 тыс. км, на внутреннем водном транспорте – 610 км и на воздушном транспорте – 5,9 тыс. км. При этом надо учитывать, что на указанных видах транспорта общего пользования весь объем перевозок грузов выполняется на коммерческой основе, а на промышленном железнодорожном транспорте, практически не осуществляющем коммерческие перевозки, при учитываемом объеме перевозок 3,0 млрд. т в год, среднее расстояние перевозки составляет всего лишь 11 км.

Для выполнения перевозок грузов на АТ используется значительный парк грузоперевозящих автотранспортных средств, к которым относятся: оборудованные для перевозок грузов механические автомобили, включая используемые в сравнительно небольшом количестве (50-55 тыс.единиц) автофургоны на шасси легковых автомобилей для перевозок особо мелких партий грузов, а также грузоперевозящие прицепы и полуприцепы.

В настоящее время в Российской Федерации учет количества всех грузовых автотранспортных средств, как грузоперевозящих, так и используемых для иных целей, по ряду показателей (принадлежность, экологический класс, полная или допустимая максимальная масса транспортного средства и др.) осуществляется по данным ГУОБДД МВД России, приведенным в таблице «Количество автототранспортных средств, прицепов и полуприцепов к ним, стоящих на учете» (Раздел 3, Форма №1-БДД), составленной на основе выданных государственных номерных знаков, действующих в установленный период времени как на механические грузовые автомобили (с силовой установкой для их самопередвижения), так и на прицепы к автомобилям и полуприцепы к седельным автотягачам. Так, по данным за 2020 год, приведенным в строках 74-220 этой таблицы, количество всех механических грузовых АТС с действующими государственными знаками составило 6 млн. 56 тыс. единиц, в том числе: категории N1 – допустимая максимальная масса до 3,5 т – 3 млн. 325 тыс. единиц или около 50%; категории N2 – допустимая максимальная масса свыше 3,5 т, но не более 12 т – 1 млн. 496 тыс. единиц или 23,5%; категории N3 – допустимая максимальная масса свыше 12 т – 1 млн. 743 тыс. единиц или 26,5% от общего количества грузовых АТС (рис. 2).

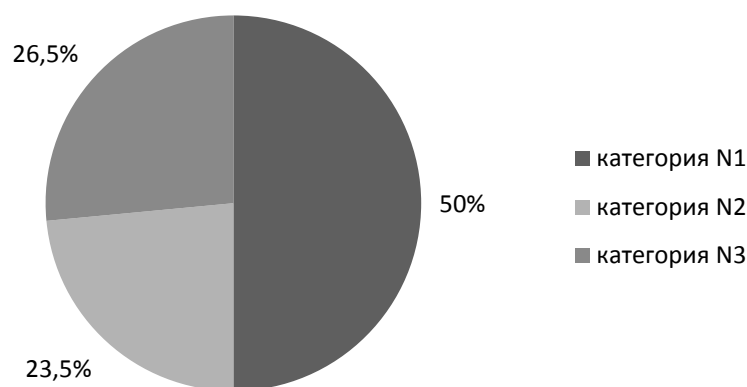


Рис. 2. Структура парка грузовых автомобилей в 2020 г. по категориям N1, N2 и N3

Количество всех прицепов и полуприцепов, включая к легковым автомобилям и автобусам (порядковые номера или коды строк 344-385 в указанной таблице), в парке АТС составило соответственно 2 млн. 977 тыс. единиц и около 752 тыс. единиц, с распределением по 4 категориям: O1 - допустимая максимальная масса не более 0,75 т; O2 - допустимая максимальная масса свыше 0,75 т, но не более 3,5 т.; O3 - допустимая максимальная масса свыше 3,5 т, но не более 10 т; O4 - допустимая максимальная масса более 10 т (рис. 3).

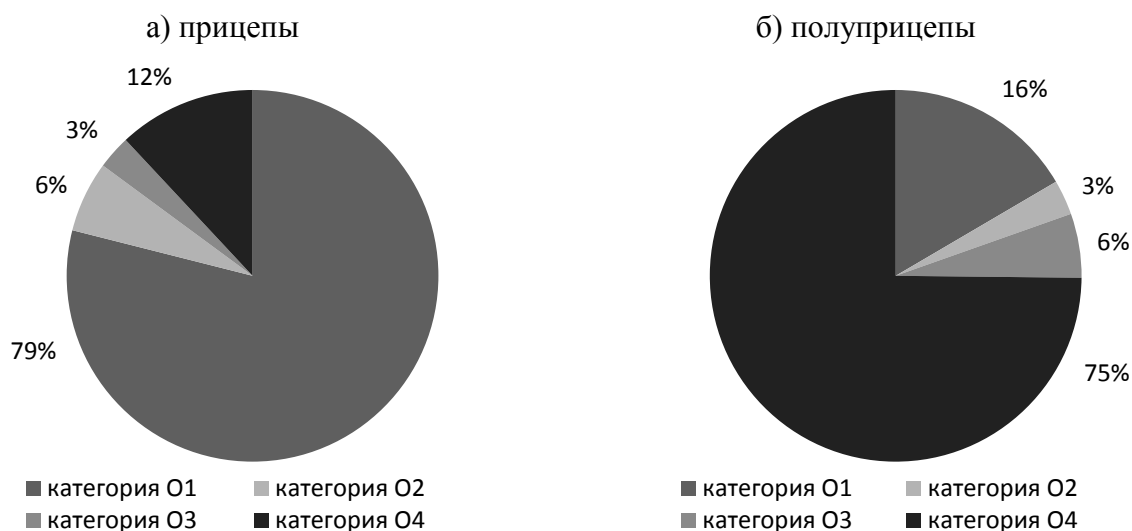


Рис. 3. Структура прицепов и полуприцепов по категориям O1-O4

Отдельно учет количества грузоперевозящих автомобилей, прицепов и полуприцепов в нашей стране не осуществляется, что является весьма существенным недостатком действующей системы учета АТС на грузовом автотранспорте и приводит к необоснованной оценке ряда таких важных для экономики страны показателей, как грузовой потенциал парка АТС, выработка на одну списочную автотонну, потребное количество АТС для установленного объема перевозок и др.

Для установления роли и тенденций развития грузоперевозящего автомобильного парка РФ в общем транспортном комплексе страны на основе анализа выполняемой им работы необходимо обеспечить учет основного показателя – количество грузоперевозящих автотранспортных средств. В этой связи следует отметить, что фактически используемый для перевозок грузов парк автомобилей, прицепов и полуприцепов значительно меньше приведенного в отчетных материалах, поскольку в него включены не только грузоперевозящие АТС, но и автомобили, прицепы и полуприцепы специального назначения, не используемые для перевозок

грузов. К ним относят автолавки, пожарные автомобили, автокраны, автовышки, топливозаправщики, автомастерские, автолаборатории, поливо-моечные и подметально-уборочные автомобили, автоэвакуаторы, автомобили-снегоочистители и многие другие транспортные средства специального назначения, выполненные на базе грузовых автомобилей, с учетом требований Технического регламента Таможенного Союза «О безопасности колесных транспортных средств», утвержденного решением Комиссии Таможенного Союза от 09.12.2011 № 877.

По некоторым оценкам, доля грузоперевозящих автомобилей в парке страны в 2020 г. фактически составляет примерно 4,5 млн. единиц, т.е. не более 70% от приведенного выше общего парка АТС – 6,56 млн. единиц. При этом в данный показатель включены также не учитываемые при действующей системе учета легковые автомобили с кузовом фургон для внутригородской перевозки особо мелких партий грузов.

Таблица 1

Парк грузовых автомобилей, прицепов и полуприцепов и существующие показатели учета с предлагаемыми дополнениями

Показатели		Всего АТС	в том числе находящихся в собственности		
			физиче- ских лиц	индив. пред-при- ним.	юриди- чес-ких лиц
Грузовые автомобили (всего)		6 564 385	3 914 444	73 873	2 557 520
	категории N1	3 325 559	2 238 108	31 726	1 045 919
	категории N2	1 496 164	794 622	20 861	677 431
	категории N3	1 742 662	881 714	21 286	834 170
<i>из них грузоперевозящие автомобили</i>		-----	-----	-----	-----
в том числе:	оборудованные для перевозки опасных грузов	71 301	26 720	2 970	41 606
	оборудованные для перевозки крупногабар. и тяжеловес. грузов	39 508	13 472	873	25 158
	оборудованные для перевозки скоропортящихся грузов	-----	-----	-----	-----
	<i>в т.ч. с принудит. регулированием температурн. режима в кузове</i>	-----	-----	-----	-----
Прицепы		2 977 255	2 633 476	14 024	325 728
	категории O1	2 350 414	2 216 576	7 749	125 653
	категории O2	183 588	149 455	850	32 905
	категории O3	87 368	55 971	1 103	29 696
	категории O4	355 885	211 474	4 322	137 474
<i>из них грузоперевозящие</i>		-----	-----	-----	-----
в том числе:	оборудованные для перевозки опасных грузов	8 158	2 860	162	5 136
	оборудованные для перевозки крупногабар. и тяжеловес. грузов	10 364	4 713	169	5 482
	оборудованные для перевозки скоропортящихся грузов	-----	-----	-----	-----
	<i>в т.ч. с принудит. регулированием температурн. режима в кузове</i>	-----	-----	-----	-----

Полуприцепы		751 814	455 969	4 947	284 456
в том числе:	категории О1	124 449	89 297	282	34 820
	категории О2	22 842	13 768	87	8 984
	категории О3	41 927	26 352	607	14 806
	категории О4	562 596	326 552	3 971	225 846
	<i>из них грузоперевозящие</i>	-----	-----	-----	-----
	оборудованные для перевозки опасных грузов	28 715	7 822	275	9 395
	оборудованные для перевозки крупногабар. и тяжеловес. грузов	15 223	6 043	163	9 017
	<i>оборудованные для перевозки скоропортящихся грузов</i>	-----	-----	-----	-----
	<i>в т.ч. с принудит. регулированием температурн. режима в кузове</i>	-----	-----	-----	-----

Примечание: приведенные значения показателей взяты по данным Формы № 1-БДД за 2020 год. Отмеченные курсивом показатели предлагается установить дополнительно в рамках действующей системы учета парка АТС.

Следует отметить, что все грузовые автотранспортные средства необходимо дополнительно учитывать по показателю «из них грузоперевозящие» и по показателю «оборудованные для перевозки скоропортящихся грузов», наряду с соответствующими показателями парка для перевозок опасных грузов и парка для перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов, учет которых в настоящее время установлен. При этом в показателе «оборудованные для перевозки скоропортящихся грузов» должны быть выделены для учета грузовые автофургоны с принудительным регулированием температурного режима в кузове, т.е. авторефрижераторы, что должно быть осуществлено с учетом Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), подписанного в Женеве 1 сентября 1970 г., а также Правил перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 21.12.2020 № 2200.

Особенностью учета грузового автопарка в РФ является распределение его по видам собственности. Доля механических грузовых АТС, находящихся в собственности физических лиц, является наиболее высокой и в 2020 г. составляет не менее 61%, а доля индивидуальных предпринимателей по указанным категориям АТС – не более 1,5%. При этом доля АТС, принадлежащих юридическим лицам, составляет примерно 37,5% (рис. 4). Можно предположить, что приведенные показатели принадлежности всего парка грузовых АТС условно могут быть распространены также и на долю грузоперевозящих АТС.

Доля прицепов всех категорий (О1, О2, О3 и О4), принадлежащих физическим лицам, составляет около 90%. Однако из общего парка прицепов (около 3 млн. единиц) доля грузоперевозящих прицепов, относящихся, в основном, к категориям О3 и О4, оценочно составляет не более 27% или около 800 тыс. единиц. При этом основная доля прицепов относится к категории О1 (свыше 2,0 млн. ед.), находится в собственности физических лиц – владельцев легковых автомобилей и используется ими для личных бытовых целей.

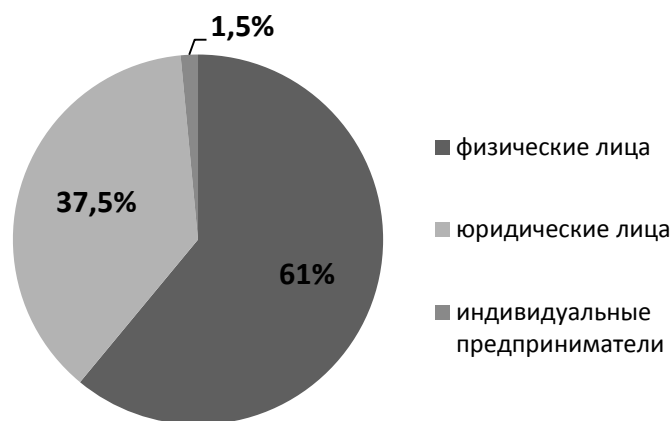


Рис. 4. Структура парка механических грузовых АТС по видам собственности

Из общего количества полуприцепов в парке АТС (752 тыс. единиц) основная доля полуприцепов относится к категориям ОЗ и О4 (оценочно около 77%) при использовании для перевозок грузов сочлененными автопоездами в составе седельных автотягачей и полуприцепов.

Таким образом, можно констатировать, что надлежащий учет грузоперевозящего парка АТС, в том числе прицепов и полуприцепов, на автомобильном транспорте РФ в настоящее время отсутствует. Это не позволяет установить их количество, используемое для перевозок грузов всего, в том числе в составе автопоездов с использованием грузоперевозящих прицепов и полуприцепов.

В соответствии с действующей системой учета количество АТС по состоянию на конец 2020 года установлено: оборудованных для перевозок опасных грузов (без учета соответствующих прицепов и полуприцепов) около 108,2 тыс. единиц, в том числе принадлежащих физическим лицам – 37,4 тыс. единиц и юридическим лицам – 56,1 тыс. единиц. Доля индивидуальных предпринимателей, владеющих такими АТС не превышает 3,0%. Общее количество грузоперевозящих АТС для перевозок опасных грузов, с учетом соответствующих прицепов и полуприцепов, составляет около 145 тыс. единиц.

Количество АТС, оборудованных для перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов, с учетом парка соответствующих прицепов (10,4 тыс. единиц) и полуприцепов (15,2 тыс. единиц), составляет более 90 тыс. единиц, в том числе принадлежащих физическим лицам – 35 тыс. единиц и юридическим лицам – около 40 тыс. единиц.

Важное значение приобретает учет парка грузовых АТС, используемых для перевозок грузов в междугородном и международном сообщении по так называемой системе «Платон». В настоящее время такая система в РФ распространена на автотранспортные средства категории N3 с номинально установленной полной (допустимой максимальной) массой свыше 12 т при осуществлении движения с грузом или без груза по автомобильным дорогам федерального значения, протяженность которых составляет около 55 тыс. км. По данным на конец первого полугодия 2021 года в системе «Платон», являющейся государственной, зарегистрировано около 1,5 млн. грузовых АТС, принадлежащих свыше 650 тыс. перевозчикам, из которых 75% составляют российские перевозчики и 25% - иностранные логистические компании. Из общего количества АТС, зарегистрированных в системе «Платон», 69% принадлежат физическим лицам, и 23% – юридическим лицам. Индивидуальным предпринимателям принадлежат около 8% грузовиков. При этом в системе «Платон» перевозчикам выдано около 2,5 млн. единиц бортовых устройств ГЛОНАСС и оформлено более 2,5 млн. маршрутных карт.

Об эффективности функционирования системы «Платон» свидетельствует размер собранного дорожного фонда – около 130 млрд. руб., израсходованного, в основном, на строительство и ремонт свыше 3300 км автомобильных дорог, 130 мостов и других сооружений дорожной инфраструктуры.

В заключение представляется возможным сформулировать следующие выводы и предложения.

- Действующая в РФ система учета грузовых АТС (без выделения специальной автотранспортной техники, не осуществляющей перевозки грузов) не позволяет установить величину грузоперевозящего парка АТС и не предусматривает выделение важнейшего вида АТС для перевозок скоропортящихся грузов. В связи с этим целесообразно в представленной форме учета, наряду с графой «грузовые автомобили всего», внести дополнительную графу «в том числе грузоперевозящие автомобили» по категориям N1, N2 и N3 с распределением по установленным видам собственности: «физические лица, индивидуальные предприниматели и юридические лица».

- В указанной форме учета в разделе, касающегося грузовых АТС, после раздела «оборудованные для перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов» целесообразно внести дополнительно графу «оборудованные для перевозки скоропортящихся грузов», с выделением в ней «в том числе с принудительным регулированием температурного режима в кузове», т.е. авторефрижераторов.

- Для устранения недостатков в существующей системе оценки показателей представляется целесообразным обеспечить учет грузовых АТС по всем установленным и предлагаемым показателям, включая учет грузоперевозящих прицепов и полуприцепов.

- Учитывая высокую эффективность реализации системы взимания платы за движение грузовых АТС с повышенной полной массой по важнейшим автомобильным дорогам страны, а также в целях более полной компенсации значительных затрат на ремонт и восстановление дорог и дорожной инфраструктуры, представляется целесообразным распространить положительный опыт системы «Платон» с учетом взимания установленной платы за проезд грузовиков в нашей стране не только на федеральных автомобильных дорогах, но и на основных участках дорожной сети регионального значения.

- Используя опыт ряда Европейских стран, целесообразно расширить номенклатуру автотранспортных средств, с владельцев которых такая плата могла бы быть установлена, начиная с полной массы не менее 8 т (за исключением грузовых АТС специального назначения).

- Следует обратить особое внимание на чрезмерно высокую долю владения грузовыми АТС физическими лицами (более 61% от всего парка грузовых автомобилей) при крайне низкой доле владения индивидуальными предпринимателей (как правило, не более 1,5%). Такое положение в распределении владельцев грузовых АТС является базой для массового распространения «теневого» рынка грузоперевозок, доля которого по некоторым оценкам составляет не менее 50% от объема перевозимых АТ грузов.

- При сравнительно небольшой доле коммерческих перевозок грузов (27% от всего объема перевозок АТ) и доле перевозок для собственных нужд предприятий и организаций (примерно 15-20% от всего объема) при «теновом» рынке отмечается массовое уклонение от уплаты налогов, а также широкое использование физическими лицами парка грузовых АТС, средний возраст которых значительно превышает установленные амортизационными нормами сроки полезного использования АТС. Эксплуатация такого парка АТС неизбежно сопряжена с негативными последствиями в части обеспечения безопасности дорожного движения, приводит к значительному росту ДТП, загрязнению окружающей среды, росту транспортных издержек, и др.

- Одним из важнейших направлений решения проблемы «теневого» рынка является введение разрешительной системы на перевозки грузов (в Российской Федерации, по существу, возрождение системы лицензирования), принятой практически в большинстве стран мира с учетом ввода жесткого контроля на дорогах страны за работой перевозчиков, включая широкое использование средств автоматизированного контроля с применением спутниковых навигационных систем и повышением ответственности за нарушения установленного порядка. Одновременно следует рассмотреть вопрос о введении в стране значительных ограничений по продаже физическим лицам грузоперевозящих АТС, в первую очередь, повышенной грузоподъемности (категории N3 и категории N2).

Литература и источники информации

1. Транспорт в России. Росстат, 2020. Разделы, касающиеся автомобильного транспорта.
2. Материалы ГУ ОБДД МВД России по учету количества автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов, стоящих на учете. Раздел 3, Код формы 560, 2020.
3. Материалы государственной системы «Платон», 2021.
4. Батищев И.И. Рынок автомобильных грузоперевозок в России: основные проблемы и предложения. Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, экономике и практике. № 1, 2018.
5. Батищев И.И. Перевозки грузов и некоторые проблемы автомобильного транспорта. Научный вестник автомобильного транспорта, 2020.

Учёт рисков дорожно-транспортных происшествий при определении начальной (максимальной) цены контракта при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом

* * *

Accounting for road accidents when determining the initial purchase price of the contract when carrying out in the field of regular transportation of passengers and baggage by road and urban land electric transport

Трякин К.В.

Трякин Кирилл Владимирович, старший научный сотрудник научно-исследовательского отдела «Экономика транспорта» ОАО «НИИАТ». E-mail: kirill_tryakin@mail.ru. Россия, 125480, Москва, Героев Панфиловцев ул., д.24.

Tryakin Kirill Vladimirovich, Senior Researcher, Research Department "Economics of Transport", JSC "NI-IAT". E-mail: kirill_tryakin@mail.ru. Russia, 125480, Moscow, Heroes Panfilovtsev st., 24.

Аннотация

Предложен механизм учёта рисков, связанных с возможностью вовлечённости перевозчика в дорожно-транспортные происшествия, при расчёте начальной (максимальной) цены контракта в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

Ключевые слова: ДТП, начальная (максимальная) цена контракта в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа, расходы, риски, ущерб

Abstract

A mechanism is proposed for taking into account the risks associated with the possibility of the carrier's involvement in road traffic accidents, when calculating the initial (maximum) contract price in the field of regular transportation of passengers and luggage by road and urban land electric transport.

Keywords: costs, loss, initial (maximum) contract price in the field of regular transportation of passengers and baggage, risks, road accident

Механизм государственного (муниципального) заказа на регулярные перевозки пассажиров транспортом общего пользования в настоящее время определён для перевозок по регулируемым тарифам, и на законодательном уровне установлен федеральными законами [1, 2, 3, 4] и приказами Минтранса России [5, 6].

Ни одним из перечисленных документов при расчёте начальной (максимальной) цены контракта (далее - НМЦК) не учитываются:

- риски, связанные с возможностью вовлечённости перевозчика в дорожно-транспортные происшествия по не зависящим от него обстоятельствам;
- риски, связанные с возможной склонностью перевозчика к совершению ДТП в связи с ненадлежащей организацией своей работы (например, в части обеспечения надёжности водителей и исправности транспортных средств).

Если риски второго типа не могут быть учтены при расчёте далее - НМЦК в связи с тем, что на этапе расчёта НМЦК потенциальный перевозчик не известен, и отсутствует возможность определить качество организации его работы ни путём проверок, ни путём сбора данных о фактическом участии в ДТП и нарушениях требований безопасности за предыдущий период, то риски первого типа могут быть учтены уже на этапе расчёта НМЦК.

Вовлечённость перевозчика в дорожно-транспортные происшествия по не зависящим от него обстоятельствам может пониматься не только как непосредственное участие перевозчика в ДТП (участие транспортного средства перевозчика в столкновении и т.п.), но и как подверженность воздействию последствий ДТП без прямого участия - снижение эксплуатационной скорости, либо срыв рейса в связи с движением в заторе, причиной которого явилось ДТП.

Вовлечённость перевозчика в ДТП, в зависимости от характера вовлечённости и тяжести ДТП, может иметь для перевозчика следствием следующие виды ущерба:

- расходы на оплату 3-х дней по листам временной нетрудоспособности водителя и (или) кондуктора, получившего травму, либо ранение в ДТП;
- расходы на найм и подготовку водителя и (или) кондуктора, взамен пострадавшего в ДТП;
- расходы на эвакуацию и ремонт транспортного средства, пострадавшего в ДТП;
- расходы на перерасход топлива вследствие движения в заторе, образовавшемся в связи с ДТП;
- расходы на дополнительную оплату труда водителей и кондукторов, связанную с увеличением продолжительности рейса вследствие движения в заторе;
- расходы на привлечение дополнительных водителей в связи с необходимостью соблюдения режима труда и отдыха водителей при увеличении продолжительности рейса вследствие движения в заторе;
- недополученные доходы от сбора платы за проезд с пассажиров в связи с отказом пассажира от оплаты проезда по причине переполнения транспортного средства, либо отказа пассажиров от поездки в пользу альтернативного способа передвижения;
- штрафные санкции со стороны заказчика в случае срыва рейса.

В связи с перечисленными рисками ущерба может быть целесообразным увеличивать начальную максимальную цену контракта в зависимости от риска попадания в ДТП.

Риск попадания в ДТП может быть определён как отношение числа ДТП, произошедших с транспортными средствами всех владельцев за предыдущий период на трассе маршрута в течение периода его работы (с учётом времени начала и окончания работы в течение суток, дней недели работы, сезонности) к числу выполненных рейсов:

$$R_{\text{ДТП}} = N_{\text{ДТП}} / n_{\text{рейс факт}}, \quad (1)$$

где $N_{\text{ДТП}}$ - общее число дорожно-транспортных происшествий на трассе маршрута произошедших с транспортными средствами всех владельцев за предыдущий период на трассе маршрута в течение периода его работы (с учётом времени начала и окончания работы в течение суток, дней недели работы, сезонности), ед.

$n_{\text{рейс факт}}$ - фактическое число рейсов, выполненных на маршруте за предыдущий период, ед.

Значение надбавки к начальной максимальной цене контракта в зависимости от риска попадания пассажирского транспортного средства перевозчика в ДТП, в общем виде, может быть определено по формуле:

$$НМЦК_{\text{ДТП}} = R_{\text{ДТП}} \times n_{\text{рейс план}} \times У_{\text{ДТП}}, \quad (2)$$

где $R_{\text{ДТП}}$ - риск попадания в ДТП пассажирского транспортного средства перевозчика;

$n_{\text{рейс план}}$ - число плановых рейсов перевозчика в соответствии с контрактом, ед.;

$У_{\text{ДТП}}$ - ущерб перевозчика от ДТП с учётом слагаемых, приведённых выше, руб.

Значение $У_{\text{ДТП}}$ может быть определено с использованием положений методики оценки социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий, разработанной по государственному контракту № 102192010402 от 06 августа 2019 г., и находящейся в настоящий момент на согласовании в органах исполнительной власти Российской Федерации.

Следует обратить внимание, что наибольшую точность предлагаемый механизм сможет обеспечить при неизменности организации дорожного движения на маршруте, интенсивности и структуры транспортного потока, а также распределению рейсов по времени суток, дням недели и сезонам года. При заметных изменениях этих показателей риск попадания

транспортных средств перевозчика в ДТП может существенно изменяться в ту или иную сторону.

Для обеспечения работы предлагаемого механизма должна быть обеспечена передача данных о зарегистрированных дорожно-транспортных происшествиях на маршрутах пассажирского транспорта от органов ГИБДД к органам заказчика регулярных перевозок пассажиров.

Литература и источники информации

1. Федеральный закон от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
2. Федеральный закон от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».
3. Постановление Правительства РФ от 11.10.2016 № 1028 «О сфере деятельности, в которой при осуществлении закупок устанавливается порядок определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги и федеральном органе исполнительной власти, устанавливающем такой порядок».
4. Постановление Правительства РФ от 02.07.2014 № 606 «О порядке разработки типовых контрактов, типовых условий контрактов, а также о случаях и условиях их применения».
5. Приказ Минтранса России от 30.05.2019 № 158 «Об утверждении Порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».
6. Приказ Минтранса России от 29.12.2018 № 482 «Об утверждении типовых контрактов на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по регулируемым тарифам, и информационных карт типовых контрактов на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по регулируемым тарифам».



**Открытое акционерное общество
«Научно-исследовательский институт автомобиль-
ного транспорта» (ОАО «НИИАТ»)
125480, Москва, ул. Героев Панфиловцев, 24**

**Open Joint-Stock Company
«Scientific and Research Institute of Motor Transport»
(NIAT®).
Geroyev Panfilovtsev Str., 24, 125480, Moscow, Russia**

**Телефон / Phone: +7 (495) 496-55-23
Факс / Fax: +7 (495) 496-61-36
E-mail: vestnik@niiat.ru Internet: www.niiat.ru**