



С. В. Логвин

**Правовое  
регулирование  
хозяйственных  
отношений**

Сборник статей

**С. В. Логвин**

# **Правовое регулирование хозяйственных отношений**

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=17208959](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=17208959)  
ISBN 9785447453947*

## **Аннотация**

В статьях сборника рассматриваются вопросы о регулировании хозяйственных отношений посредством различных правовых норм. Рассматриваются вопросы правового регулирования налогообложения, защиты товарного знака, а также различные вопросы правового регулирования в сфере предпринимательской деятельности. Автор сборника – Логвин Сергей Викторович – юрист с 20-летним стажем.

# Содержание

Раздел 1. Правовое регулирование грузовых и пассажирских перевозок	5
Статья 1. «Железнодорожные перевозки грузов и их сохранность. Правовое регулирование»	5
Статья 2. «Международные перевозки и сохранность грузов»	11
Статья 3. «Пользование железнодорожными вагонами и железнодорожными путями»	18
Статья 4. «Нормативно-правовое регулирование безопасности дорожного движения»	25
Статья 5. «Перевозка грузов и возмещение вреда, причиняемого транспортными средствами»	31
Конец ознакомительного фрагмента.	35

**Правовое регулирование  
хозяйственных отношений  
Сборник статей  
С. В. Логвин**

© С. В. Логвин, 2016

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

# **Раздел 1. Правовое регулирование грузовых и пассажирских перевозок**

## **Статья 1. «Железнодорожные перевозки грузов и их сохранность. Правовое регулирование»**

Согласно статье 2 Федерального закона от 10.01.2003 №17-ФЗ «О железнодорожном транспорте» перевозочный процесс составляет совокупность организационно и технологически взаимосвязанных операций, выполняемых при подготовке, осуществлении и завершении перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузового багажа ж/д транспортом. Погрузка, выгрузка, перевозка, маневровая работа, оформление документов и другие работы являются составными частями перевозочного процесса.

В соответствии со статьей 796 ГК РФ перевозчик несет ответственность за несохранность груза или багажа, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, управомоченному им лицу или лицу, управомоченному на получение багажа, если не докажет, что утрата, недо-

стача или повреждение (порча) груза или багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Аналогичная ответственность перевозчика предусмотрена статьей 95 Федерального закона от 10.01.2003 №18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее – УЖТ).

В соответствии со статьей 25 УЖТ подтверждением заключения договора перевозки и принятия груза к перевозке является железнодорожная накладная.

Согласно статье 105 УЖТ при повреждении или утрате перевозчиком принадлежащих грузоотправителям, грузополучателям, другим юридическим лицам вагонов, перевозчик обязан отремонтировать, либо возместить владельцу вагонов стоимость ремонта или фактическую стоимость поврежденных или утраченных вагонов. Кроме того, перевозчик возмещает убытки, понесенные владельцами вагонов, контейнеров вследствие их повреждения или утраты.

Министерством путей сообщения России 27.05.2003 утверждены Технические условия размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах № ЦМ-943.

Согласно пункту 8.2 указанных Технических условий проверку соблюдения грузоотправителем условий размещения и крепления груза выполняет уполномоченное перевозчиком лицо (в случае, когда перевозчик является одновременно владельцем инфраструктуры, – уполномоченный ра-

ботник железнодорожной станции). Подтверждением правильности размещения и крепления груза являются: подпись проверяющего лица и штампель железнодорожной станции в графе 1 накладной; отметка «Груз погружен и закреплен правильно. Наличие растяжек от разворота проверил», внесенная в вагонный лист проверяющим лицом, заверенная подписью с указанием должности и фамилии проверившего лица.

В силу части 1 статьи 1079 ГК РФ юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (использование транспортных средств, механизмов, электрической энергии высокого напряжения, атомной энергии, взрывчатых веществ, сильнодействующих ядов и т.п.; осуществление строительной и иной, связанной с нею деятельности и др.), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего.

Деятельность ОАО «РЖД» по транспортировке железнодорожным транспортом вагонов и грузов связана с повышенной опасностью для окружающих.

Частью 3 статьи 1079 ГК РФ предусмотрено, что вред, причиненный в результате взаимодействия источников повышенной опасности их владельцам, возмещается на общих основаниях.

Согласно части 2 статьи 15 ГК РФ под убытками понима-

ются расходы, которые лицо, чье право нарушено, произвело или должно будет произвести для восстановления нарушенного права, утрата или повреждение его имущества (реальный ущерб), а также неполученные доходы, которые это лицо получило бы при обычных условиях гражданского оборота, если бы его право не было нарушено (упущенная выгода).

На основании статьи 792 ГК РФ перевозчик обязан доставить груз, пассажира или багаж в пункт назначения в сроки, определённые в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами, а при отсутствии таких сроков в разумный срок.

В силу норм статей 33, 97 Устава железнодорожного транспорта за просрочку доставки груза перевозчик уплачивает пеню в размере девяти процентов платы за перевозку грузов за каждые сутки просрочки (неполные сутки считаются за полные), но не более чем в размере платы за перевозку данного груза, если не докажет, что просрочка произошла вследствие предусмотренных статьёй 29 Устава обстоятельств.

Согласно пункту 3 статьи 797 ГК РФ срок исковой давности по требованиям, вытекающим из перевозки груза, устанавливается в один год с момента, определяемого в соответствии с транспортными уставами и кодексами.

В соответствии со статьёй 125 Устава железнодорожного транспорта иски к перевозчикам, возникшие в связи с осуществлением перевозок грузов, багажа, грузобагажа, могут

быть предъявлены в случае полного или частичного отказа перевозчика удовлетворить претензию либо в случае неполучения ответа перевозчика на претензию не ранее истечения срока, установленного статьёй 124 настоящего Устава, или, если получен ответ перевозчика на претензию, до истечения такого срока.

Указанные иски предъявляются в соответствии с установленной подведомственностью, подсудностью в течение года со дня наступления событий, послуживших основаниями для предъявления претензий.

Согласно пункту 53 Постановления от 06.10.2005 №30 иски, возникшие в связи с осуществлением перевозки грузов, как к перевозчикам, так и перевозчиков к грузоотправителям, грузополучателям, другим юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, могут быть предъявлены в пределах установленного срока исковой давности – в течение года со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления таких исков.

В силу пункта 2 статьи 199 ГК РФ исковая давность применяется судом только по заявлению стороны в споре, сделанному до вынесения судом решения. Истечение срока исковой давности, о применении которой заявлено стороной в споре, является основанием к вынесению судом решения об отказе в иске.

Согласно пункту 3 статьи 202 ГК РФ, в редакции Федерального закона от 07.05.2013 №100-ФЗ «О внесении изме-

нений в подразделы 4 и 5 раздела 1 части первой и статью 1153 части третьей Гражданского кодекса Российской Федерации», если стороны прибегли к предусмотренной законом процедуре разрешения спора во внесудебном порядке (процедура медиации, посредничество, административная процедура и т.п.), течение срока исковой давности приостанавливается на срок, установленный законом для проведения такой процедуры, а при отсутствии такого срока – на шесть месяцев со дня начала соответствующей процедуры.

## **Статья 2. «Международные перевозки и сохранность грузов»**

Согласно части 1 статьи 1 Женевской конвенции она применяется ко всякому договору дорожной перевозки грузов за вознаграждение посредством транспортных средств, когда место погрузки груза и место доставки груза, указанные в контракте, находятся на территории двух различных стран, из которых по крайней мере одна является участницей конвенции. Применение Конвенции не зависит от местожительства и национальности заключающих договор сторон.

По смыслу положений Конвенции именно местонахождение пунктов погрузки и доставки в различных государствах является определяющим основанием для применения к договору дорожной перевозки грузов положений Конвенции (Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 30.09.2003 №7127/03).

В соответствии с пунктом 1 статьи 796 Гражданского кодекса Российской Федерации перевозчик несет ответственность за несохранность груза или багажа, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, управомоченному им лицу или лицу, управомоченному на получение багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза или багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог

предотвратить и устранение которых от него не зависело.

В соответствии со статьей 803 Гражданского кодекса, если экспедитор докажет, что нарушение обязательства вызвано ненадлежащим исполнением договоров перевозки, ответственность экспедитора перед клиентом определяется по тем же правилам, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик.

Согласно части 4 статьи 15 Конституции Российской Федерации общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы. Если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотренные законом, то применяются правила международного договора.

Статьей 7 Гражданского кодекса определено, что общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются в соответствии с Конституцией Российской Федерации составной частью правовой системы Российской Федерации (пункт 1). Международные договоры Российской Федерации применяются к отношениям, указанным в пунктах 1 и 2 статьи 2 этого Кодекса, непосредственно, кроме случаев, когда из международного договора следует, что для его применения требуется издание внутригосударственного акта (пункт 2). Если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем те, которые предусмотре-

ны гражданским законодательством, применяются правила международного договора (пункт 3).

Женевская конвенция вступила в силу 02.07.1961, СССР присоединился к ней 02.09.1983, то есть для Советского Союза Конвенция вступила в силу 01.12.1983 (Российская Федерация участвует в конвенции как государство – продолжатель СССР (нота Министерства иностранных дел Российской Федерации)).

Следовательно, в соответствии со статьей 15 Конституции Российской Федерации, статьями 7 и 803 Гражданского кодекса к ответственности экспедитора при ненадлежащем исполнении договора международной перевозки подлежат применению нормы Конвенции.

В силу пункта 1 статьи 17 Конвенции перевозчик несет ответственность за полную или частичную потерю груза или за его повреждение, происшедшее в промежуток времени между принятием груза к перевозке и его сдачей, а также за опоздание доставки.

Пунктами 2 и 4 названной статьи Конвенции установлены основания освобождения перевозчика от ответственности за утрату или повреждение груза.

Вместе с тем, соответствии с пунктом 1 статьи 34 Конвенции, если получатель принял груз и не установил состояния груза в присутствии перевозчика или самое позднее в момент принятия груза, когда речь идет о заметных потерях или повреждениях, или в течение семи дней со дня постав-

ки груза, не считая воскресенья и прочих нерабочих дней, когда речь идет о незаметных внешне потерях или повреждениях, не сделал перевозчику оговорок, указывающих общий характер потери или повреждений, имеется, поскольку не доказано обратное, основание для презумпций, что груз был принят получателем в состоянии, описанном в накладной. Когда речь идет о незаметных снаружи утратах или повреждениях, указанные выше оговорки должны быть сделаны в письменной форме.

Согласно пункту 2 статьи 34 Конвенции когда, напротив, состояние груза было установлено в присутствии как получателя, так и перевозчика, доказательство, необходимое для отрицания результата этой констатации, может быть представлено лишь в том случае, если речь идет о внешне незаметных потерях или повреждениях и если получатель адресовал письменные оговорки перевозчику в течение семи дней, не считая воскресенья и прочих нерабочих дней, со дня такой констатации.

При этом согласно пункту 5 той же статьи Конвенции перевозчик и получатель должны оказать друг другу надлежащее содействие при выполнении всех необходимых обследований и проверок.

В соответствии с положениями Конвенции перевозчик несет ответственность независимо от наличия или отсутствия его вины в нарушении обязательства по перевозке и единственным основанием освобождения его от ответ-

ственности за утрату груза является наличие препятствий вне разумного контроля перевозчика – обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, поскольку от него нельзя было разумно ожидать принятия этих препятствий в расчет при заключении договора, а равно их предотвращения и преодоления последствий. При этом ссылки на наличие события недостаточно, сторона обязана доказать, что было невозможно разумно избежать или преодолеть его последствия.

Профессиональный перевозчик, не исполнивший или ненадлежащим образом исполнивший обязательство, являясь субъектом, осуществляющим предпринимательскую деятельность, несет гражданско-правовую ответственность независимо от наличия или отсутствия вины и может быть освобожден от нее лишь при наличии обстоятельств, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Таким образом, основанием освобождения перевозчика от ответственности за утрату груза в силу пункта 2 статьи 17 Конвенции могут быть лишь объективные (а не субъективные) критерии.

Хищение груза иными лицами в деятельности перевозчика (экспедитора) является обычным обстоятельством (предпринимательским риском), которое он обязан предвидеть, что исключает квалификацию данного обстоятельства в целях освобождения перевозчика (экспедитора) от от-

ветственности за несохранность груза, как чрезвычайного и непредотвратимого.

Определяя размер ответственности перевозчика по международной перевозке согласно Женевской конвенции необходимо иметь в виду следующее.

В соответствии со статьей 23 Конвенции перевозчик обязан возместить ущерб, вызванный полной или частичной потерей груза, размер которого определяется на основании стоимости груза в месте и во время принятия его для перевозки. Стоимость груза определяется на основании биржевой котировки или, за отсутствием таковой, на основании текущей рыночной цены. При отсутствии и той и другой – на основании обычной стоимости товара такого же рода и качества, однако в силу положений дополнительного Протокола к Женевской конвенции от 05.07.1978 (далее – протокол) в любом случае размер возмещения не должен превышать 8,33 единицы специальных прав заимствования за 1 килограмм недостающего веса брутто (Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 30.09.2003 №7127/03).

При этом размер ответственности перевозчика должен рассчитываться на основе положений протокола исходя из сложившейся практики применения протокола в форме признания за его нормами статуса обычных международно-правовых норм, а также в связи с тем, что в настоящее время золотой франк не является международной расчет-

ной единицей и эквивалентом валют мира, определение механизма пересчета золотых франков в национальную валюту затруднительно, и, кроме того, применение золотого франка в качестве эквивалента утраты груза приведет к возложению неоправданно высокого бремени на перевозчика, так как курс золотого франка значительно выше курса специальных прав заимствования, которые в настоящее время выступают в качестве эквивалента валют. При расчете ответственности на основе золотого франка она возрастет приблизительно в 11 раз, что явно не соответствует критерию экономической обоснованности и приводит к умалению прав участников экономического оборота. Указанная правовая позиция отражена в Постановлении Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 23.04.2013 №15497/12

## **Статья 3. «Пользование железнодорожными вагонами и железнодорожными путями»**

Согласно пункту 2 статьи 784 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ) общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами.

Исходя из пункта 1 статьи 793 ГК РФ в случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную названным Кодексом, транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон.

В силу статьи 792 ГК РФ перевозчик обязан доставить груз в пункт назначения в сроки, определенные в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами, а при отсутствии таких сроков – в разумный срок.

Согласно части 5 статьи 33 УЖТ РФ грузы считаются также доставленными в срок в случае их прибытия на железнодорожную станцию назначения до истечения указанного в транспортной железнодорожной накладной и в квитанции о приеме грузов срока их доставки, а также в случае, если последовавшая задержка подачи вагонов, контейнеров

с такими грузами для выгрузки произошла вследствие того, что фронт выгрузки занят по зависящим от грузополучателя причинам, о чем составляется акт общей формы.

На основании абзаца шестого пункта 10 Правил №27 порожний вагон, не принадлежащий перевозчику, считается доставленным в срок, если он прибыл на железнодорожную станцию назначения до истечения срока доставки и может быть передан в распоряжение грузополучателя или владельца железнодорожных путей необщего пользования для грузополучателей, о чем перевозчик уведомляет грузополучателя.

Пункт 6.6 Правил №27 устанавливает, что сроки доставки грузов увеличиваются на все время задержки в случаях задержки вагонов на промежуточных железнодорожных станциях по причине неприема их железнодорожной станцией назначения из-за невозможности обеспечения своевременной выгрузки вагонов на железнодорожных путях необщего пользования по причинам, зависящим от грузополучателей, владельцев железнодорожных путей необщего пользования или пользователей, обслуживающих грузополучателей своими локомотивами.

Порядок оформления задержки вагонов, в том числе в ожидании их подачи или приема на железнодорожной станции назначения, устанавливается правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом.

Согласно пункту 3.2.1 «Правил составления актов при

перевозках грузов железнодорожным транспортом», утвержденных приказом МПС России от 18.06.2003 №45 (далее – Правила №45), при составлении акта общей формы в пути следования перевозчиком составляется, как правило, два экземпляра: первый прикладывается к перевозочному документу; второй хранится в делах перевозчика. О составлении акта общей формы на оборотной стороне накладной в графе «Отметки перевозчика» делается отметка с указанием номера и даты составления акта общей формы, которая заверяется подписью уполномоченного представителя перевозчика. При составлении акта общей формы в пути следования в случаях, указанных в Правилах №27, аналогичная отметка делается на оборотной стороне дорожной ведомости с левой стороны свободного поля.

Согласно пункту 3.2.4 Правил №45 ни перевозчик, ни грузополучатель не имеют права отказаться от подписания акта общей формы.

При несогласии с содержанием данного акта перевозчик или грузополучатель вправе изложить свое мнение. В этом случае в акте общей формы напротив подписи необходимо указать: «с разногласиями», или «с возражением». Имеющиеся разногласия или возражения должны быть направлены перевозчику в день составления акта общей формы или не позднее следующих суток со дня его составления.

С учетом требований статьи 119 УЖТ РФ и раздела 3 Правил №45 представленные акты общей формы являются

надлежащими и достаточными доказательствами, удостоверяющими факт, причины и продолжительность нахождения вагонов на путях общего пользования.

В пункте 34 постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 06.10.2005 №30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» разъяснено, что в соответствии со статьей 39 УЖТ РФ за время нахождения вагонов, контейнеров у грузополучателей, грузоотправителей или владельцев железнодорожных путей необщего пользования, обслуживающих их своими локомотивами, либо за время ожидания их подачи или приема по причинам, зависящим от грузополучателей, грузоотправителей, владельцев этих путей, указанные лица вносят перевозчику плату за пользование вагонами, контейнерами. Размер платы определяется договором, если иное не установлено законодательством Российской Федерации.

В силу статьи 8 Федерального закона от 10.01.2003 №17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и статьей 4 и 6 Федерального закона от 17.08.1995 №147-ФЗ «О естественных монополиях» ОАО «РЖД» относится к субъектам естественных монополий на транспорте. Поэтому размер платы за пользование вагонами, контейнерами, принадлежащими ему как перевозчику, определяется Федеральной службой по тарифам. Размер

платы за пользование вагонами, контейнерами, принадлежащими другим перевозчикам, устанавливается в договорах с этими перевозчиками.

Согласно пункту 1 Тарифного руководства №2 за время нахождения принадлежащих железной дороге вагонов, контейнеров у грузополучателей, грузоотправителей, владельцев железнодорожных подъездных путей либо за время ожидания их подачи или приема по причинам, зависящим от грузополучателей, грузоотправителей, владельцев железнодорожных подъездных путей, они вносят железным дорогам плату за пользование вагонами, контейнерами, указанную в Тарифном руководстве №2.

УЖТ РФ определяет тарифные руководства как сборники, в которых публикуются утвержденные в установленном законодательством Российской Федерации порядке тарифы, ставки платы и сборов за работы и услуги железнодорожного транспорта, правила применения таких тарифов, ставок платы, сборов, а также утвержденные федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта перечни железнодорожных станций, расстояния между ними и выполняемые на территориях железнодорожных станций операции.

Тарифное руководство №2 устанавливает размеры платы за пользование вагонами и контейнерами федерального железнодорожного транспорта, основания взимания которой предусмотрены статьей 39 УЖТ РФ.

Из буквального толкования статьи 39 УЖТ РФ не следует, что названная норма содержит основания для начисления платы за пользование вагонами, контейнерами, не принадлежащими ОАО «РЖД», за время нахождения на путях общего пользования в ожидании их приема владельцами пути необщего пользования.

Вместе с тем в силу статьи 421 ГК РФ юридические лица свободны в заключении договора, в связи с чем указанные нормы законодательства не исключают возможности взыскания в пользу перевозчика платы за пользование не принадлежащими ему вагонами, контейнерами за время ожидания их подачи или приема по причинам, зависящим от грузополучателей, грузоотправителей, владельцев железнодорожных подъездных путей, при наличии соглашения сторон о размере такой платы.

Грузоотправители, грузополучатели, владельцы железнодорожного пути необщего пользования, обслуживающие грузополучателей, грузоотправителей своими локомотивами, освобождаются от платы за пользование вагонами, контейнерами вследствие: обстоятельств непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемии, которые вызвали перерыв движения на железнодорожном подъездном пути, и иных обстоятельств, при которых запрещено выполнять операции по погрузке, выгрузке грузов; подачи перевозчиком вагонов, контейнеров в количестве, превышающем количество вагонов, контейнеров, установленное соответству-

ЮЩИМ ДОГОВОРОМ.

# **Статья 4. «Нормативно- правовое регулирование безопасности дорожного движения»**

В силу ст. 1 Закона о безопасности дорожного движения основными задачами в сфере регулирования безопасности дорожного движения являются охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий.

В соответствии со ст. 3 Закона о безопасности дорожного движения основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения являются: приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности; приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении; соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения; программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

Законодательство Российской Федерации о безопасности

дорожного движения состоит из названного Федерального закона и других федеральных законов, принимаемых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов Российской Федерации, законов и иных нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации (ст. 4 Закона о безопасности дорожного движения).

Вопросы безопасности перевозки пассажиров, специальных и опасных грузов, соответствие технического состояния транспортных средств требованиям безопасности дорожного движения, оснащение их в этих целях средствами навигации регулируется положениями Закона о безопасности дорожного движения, Федерального закона от 14.02.2009 №22-ФЗ «О навигационной деятельности», постановления Правительства Российской Федерации от 25.08.2008 №641 «Об оснащении транспортных, технических средств и систем аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS», Технического регламента.

Пунктом 1 ст. 20 Закона о безопасности дорожного движения предусмотрено, что юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств, обязаны, в том числе, обеспечивать соответствие технического состояния транспортных средств требованиям безопасности дорожного движения и не допускать транспортные средства к эксплуатации при наличии у них неисправностей, угрожающих безопасности дорожного движения.

Согласно приложению №2 к приказу №36 тахографами оснащаются транспортные средства, выпускаемые в обращение и находящиеся в эксплуатации на территории Российской Федерации, за исключением, в частности, транспортных средств категории М2, М3 (автобусы), осуществляющих городские и пригородные регулярные перевозки в соответствии с Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным транспортом, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 14.02.2009 №112.

Частью 1 ст. 4 Федерального закона от 14.02.2009 №22-ФЗ «О навигационной деятельности» предусмотрено, что в целях повышения эффективности управления движением транспортных средств, уровня безопасности перевозок пассажиров, специальных и опасных грузов транспортные, технические средства и системы подлежат оснащению средствами навигации, функционирование которых обеспечивается российскими навигационными системами.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 10.09.2009 №720 утвержден Технический регламент о безопасности колесных транспортных средств, который устанавливает требования к безопасности колесных транспортных средств при их выпуске в обращение на территории Российской Федерации и их эксплуатации независимо от места их изготовления в целях защиты жизни и здоровья граждан, охраны окружающей среды, защиты имущества

физических и юридических лиц, государственного или муниципального имущества и предупреждения действий, вводящих в заблуждение приобретателей колесных транспортных средств (п. 1).

Пунктом 8 Технического регламента установлено, что подлежат оснащению аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS транспортные средства категории М, используемые для коммерческих перевозок пассажиров.

В соответствии с п. 8.1 Технического регламента транспортные средства категорий М2, М3, №2 и №3, осуществляющие коммерческие перевозки пассажиров и грузов, подлежат оснащению техническими средствами контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха. Конструкция указанных транспортных средств должна обеспечивать возможность оснащения указанными техническими средствами.

Порядок оснащения указанными техническими средствами транспортных средств, находящихся в эксплуатации, определяется Министерством транспорта Российской Федерации по согласованию с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти. Данное требование применяется в отношении указанных транспортных средств, находящихся в эксплуатации, с 23.01.2012.

Перечнем видов автомобильных транспортных средств, используемых для перевозки пассажиров и опасных

грузов, подлежащих оснащению аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, утвержденным приказом Минтранса Российской Федерации от 09.03.2010 №55 (зарегистрированным в Минюсте Российской Федерации 20.04.2010 №16936), предусмотрены транспортные средства, предназначенные для перевозки пассажиров: 1) транспортные средства категории «М2»; 2) транспортные средства категории «М3», а также транспортные средства, используемые для перевозки опасных грузов: 1) транспортные средства категории EX/II или EX/III; 2) транспортные средства категории FL; 3) транспортные средства категории OX; 4) транспортные средства категории AT; 5) транспортные средства категории MEMU.

В соответствии с подп. 24 п. 1 ст. 12 Федерального закона от 04.05.2011 №99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности», постановлением Правительства Российской Федерации от 30.10.2006 №637 «Об утверждении Положения о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)», правом на осуществление предпринимательской деятельности в сфере пассажирских перевозок обладают лишь те субъекты предпринимательской деятельности, которым оно предоставлено на основании закона или иных правовых актов, раз-

решения (лицензии).

## **Статья 5. «Перевозка грузов и возмещение вреда, причиняемого транспортными средствами»**

Правила возмещения вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 16.11.2009 №934 (далее – Правила возмещения вреда), не предусматривали учета при определении размера платы в возмещении вреда превышения предельно допустимой массы транспортного средства или предельно допустимых осевых нагрузок транспортного средства, установленных решением о временном ограничении движения транспортных средств. Данные изменения внесены постановлением Правительства Российской Федерации от 16.04.2011 №282.

Под убытками согласно ст. 15 Гражданского кодекса Российской Федерации понимаются расходы, которые лицо, чье право нарушено, произвело или должно будет произвести для восстановления нарушенного права, утрата или повреждение его имущества (реальный ущерб), а также неполученные доходы, которые это лицо получило бы при обычных условиях гражданского оборота, если бы его право не было нарушено (упущенная выгода).

Для применения ответственности в виде взыскания убытков, предусмотренных ст. 15 Гражданского кодекса Российской Федерации, необходимо наличие состава правонарушения, включающего наступление вреда, противоправность поведения, вину причинителя вреда и причинно-следственную связь между действиями причинителя и наступившими у истца неблагоприятными последствиями, доказанность размера убытков.

Отношения, возникающие в связи с использованием автомобильных дорог, в том числе на платной основе, и осуществлением дорожной деятельности в Российской Федерации, регулируются Федеральным законом от 08.11.2007 №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

В силу ч. 1, 3 ст. 31 Закона от 08.11.2007 №257-ФЗ движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных, тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов, допускается при наличии специального разрешения, выдаваемого в соответствии с положениями данной статьи. Для получения специального разрешения требуется: согласование маршрута транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных, тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов; возмещение владельцем транспортного средства, осуществляющего перевозки тяже-

ловесных грузов, вреда, причиняемого таким транспортным средством.

Согласно п. 2 ч. 9 ст. 31 Закона от 08.11.2007 №257-ФЗ размер вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов, в случае движения транспортных средств по автомобильным дорогам регионального или межмуниципального значения определяется высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации.

Порядок возмещения вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов, и порядок определения размера такого вреда устанавливаются Правительством Российской Федерации (ч. 8 ст. 31 Закона от 08.11.2007 №257-ФЗ).

Таким образом, действующим законодательством установлена обязанность владельцев транспортных средств возмещения вреда, причиняемого транспортным средством при перевозке тяжеловесных грузов.

В соответствии с п. 2, 5 Правил возмещения вреда, вред, причиняемый автомобильным дорогам транспортными средствами, подлежит возмещению владельцами транспортных средств. Размер платы в счет возмещения вреда определяется в зависимости от превышения установленных значений предельно допустимой массы транспортного средства, предельно допустимых осевых нагрузок транспортного средства; размера вреда, определенного соответственно для

автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения; протяженности участков автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, по которым проходит маршрут транспортного средства; базового компенсационного индекса текущего года.

В соответствии с п. 3 Правил возмещения вреда осуществление расчета, начисления и взимания платы в счет возмещения вреда организуется Федеральным дорожным агентством, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, владельцами частных автомобильных дорог в отношении соответственно участков автомобильных дорог федерального значения, участков автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, участков автомобильных дорог местного значения, участков частных автомобильных дорог, по которым проходит маршрут движения транспортного средства.

# Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.