

## **НАУЧНО-ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В РЕСУРСНОМ И НОРМАТИВНОМ ОБЕСПЕЧЕНИИ ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА**

**Котов В.В., канд. техн. наук, Якунин Н.Н., д-р техн. наук, проф., Якунина  
Н.В., д-р техн. наук, доц., Калимуллин Р.Ф., д-р техн. наук, доц.  
Оренбургский государственный университет**

Транспорт является связующим звеном в экономике любого государства и представляет собой единый комплекс, который охватывает все виды общественного производства, распределения и обмена. В настоящее время развитие и совершенствование транспортного законодательства в нашей стране осуществляется несколько своеобразно. Гражданский кодекс Российской Федерации в гл. 40 определяет и регулирует лишь наиболее важные, принципиальные положения, касающиеся перевозок грузов, пассажиров, а также иных транспортных обязательств. Эти положения должны обязательно учитываться действующим транспортным законодательством, независимо от того, включены они в транспортные кодексы и уставы или нет. Так, они нашли свое отражение в недавно принятых Воздушном кодексе Российской Федерации (1997 г.), Уставе железнодорожного транспорта Российской Федерации (2003 г.), Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации (1999 г.), Кодексе внутреннего водного транспорта Российской Федерации (2001 г.), Уставе автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта 2007 г.). Вместе с ними продолжают действовать нормативные акты, изданные в их развитие, имеющим отношение к транспорту, Постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации.

Хотелось бы обратить внимание на одно обстоятельство, которое имеет существенное значение при изучении транспортного права и транспортного законодательства.

Транспортное законодательство является наиболее стабильным законодательством, и основные его положения, регулирующие отношения, связанные с заключением договора перевозки, с подачей транспортных средств, ответственностью за их неиспользование, утрату, повреждение грузов, предъявлением претензий и т.д., продолжают оставаться неизменными уже многие годы. Это позволило использовать в настоящей работе высказывания и суждения известных юристов прошлых лет по различным спорным аспектам транспортного законодательства, которые продолжают быть актуальными и по сей день и помогают лучше понять и оценить действующее транспортное законодательство, сделать правильные выводы в отношении некоторых проблем, существующих в транспортных обязательствах в настоящее время, и, кроме того, выработать свою точку зрения на те или иные положения транспортного законодательства. Таким образом, человек, изучающий данную тему, получает информацию о

теоретическом обосновании тех или иных проблем, закладывая научный фундамент своей будущей специальности [1].

Коллективом авторов кафедры Автомобильного транспорта Оренбургского государственного университета разрабатывался Закон Оренбургской области № 3430/792-IV-ОЗ от 2 марта 2010 года «Об организации транспортного обслуживания населения легковыми такси в Оренбургской области» [2], а также «Правила организации транспортного обслуживания населения легковыми такси в Оренбургской области» - Постановление правительства № 652-п от 16.09.2010г. [3].

В настоящее время взаимодействие перевозчика, служб заказа легковых такси в основном сводится к сдаче в аренду водителю легкового такси средств связи и получению за это – вознаграждения. Сложившееся положение в сфере легковых такси не соответствует требованиям цивилизованного общества и обуславливает существование, как минимум, двух социально значимых проблем, которые можно сформулировать следующим образом:

1. Низкий уровень безопасности и качества транспортного обслуживания населения.

2. Низкий уровень дохода бюджетов.

В основу Закона и Правил положены требования Федеральных законов, Постановлений Правительства РФ, других нормативно-правовых актов Федерального и регионального уровней, отражающих различные стороны деятельности легковых такси.

Согласно рассматриваемому Закону перевозчики обязаны:

– организовать работу водителей в соответствии с требованиями, обеспечивающими безопасность дорожного движения и высокое качество перевозок пассажиров легковыми такси;

– соблюдать и контролировать установленный законодательством Российской Федерации режим труда и отдыха водителей;

– обеспечивать исправное техническое состояние автомобилей;

– разрабатывать и утверждать экономически обоснованные тарифы на перевозки пассажиров легковыми такси;

– обеспечивать проведение предрейсового и послерейсового контроля технического и санитарного состояния автомобилей, предрейсового и послерейсового медицинского осмотра водителей;

– принимать на работу водителей, соответствующих квалификационным требованиям, имеющих стаж управления автомобилем не менее трех лет, умеющих ориентироваться в соответствующем населенном пункте, и оформлять с ними трудовые отношения в соответствии с требованиями трудового законодательства;

– осуществлять инструктаж, стажировку и повышение профессионального мастерства водителей;

– контролировать опрятный внешний вид водителей либо устанавливать униформу для водителей;

– оснащать автомобили оборудованием, приборами, необходимыми для осуществления перевозок пассажиров легковыми такси;

– обеспечивать водителей путевыми листами установленного образца, осуществлять их оформление и учет в соответствии с требованиями действующих нормативных правовых актов;

– вести учет нарушений правил дорожного движения, допущенных водителями;

– принимать меры по устранению причин, вызвавших жалобы пассажиров, а также по устранению выявленных недостатков;

– обеспечивать соблюдение прав пассажиров как потребителей автотранспортных услуг в соответствии с действующим законодательством;

– требовать соблюдения водителями и службами заказа легковых такси правил ведения радиообмена;

– обеспечивать водителей журналом культуры обслуживания пассажиров, контролировать их наличие, вносить в них записи о допущенных нарушениях и принимать меры по внесенным записям;

– не допускать к управлению легковыми такси водителей:

а) не прошедших в установленном порядке обязательный предварительный (при поступлении на работу), периодические (в течение трудовой деятельности), предрейсовый медицинский осмотр (обследование), а также обязательное психиатрическое освидетельствование в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации;

б) в других случаях, установленных законодательством Российской Федерации;

– не выпускать на линию легковые такси:

а) переоборудованные без соответствующего разрешения;

б) не зарегистрированные в установленном порядке;

в) не прошедшие государственный технический осмотр;

г) имеющие неисправности, при которых запрещается их эксплуатация;

д) имеющие внешние повреждения;

е) находящиеся в ненадлежащем санитарно-гигиеническом состоянии;

– устанавливать нормы перевозки ручной клади (багажа).

Служба заказа легковых такси должна иметь:

– свидетельство о государственной регистрации в качестве юридического лица или индивидуального предпринимателя без образования юридического лица;

– договоры с перевозчиками пассажиров легковыми такси.

Служба заказа легковых такси обязана регистрировать принятые к исполнению заказы.

Закон регламентирует требования к стоянкам легковых такси. Места их размещения определяются органами местного самоуправления муниципального образования по согласованию с органами ГИБДД с учетом расположения соци-

ально значимых объектов и спроса населения на перевозки пассажиров легковыми такси.

Кроме того, Закон регламентирует требования к составляющим названных подсистем – водителям и подвижному составу легковых такси.

Для безопасных и качественных перевозок пассажиров водитель должен соответствовать следующим требованиям:

- стаж управления автомобилем категории «В» не менее трех лет;
- прохождение обучения и стажировок в соответствии с действующим законодательством и нормативно-технической документацией;
- умение ориентироваться в населенном пункте.

Водителям легкового такси не разрешается работа по совместительству, непосредственно связанная с управлением транспортными средствами.

При оказании услуг по перевозке пассажиров водитель должен:

- иметь путевой лист;
- соблюдать установленные действующим законодательством порядок и условия перевозки пассажиров, по требованию пассажиров предоставлять оборудованное в установленном порядке место для перевозки детей;
- перевозить пассажиров, количество которых не должно превышать нормы вместимости, предусмотренной технической характеристикой автотранспортного средства;
- содержать салон подвижного состава в чистоте;
- соблюдать нормы общения, правила поведения в общественных местах и культуру обслуживания;
- иметь опрятный внешний вид, соответствующий деловому стилю, либо соблюдать введенную униформу.

Подвижной состав, используемый в качестве легковых такси, должен быть технически исправным и иметь:

- не более восьми мест для сидения, исключая место водителя;
- левостороннее расположение рулевого управления;
- талон о прохождении технического осмотра сроком действия не более шести месяцев.

Для опознаваемости в транспортном потоке автомобили, используемые в качестве легковых такси, должны иметь на крыше автомобиля фонарь оранжевого цвета, соответствующий действующей нормативно-технической документации. В целях индивидуализации допускается нанесение на боковые поверхности кузова автомобиля эмблемы перевозчиков, номеров телефонов перевозчиков и службы заказа легковых такси.

В легковом такси должны находиться правила пользования соответствующим транспортным средством, которые предоставляются заказчику по его требованию.

Приведённые требования состоят из двух основных подсистем. К первой подсистеме отнесены требования нормативно-правового характера, ко второй – нормативно-технического. Требования первой подсистемы традиционны. Вве-

дение второй подсистемы вызвано действием Федерального Закона от 27.12.2002 г. № 184–ФЗ «О техническом регулировании» [4], который выдвигает в качестве принципов стандартизации добровольность применения стандартов, а также обеспечение условий для единообразного их применения. Эти принципы послужили основным условием для придания нормативно-правового статуса разработанным на протяжении длительного времени государственным, отраслевым стандартам, правилам, положениям, рекомендациям и другим нормативно-техническим документам в области организации и осуществления перевозок пассажиров легковыми такси, технической эксплуатации подвижного состава.

В Законе предусмотрено, что все участники рынка должны находиться в правовом поле, быть зарегистрированными в качестве юридического лица или индивидуального предпринимателя, иметь трудовые, партнёрские отношения, оформленные должным образом, т. е. работать по «белой» прозрачной схеме.

В качестве меры по преодолению ситуации является ещё и усиление ответственности за исполнение существующих требований, в том числе за счёт ужесточения мер административной ответственности к нарушителям, прежде всего занимающимся нелегальным извозом.

Приведённые доводы убеждают в высокой актуальности Закона. Он позволяет муниципальным образованиям Оренбургской области при организации транспортного обслуживания населения легковыми такси аргументировано и целенаправленно совершенствовать этот вид деятельности, а в целом по региону удастся повысить безопасность и качество, преодолеть хаотичность деятельности легковых такси.

В Правилах разработаны формы основных документов для перевозчиков и служб заказа легковых такси.

Разработанные Закон и Правила внедрены в программу учебных дисциплин «Транспортное право» и «Нормативное обеспечение деятельности транспорта». Это позволяет подготовить студентов к профессиональной деятельности. Коллективом кафедры автомобильного транспорта издан учебник «Нормативно-правовое обеспечение деятельности транспорта» [5], в котором отражены основные положения Закона и Правил.

#### *Список литературы*

- 1. Егуазаров В.А. Транспортное право: Учебник. - 6-е изд., доп. и перераб. - "ЗАО Юстицинформ", 2008 г., 592 с.*
- 2. Закон Оренбургской области от 02.03.2010г. № 3430/792-IV-ОЗ «Об организации транспортного обслуживания населения легковыми такси в Оренбургской области».*
- 3. Постановление правительства Оренбургской области от 16.09.2010г. №652-п «Об утверждении правил организации транспортного обслуживания населения легковыми такси в Оренбургской области».*
- 4. Якунина, Н.В. Методология повышения качества перевозок*

*пассажиров общественным автомобильным транспортом: монография / Якунина Н.В., Якунин Н.Н. - Оренбург: ООО ИПК «Университет», 2013. – 289с.*

5. *Якунин Н.Н., Якунина Н.В., Янучков М.Р., Якунин С.Н. Нормативно-правовое обеспечение деятельности транспорт: Учебник. – Оренбург: ООО ИПК «Университет», 2013. – 392с.*

6. *Котов, В.В. Модель организации перевозок пассажиров легковыми такси на основе показателей подготовленности перевозчика: дис. ... канд.тех.наук: 05.22.10/ Котов Виталий Валерьевич. – Оренбург, 2013. -116с.*