

Эксплуатация транспорта в организациях: пробелы нормативной базы

Материал этой статьи основан на обращениях специалистов, задающих вопросы по обеспечению безопасности дорожного движения. На сегодняшний день тема обеспечения безопасности дорожного движения (далее БДД) актуальна для всех организаций, которые эксплуатируют транспорт (собственный или арендованный).



ЗВОРЫГИН
Константин
Валентинович,
директор ООО
«Транспортный
консалтинг»

В данный момент законодательная база в области обеспечения БДД до сих пор до конца не сформирована. Основа конечно создана, но если проанализировать предписания надзорных органов, в которых они ссылаются на законодательную базу еще времен РСФСР, то сразу становится понятно, что в правовом поле существует определенный вакуум.

Пробел № 1. Отсутствие ссылок на другие документы

Для обеспечения БДД организация должна руководствоваться существующей нормативной базой, где есть пробелы, заполняемые рекомендательными документами, текст которых не соответствует современным реалиям.

Это действительно проблема, потому что организация не может для себя четко очертить круг законодательной базы для обязательного исполнения. В связи с этим от компаний поступает очень много вопросов.

К примеру, существует ст. 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (это ключевая статья).

Например, если взять п. 1 данной статьи, то многие мероприятия подвисли в воздухе. Нет прямого отсыла к другим нормативным актам. И организациям приходится либо гадать, либо догадываться, что имел в виду законодатель.

В этой ключевой статье (ст. 20) не прослеживается костяк нормативной базы, и организация зачастую узнает о тех или иных обязательных нормативных актах только после того, как ей надзорный орган вручает предписание на устранение недостатков.

Как показывает практика, даже штатный юрист, как правило, не владеет правильной подборкой нормативной базы в области обеспечения БДД.

Проблема законодательного несовершенства особенно остро чувствуется, когда нет единого понимания не только между организацией и надзорным органом, но и между самими надзорными органами разных субъектов РФ.

Пробел № 2. «Плавающий» смысл текстов документов

Следующая проблема, которую нужно обозначить, это не совсем четкое составление текста в самих нормативных актах. К сожалению, смысл в текстах ключевых законов не обозначается настолько ясно, чтобы исключить двоякого понимания некоторых понятий, определений, терминов, словосочетаний, ключевых предложений и абзацев.

Например, в ключевом Федеральном законе от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» нет термина «пассажир» (на сегодняшний момент), хотя есть нормы, связанные с этим понятием.

Пробел № 3. Нечеткая классификация транспортных организаций

В настоящее время у многих юридических лиц нет четкого понимания в правильном разделении всех организаций, эксплуатирующих транспорт, на две категории: организации, эксплуатирующие транспорт для собственных нужд и организации, занимающиеся перевозками пассажиров и грузов.

Этот ключевой момент является отправной точкой в подборке законодательной базы для организации. Именно исходя из понимания, к какой категории



относится организация, и читается ст. 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

Отсутствие полноты законодательной базы и его внутренней логической взаимосвязи не дает организации понять, что же нужно делать, не говоря о крупных транспортных компаниях.

Пробел № 4. Неверное толкование законов контролирующими органами

На сегодняшний день ситуация такова, что если организация взяла в аренду один автомобиль, например, у собственного сотрудника, который сам на нем же осуществляет служебные обязанности, то данная организация обязана обеспечивать БДД. Так требует закон.

Но организация, столкнувшись с данным требованием и открыв законодательную базу, не может обозначить круг своих обязанностей. Более того, в надзорных органах разных субъектов РФ по-разному применяют законодательство, и где-то будут не законно требовать исполнения требований, которые относятся к перевозчикам.

Согласно ст. 20 № 196-ФЗ обозначены требования ко всем организациям, эксплуатирующим транспорт (это п. 1 и п. 2) «...Юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие на территории Российской Федерации деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств, обязаны...».

Но в п. 3 и 4 этой статьи появляется ключевая фраза про перевозку пассажиров и грузов, это дополнительные требования к перевозчикам: «...Юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие перевозки автомобильным транспор-

том и городским наземным электрическим транспортом, должны...»

Именно в п. 4 (для перевозчиков) написано «обеспечивать соответствие работников профессиональным и квалификационным требованиям, предъявляемым при осуществлении перевозок». Это прямой отсыл к новому Приказу Министерства транспорта РФ от 28 сентября 2015 года № 287 «Об утверждении Профессиональных и квалификационных требований к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».

И в этом Приказе написано следующее: «Профессиональные и квалификационные требования к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, разработаны в соответствии с п. 4 ст. 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

Прослеживается прямая связь между этими двумя нормативными актами, которые направлены к перевозчикам. Но многие, в том числе многие региональные надзорные органы, эту связь не понимают или не видят.

Безусловно, требовать исполнения законов нужно и, конечно, нужно их выполнять, но для того чтобы действительно достигнуть цели — снизить количество ДТП и тяжесть их последствий — для организаций, эксплуатирующих транспорт, необходимо создать условия для работы в совершенной, современной законодательной базе, отражающей реальное положение дел. Это основа для правильного применения законов и понимания норм как специалистов организаций, так и инспекторов надзорных органов.

Минтранс России ограничит перевозку опасных грузов по автомобильным туннелям



Минтранс разработал порядок определения рисков при перевозке опасных грузов в туннелях. В ведомстве намерены провести инвентаризацию всех существующих туннелей и категорировать их по международным правилам. Всего планируется ввести пять категорий, обозначенных буквенным кодом от «А» до «Е» (латинский алфавит). Туннелям, где риски при провозке опасных грузов высоки, будет присвоена категория «А». Перевозки опасных грузов через автомобильные тоннели категории критичности «А» и «В» будут в России запрещены. Перед туннелями будут вывешены ограничительные знаки для движения в них автотранспортных средств с опасными грузами.

Источник: cargolink.ru