

**Некоторые аспекты правового статуса перевозки работников предприятия к месту работы**

**Фаттахова Динара Рамилевна**

*Студент (специалист)*

Оренбургский государственный университет, Оренбург, Россия

*E-mail: vitinary@yandex.ru*

Ст. 19 Устава автомобильного транспорта определяет регулярные перевозки пассажиров и багажа как осуществляющиеся на основании публичного договора перевозки пассажира по маршруту регулярных перевозок и относит их к перевозкам транспортом общего пользования.

Подобное определение регулярных перевозок, по нашему мнению, «оставляет за бортом» правового регулирования Устава перевозки работников предприятия к месту работы и перевозку обучающихся к месту прохождения обучения (которые, при всей внешней схожести, обладают рядом серьезных различий в правовом статусе). Отсутствие правового регулирования (а для перевозки работников предприятия к месту работы, в отличие от перевозки обучающихся, к которой можно применить нормы Правил организованной перевозки группы детей автобусами, нет каких-либо нормативно-правовых актов) ставит многих перевозчиков, предлагающих подобные услуги, в невыгодное положение в сравнении с перевозчиками, осуществляющими регулярные городские и пригородные перевозки:

1. Согласно Приказу Минтранса № 36, перевозчики, осуществляющие регулярные пассажирские перевозки в городском и пригородном сообщении, не обязаны оснащать транспортные средства категорий М2 и М3 тахографами, в то время как при осуществлении т.н. «развозки», фактически являющейся регулярной пассажирской перевозкой и, как правило, не выходящей за пределы города, такое оснащение обязательно;

2. Также не определенным остается ряд вопросов, связанных с организацией перевозки: необходимо ли получать разрешение или лицензию на ее осуществление, если она проводится собственными средствами предприятия, без привлечения сторонних организаций, обязаны ли предприятия в таком случае заключать договор страхования гражданской ответственности, каким правовым статусом должен обладать водитель, непосредственно управляющий транспортным средством;

3. Судебная практика по спорам, связанным с перевозками данного типа, крайне неоднородна, зачастую решение вопросов, перечисленных в предыдущем пункте, зависит исключительно от усмотрения суда.

Решением означенных проблем, по нашему мнению, может стать внесение изменений в Устав автомобильного транспорта - либо в главу 3 (распространение её действия и на т.н. «развозку»), либо включение главы 5.1 «Перевозки работников (сотрудников) предприятия к месту работы (службы)» с соответствующим изменением иных статей Устава.

В пользу первого решения говорит то, что по существу и порядку проведения т.н. «развозка» во всем, кроме публичного характера договора перевозки, может быть квалифицирована как регулярная:

1. Маршрутом регулярных перевозок Устав называет предназначенный для осуществления перевозок пассажиров и багажа по расписаниям путь следования транспортных средств от начального остановочного пункта через промежуточные остановочные пункты до конечного остановочного пункта, которые определены в установленном порядке. Перевозка работников предприятия, как правило, проходит по определенному расписанию

(перед началом и после конца смен или рабочего дня) и маршруту (учитывающему нужды работников);

2. Определение «транспорта общего пользования» в Уставе отсутствует. Ст. 789 ГК РФ устанавливает, что перевозка, осуществляемая коммерческой организацией, признается перевозкой транспортом общего пользования, если из закона, иных правовых актов вытекает, что эта организация обязана осуществлять перевозки пассажиров и багажа по обращению любого гражданина или юридического лица, частью же 2 данной статьи договор перевозки транспортом общего пользования относится к публичным. Тем не менее, как регулярные перевозки, так и перевозки работников предприятий производятся на сходном подвижном составе (транспортные средства категорий М2 и М3) по одним и тем же дорогам (а, соответственно, с использованием одних и тех же объектов транспорта общего пользования).

Это позволит применять к перевозкам работников к месту работы уже существующее законодательство о регулярных городских пассажирских перевозках, т.ч. например, ГОСТ Р 51825-2001 «Услуги пассажирского автомобильного транспорта. Общие требования», внесет определенность по вопросам необходимости получения разрешений и т.д.

Внесение же в Устав автомобильного транспорта главы 5.1 представляется несколько более рациональным. Во-первых, несмотря на ряд сходных признаков, перевозка работником (сотрудников) к месту работы по своей правовой природе отличается от коммерческой регулярной перевозки, т.к. предоставляется предприятием (возмездно или безвозмездно для сотрудников) и осуществляется не в форме заключения индивидуального гражданско-правового договора перевозки, носящего для одной сторон публичный характер. Во-вторых, часть норм, содержащихся в главе 3 Устава, специфически образом направлены на регулирование именно коммерческих перевозок, что при объединении в одной главе с «развозкой» может создать неопределенность, касающуюся их применимости.

Разумеется, при подобном отграничении регулярной перевозки и перевозки работников, необходимо помнить о том, последняя остается перевозкой пассажиров, и общие нормы, устанавливающие требования к безопасности и комфорту поездки, должны применяться и в этом случае.

Таким образом, по нашему мнению, внесение изменений в Устав автомобильного транспорта позволит урегулировать как уже существующие отношения по поводу перевозки работников, так и сделает таким перевозки более привлекательными для потенциальных перевозчиков и работодателей.

### Источники и литература

- 1) Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» // СЗ РФ. 2007. № 46. ст. 5555.
- 2) Постановление Правительства РФ от 17.12.2013 № 1177 «Об утверждении Правил организованной перевозки группы детей автобусами» // СЗ РФ. 2013. N 52 (часть II). ст. 7174.
- 3) Приказ Минтранса России от 13.02.2013 № 36 «Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, категорий и видов транспортных средств, оснащаемых тахографами, правил использования, обслуживания и контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства» // РГ. № 53. 2013.
- 4) Постановление Госстандарта РФ от 14.11.2001 N 461-ст ГОСТ Р 51825-2001 «Услуги

пассажирского автомобильного транспорта. Общие требования» // М., ИПК Издательство стандартов, 2002

- 5) См. напр. Апелляционное определение Кемеровского областного суда от 16.07.2014 по делу N 33А-7051, в котором суд пришел к сходному выводу по вопросам перевозки обучающихся