

Физические лица должны оснащать свои автобусы тахографами!

16.10.2018 в третьем чтении Государственной Думой был принят Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами» (проект № 262341-7) (далее – Проект).

Проект вносит существенные изменения правового регулирования в сфере тахографии.

Одно из главных нововведений – утвержденное положение Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (ФЗ-196), обязывающее **оснащать тахографами эксплуатируемые физическими лицами транспортные средства**, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 килограммов и число сидячих мест, которых, помимо сиденья водителя, превышает восемь, - то есть транспортные средства категорий М2 (свыше 3,5 тонн) и М3. Обращаем внимание, что в данной редакции ФЗ-196 речь идет только об автобусах, максимальная масса которых превышает 3,5 т. и число сидячих мест, помимо водителя, превышает 8. В такой формулировке отслеживается смешение содержащихся в Техническом регламенте «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011) признаков автобусов и грузовых автомобилей (категорий N2 и N3). Невозможно установить намеренно ли законодатель ограничил круг транспортных средств, эксплуатируемых физическими лицами, только автобусами, превышающими указанную массу, или это очередной пример неточной формулировки требований.

Порядок и сроки оснащения физическими лицами транспортных средств тахографами будет закреплен все в том же Приказе Минтранса № 273, а требования к ним установлены Приказом Минтранса № 36. Таким образом в случае принятия Закона, следует ожидать изменения указанных Приказов.

Второе изменение также связано с оснащением тахографами транспортных средств, эксплуатируемых физическими лицами. Первостепенная задача тахографа – регистрация режимов труда и отдыха водителей. Очевидно, что физические лица, осуществляющие перевозки для собственных нужд (не в рамках трудовых отношений) не могут соблюдать режимы труда и отдыха, установленные действующим трудовым законодательством. Режимы труда и отдыха разработаны, в том числе, в целях минимизации риска возникновения дорожно-транспортных происшествий по причине утомленности водителя и снижения концентрации внимания, и заключаются в ограничении количества времени, в течение которого водитель постоянно сосредотачивается на дороге. Однако, в контексте понятия «режимы труда и отдыха» также содержатся требования к составлению графика работы водителя, в том числе с указанием максимальной продолжительности рабочей смены, регулируется порядок предоставления выходных, учета рабочего времени, предоставления компенсаций в случае превышения допустимых показателей. Такие положения неприменимы в отрыве от трудовых отношений, а, следовательно, не могут распространяться на физических лиц, управляющих транспортным средством вне рамок трудовых отношений. Однако степень общественной опасности, связанной с риском возникновения ДТП с участием таких лиц, не может быть оценена ниже опасности, которую представляют автобусы, которыми управляют водители в рамках исполнения своих трудовых обязанностей. Поэтому аналогичные требования: нормы времени управления транспортным средством и перерывов в таком управлении, - должны распространяться и на физических лиц, которые управляют транспортным средством для собственных нужд.

В новой редакции ФЗ-196 тахограф будет определён иначе. Согласно Проекту помимо информации о скорости и маршруте движения транспортного средства, он должен будет регистрировать информацию о времени управления транспортным средством и отдыха водителя транспортного средства, о режимах труда и отдыха водителя транспортного средства, управление которым входит в его трудовые обязанности. Таким образом, законодатель выделяет 2 категории

временных показателей, которые регистрируются и учитываются тахографом: во-первых, режимы труда и отдыха; во-вторых, нормы времени управления транспортным средством и отдыха водителя. Такое разделение позволит не только учитывать время управления в отношении физических лиц, осуществляющих перевозки для собственных нужд, но и время управления транспортным средством водителей за пределами исполнения им рабочей функции (например, когда водитель по завершению смены следует на собственном автомобиле домой).

Проект устанавливает **обязанность водителей (физических лиц, эксплуатирующих транспортные средства) соблюдать нормы времени управления транспортным средством и отдыха.** Такие нормы, согласно проекту, будут установлены Правилами дорожного движения. Следует ожидать, что в ПДД будут внесены изменения, которые, вероятно, будут устанавливать нормы времени управления транспортным средством для всех водителей, независимо от категории управляемых ими транспортных средств.

Следующее изменение – **введение лицензирования пассажирских перевозок, осуществляемых по заказу и для собственных нужд.** Сейчас перевозка пассажиров, осуществляемая по заказу и для собственных нужд, не подлежит лицензированию, что является одним из способов «обхода» требований законодательства и осуществления перевозочной деятельности без получения лицензии, а, соответственно, с нарушением лицензионных требований. Как отмечает разработчик проекта, на настоящий момент участились случаи осуществления регулярных перевозок под видом заказных. Изменения, вводимые Проектом, призваны минимизировать случаи нарушения требований законодательства при осуществлении перевозок пассажиров и иных лиц.

Вместе с тем, отменяется уведомительный порядок начала деятельности в отношении осуществления перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по заказам, а также проведение плановых проверок лицензионных требований в области автомобильного транспорта.

Реестр лицензий на осуществление деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами будет содержать не только данные о выданных лицензиях, но и сведения о **принадлежащих лицензиату на праве собственности или ином законном основании транспортных средствах, используемых для осуществления подлежащей лицензированию деятельности.** Важно отметить, что основаниями для отказа во включении сведений о таких транспортных средствах в реестр является:

- 1) Наличие в данном заявлении и (или) прилагаемых к нему документах недостоверной или искаженной информации;
- 2) Предоставление заявления в отношении транспортного средства, которым в соответствии со сведениями, включенными в реестр лицензий, владеет другой лицензиат.

Включение в реестр сведений о приобретенных лицензиатом дополнительных транспортных средствах, исключение сведений о транспортных средствах производится на основании заявления лицензиата.

Указанные положения будут создавать для правоприменителей ряд сложностей, связанных с учетом сведений при передаче транспортного средства от одного перевозчика другому. Так новый владелец транспортного средства не сможет включить в реестр лицензий сведения о нем как о владельце транспортного средства в случае, если старый владелец не заявил об исключении такого транспортного средства из реестра. Что же касается порядка и сроков актуализации сведений, содержащихся в реестре лицензий, вероятно, он будет утвержден лицензирующим органом после вступления в силу изменений. Таким образом перевозчикам необходимо будет внимательно ознакомиться со сроками внесения соответствующих изменений в реестр и осуществлять передачу транспортных средств таким образом, чтобы старый и новый владелец осуществляли внесение изменений в предусмотренные Порядком сроки.

До момента внесения в реестр сведений о транспортном средстве, перевозчик будет не вправе осуществлять лицензируемый вид деятельности с использованием такого транспортного средства.

Сроки вступления в силу положений проекта:

Новое определение тахографа, положения, касающиеся норм времени управления транспортным средством и отдыха водителей, а также обязывающие физических лиц осуществлять оснащение эксплуатируемых ими транспортных средств тахографами вступят в силу по истечению 1 года после дня официального опубликования Закона.

Положения о лицензировании перевозок пассажиров и иных лиц по заказу и для собственных нужд вступят в силу по истечению 120 дней после официальной публикации закона. При этом для получения лицензии будет также выделен переходный период – 120 дней после дня вступления в силу положений о лицензировании. Таким образом у перевозчиков будет в запасе 240 дней на получение лицензии после официального опубликования закона. Однако следует отметить, что получить лицензию сразу (до вступления в силу положений о лицензировании) не представляется возможным, поскольку перечень видов деятельности, подлежащих лицензированию, является закрытым, а значит невозможно получить лицензию на осуществление деятельности, не предусмотренной законом. Поэтому для оформления лицензии перевозчикам необходимо будет дождаться вступления в силу положений о лицензировании, а затем уже запускать процесс ее оформления. Для лиц, у которых уже имеется действующая лицензия на перевозку пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозки более восьми человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя), предоставление лицензии на перевозку пассажиров и иных лиц автобусами осуществляется в упрощенном порядке.