

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования

Майкопский государственный технологический университет

Кафедра «Автомобильный транспорт»

Нормативно-правовое обеспечение деятельности транспорта

Методические рекомендации и материалы для подготовки к промежуточной аттестации обучающихся очной и заочной формы обучения направления подготовки 23.04.01 Технология транспортных процессов, 23.04.03 и 23.03.03 Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов (Автомобильный сервис).

Майкоп 2023

УДК 343.346(07)

ББК 67.404.2

Н 83

Печатается по решению кафедры «Автомобильный транспорт» ФГБОУ ВО «Майкопский государственный технологический университет»

Составители:

Канд.техн.наук, доцент Гук Г.А.

Канд.экон.наук, доцент Ахунова И.Б.

Нормативно-правовое обеспечение деятельности транспорта

Методические рекомендации и материалы для подготовки к промежуточной аттестации обучающихся очной и заочной формы обучения направления подготовки 23.04.01 Технология транспортных процессов, 23.04.03 и 23.03.03 Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов (Автомобильный сервис), / Мин-во науки и высш. образования РФ, ФГБОУ ВО Майкоп. гос. технол. ун-т, Каф. автомобил. трансп. ; составители: Гук Г.А., Ахунова И.Б., - Майкоп : МГТУ, 2023 - 41с.

Методические рекомендации содержат учебные материалы, методику самостоятельного изучения, практического освоения студентами учебных дисциплин **«Нормативно-правовое обеспечение деятельности транспорта»**; **«Нормативно-правовое обеспечение деятельности автосервиса»**, **Нормативно-правовое регулирование услуг автомобильного сервиса**, **«Государственное регулирование деятельности предприятий автосервиса»** и подготовке к проверке знаний.

Учебное пособие рассмотрено и одобрено на заседании кафедры «Автомобильный транспорт» (протокол № 1 от 29.08.2023)

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
1.ОРГАНИЗАЦИЯ САМОСТОЯТЕЛЬНОЙ РАБОТЫ СТУДЕНТОВ	4
II. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ ПИСЬМЕННЫХ РАБОТ	6
2.1 Требования к написанию рефератов и подготовке докладов	6
2.2.Требования к выполнению тестового задания	7
2.3.Требования к выполнению контрольной работы	8
III.КРАТКИЙ ОБЗОР ТЕМ И ВОПРОСОВ	9
Тема 1. Роль транспорта в современном обществе и участие государства в регулировании транспортной деятельности	9
Тема 2.Система государственного регулирования автотранспортной деятельности	12
Тема 3.Основные формы государственного регулирования транспортных услуг	15
3.1.Государственное регулирование транспортной деятельности	15
3.2.Общие сведения о лицензировании на автомобильном транспорте	17
3.3 Общие сведения о сертификации на автомобильном транспорта	23
Тема 4. Государственное регулирование международных автомобильных перевозок	26
Тема 5. Общие положения договорных отношений на транспорте	28
Тема 6.Нормативно-правовое обеспечение перевозок грузов и пассажиров	33
IV.СПИСОК НОРМАТИВНЫХ АКТОВ, ПОДЛЕЖАЩИХ ИЗУЧЕНИЮ НА КУРСЕ ДИСЦИПЛИН	35
V.КОНТРОЛЬНЫЕ МАТЕРИАЛЫ ПО ПРОВЕРКЕ ЗНАНИЙ ТЕМ.	36
VI.ПЕРЕЧЕНЬ НЕОБХОДИМЫХ ИНФОРМАЦИОННЫХ СПРАВОЧНЫХ СИСТЕМ	39
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ	41

ВВЕДЕНИЕ

Автотранспортные предприятия в современных условиях имеют большую юридическую и экономическую самостоятельность, осуществляют свою деятельность на основе принципа самоокупаемости как независимые юридические лица. Однако в своей деятельности они руководствуются законами и другими нормативными актами, которые разрабатываются государственными органами управления Российской Федерации.

Необходимость государственного регулирования автотранспортной деятельности объясняется целым рядом причин. Автомобильный транспорт является одним из основных загрязнителей окружающей среды, особенно в крупных городах. Основными причинами поступления загрязняющих веществ в окружающую среду от автотранспорта являются низкий технический уровень эксплуатируемого подвижного состава, что вызвано старением автопарка, ввозом иностранных автомобилей, не отвечающих экологическим требованиям, а также отсутствием контроля за качеством потребляемого топлива. Вследствие этого необходимо устанавливать и контролировать единые нормы, стандарты и правила в области охраны окружающей среды при эксплуатации автотранспортных средств и условий труда на транспорте.

Транспорт во многих случаях является естественной монополией. Естественным транспортным монополистом может быть любое АТП, находящееся в административном районе области или края, где нет других крупных автовладельцев. Оно стремится извлечь максимальную пользу из своего положения, отказываясь при этом от невыгодных для него перевозок, произвольно завышая тарифы и т.д. Негативные последствия подобного поведения могут быть сведены к минимуму только путем сохранения за государством функций контроля качества обслуживания грузовладельцев и пассажиров, уровня тарифов

1. ОРГАНИЗАЦИЯ САМОСТОЯТЕЛЬНОЙ РАБОТЫ СТУДЕНТОВ

Учебным планом дисциплины предусмотрена самостоятельная работа студентов, в целях развития творческих способностей будущих специалистов, усиления индивидуальной подготовки необходимо значительно повысить роль самостоятельной работы студентов, улучшить ее планирование и организацию, усилить контроль и помощь со стороны преподавателя.

Под самостоятельной работой студентов (СРС) понимают разнообразные виды индивидуальной и групповой познавательной деятельности студентов, осуществляемые на аудиторных занятиях и во внеаудиторное время без непосредственного участия преподавателя.

В зависимости от формы организации СРС подразделяются на две разновидности:

1. Самостоятельную планируемую аудиторную работу (СПАР) под методическим руководством и контролем преподавателя, включенную в расписание занятий и регламентированную в качестве обязательной для посещения учебным планом специальности

2. Самостоятельную работу вне расписания, которая планируется и организуется студентом с методической помощью и контролем преподавателей кафедр и деканата. Это основной вид учебной деятельности, в котором преподаватель выступает в роли консультанта, советчика, постепенно привлекая студентов к анализу проведенной работы, приучая его к взаимо- и самоконтролю.

В силу особенностей индивидуального режима подготовки каждого студента, планирование освоения дисциплины должно осуществляться студентом самостоятельно, с учетом индивидуальных рекомендаций и советов преподавателей.

При подготовке к контролю самостоятельной работы студенту желательно освоить порядок работы с нормативно-правовыми базами. Необходим учет (отслеживание) студентом изменений в законодательстве, а также корректировка использования в освоении дисциплины учебной литературы и судебной практики в соответствии с изменениями в законодательстве.

В качестве исходного материала, основы для усвоения предмета необходимо опираться на лекционные материалы, в которых предполагается изложение основных принципов, институтов транспортного права, наряду с широко представленными в литературе также и малоизвестные теоретические и исторические сведения по предмету, а также перечень основных нормативных правовых актов, регулирующих данные отношения в России.

На основе полученных, на лекционных занятиях направлений необходимо и полезно ознакомиться с содержанием нормативных правовых актов по конкретной изучаемой теме. В оставшееся время рекомендовано обращаться к литературе, особенно по тем вопросам, по которым после изучения лекционных материалов, а также нормативных правовых актов не сформировалось ясного представления, а также по тем вопросам, который представляют для студента особый интерес. В качестве дополнительного источника, а также в качестве материала, способствующего лучшему усвоению различных вопросов предмета также полезно обращаться к материалам судебной практики.

Важным источником являются также сайт сети Интернет, прежде всего – официальные сайты органов власти.

Работа с основной и дополнительной литературой

Обладая достаточным количеством документальной информации, обучающийся может построить некое сообщение, основываясь только на ней. Однако работа с основной и дополнительной литературой обязательно предполагает определение достоверности и надёжности заключённых в них данных. Чтобы убедиться в достоверности информации, содержащейся в источнике, прибегают к правилам проверки достоверности документов, принятым в социологии. Согласно им необходимо:

1. Различать описание событий и их интерпретацию (факты и мнения);
2. Определять, какими источниками информации пользовался составитель документа, является она первичной или вторичной;
3. Выявлять намерения, которыми руководствовался составитель документа при его создании;
4. Учитывать, как могла повлиять на качество документа обстановка, в которой он создавался.

Не менее полезным является проверка источника путём сравнения его с другими сведениями, а при ситуации, когда документ становится базой для серьёзных выводов и обобщений, необходима консультация специалиста, способного выступить в качестве эксперта в той или иной области.

Выполнение домашних ситуационных заданий и упражнений

Перед выполнением домашних ситуационных заданий и упражнений следует изучить, как выполнялись такие же упражнения в аудитории под руководством преподавателя.

Использовать следует алгоритм, описанный преподавателем и апробированный на аудиторном занятии.

II. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ ПИСЬМЕННЫХ РАБОТ

2.1 Требования к написанию рефератов и подготовке докладов

Реферат-самостоятельная работа обучающегося, представляющая собой краткое изложение в письменном виде полученных результатов (учебно-исследовательской) темы, где автор раскрывает суть исследуемой проблемы, приводит различные точки зрения, а также собственные взгляды на нее.

Реферат должен быть структурирован (по главам, разделам, параграфам) и включать разделы: введение, основная часть, заключение, список использованных источников. В зависимости от тематики реферата к нему могут быть оформлены приложения, содержащие документы, иллюстрации, таблицы, схемы и т.д. Объем реферата – 15-20 страниц печатного текста, включая титульный лист, введение, заключение и список литературы.

Его задачами являются:

1. Формирование умений самостоятельной работы с источниками литературы, их систематизация;
2. Развитие навыков логического мышления;
3. Углубление теоретических знаний по проблеме исследования.

При оценке реферата используются следующие критерии:

- новизна текста;
- обоснованность выбора источника;
- степень раскрытия сущности вопроса;
- соблюдения требований к оформлению.

К общим рекомендациям по оформлению реферата, доклада и т.д. относятся:

1. Письменная работа должна быть оформлена в соответствии с требованиями, предъявляемыми к письменным работам (выровненные поля, единый шрифт, титульный лист, указаны заглавия разделов работы, указана библиография и приведено содержание работы).

2. Работа (письменная работа с докладом или реферат с докладом) может быть небольшой по объему, но должна быть выполнена самостоятельно. Работы могут быть двух основных видов, а также иных по согласованию с преподавателем:

1 вид – Письменная работа (с последующим докладом) по изучению отдельного института, проблемы, актуального вопроса и т.п. в области транспортного права. Желательно брать в качестве темы небольшой вопрос, но проработать его (рассмотреть) на основе нормативно-правовых актов и литературы. В этом случае в библиографии должно быть не менее 5 источников. По объему работа может занимать около 3-5 страниц.

2 вид – Реферат с последующим устным его докладом. В данном случае берется значительный по объему основной источник (статья, глава из книги, учебного пособия, текст закона и др.) и реферируется (кратко излагается) студентом в письменном виде и устно представляется на семинарском занятии в виде доклада. В этом случае

реферируемый текст (первоисточник) должен быть по объему не менее 30 страниц. Сам реферат должен быть объемом 5-7 страниц. При этом реферат должен быть не копированием отдельных блоков реферируемой работы, а кратко излагать основное содержание глав, параграфов и разделов реферируемой работы, при желании и необходимости с комментариями студента – автора реферата и доклада. Библиография ограничивается одним источником или по желанию студента какими-либо другими вспомогательными источниками для удобства подготовки и изложения реферата.

Подготовка доклада по научной проблеме

Цель подготовки доклада – научить работать студентов по теме исследования эффективно. Эффективно – это не объем, а максимум результата при минимуме затрат сил и времени. Главная задача докладов - научить грамотно собирать исходный материал и компоновать его. Разные студенты могут скомпоновать и разгруппировать материал по заданной теме по-разному. Кто-то проявит творческий подход при написании реферата, кто-то сделает оригинальные выводы. Поэтому реферат можно назвать небольшим исследованием, который развивает и творческие способности. Этапы подготовки доклада:

1. Сбор и группировка информации и написание основной части. Сначала собираются исходные материалы на заданную тему (книги, статьи, заметки, иллюстрации и т.д.), а потом выдержки из них группируются в том порядке, который удобен автору. При редактировании материала общий объем собранного должен сократиться в 5-6 раз.

2. Написание введения. У введения может быть самостоятельная тема, например, из числа «дежурных» - актуальность работы. Под актуальностью понимается значение того, о чем написано в докладе, для вас лично, для других людей, для науки, культуры и т.д.

3. Написание заключения. Заключение можно оформлять в виде выводов. В выводах не должно быть ничего сверх того, что есть в основном тексте, т.е. выводы легко готовятся на основе готового текста. Важно только сделать их краткими и четкими. Кроме выводов можно указать перспективные смежные темы для исследования – те проблемы, которые всплыли в ходе вашей работы, но не были вами раскрыты.

4. Составление списка использованных источников

Критерии оценивания реферата:

Отметка «отлично» выполнены все требования к написанию и защите реферата: обозначена проблема и обоснована её актуальность, сделан краткий анализ различных точек зрения на рассматриваемую проблему и логично изложена собственная позиция, даны ответы на дополнительные вопросы.

Отметка «хорошо» - основные требования к реферату и его защите выполнены, но при этом допущены недочёты. В частности, имеются неточности в изложении материала, отсутствует логическая последовательность в суждениях, не выдержан объём реферата, имеются упущения в оформлении, не допускает существенных неточностей в ответе на дополнительный вопрос.

Отметка «удовлетворительно» - имеются существенные отступления от требований к реферированию. В частности, тема освещена лишь частично, допущены фактические ошибки отсутствует вывод.

Отметка «неудовлетворительно» - тема реферата не раскрыта, обнаруживается существенное непонимание проблемы.

2.2. Требования к выполнению тестового задания

Тестирование является одним из основных средств формального контроля качества обучения. Это метод, основанный на стандартизированных заданиях, которые позволяют измерить психофизиологические и личностные характеристики, а также знания, умения и навыки испытуемого.

В тестовых заданиях используются четыре типа вопросов:

– закрытая форма - является наиболее распространенной и предлагает несколько альтернативных ответов на поставленный вопрос. Например, обучающемуся задается вопрос, требующий альтернативного ответа «да» или «нет», «является» или «не является», «относится» или «не относится» и т.п. Тестовое задание, содержащее вопрос в закрытой форме, включает в себя один или несколько правильных ответов и иногда называется выборочным заданием. Закрытая форма вопросов используется также в тестах-задачах с выборочными ответами. В тестовом задании в этом случае сформулированы условие задачи и все необходимые исходные данные, а в ответах представлены несколько вариантов результата решения в числовом или буквенном виде. Обучающийся должен решить задачу и показать, какой из представленных ответов он получил.

Критерии оценки знаний при проведении тестирования

Отметка «отлично» выставляется при условии правильного ответа не менее чем 85% тестовых заданий;

Отметка «хорошо» выставляется при условии правильного ответа не менее чем 70 % тестовых заданий;

Отметка «удовлетворительно» выставляется при условии правильного ответа не менее 50 %;

Отметка «неудовлетворительно» выставляется при условии правильного ответа менее чем на 50 % тестовых заданий.

2.3. Требования к выполнению контрольной работы

Контрольная работа представляет собой один из видов самостоятельной работы обучающихся. По сути – это изложение ответов на определенные теоретические вопросы по учебной дисциплине, а также решение практических задач. Контрольные проводятся для того, чтобы развить у обучающихся способности к анализу научной и учебной литературы, умение обобщать, систематизировать и оценивать практический и научный материал, укреплять навыки овладения понятиями определенной науки и т. д.

При оценке контрольной преподаватель руководствуется следующими критериями:

- работа была выполнена автором самостоятельно;
- обучающийся подобрал достаточный список литературы, который необходим для осмысления темы контрольной;
- автор сумел составить логически обоснованный план, который соответствует поставленным задачам и сформулированной цели;
- обучающийся проанализировал материал;

- контрольная работа отвечает всем требованиям четкости изложения и аргументированности, объективности и логичности, грамотности и корректности;
- обучающийся сумел обосновать свою точку зрения;
- контрольная работа оформлена в соответствии с требованиями;
- автор защитил контрольную и успешно ответил на все вопросы преподавателя.

Контрольная работа, выполненная небрежно, не по своему варианту, без соблюдения правил, предъявляемых к ее оформлению, возвращается без проверки с указанием причин, которые доводятся до обучающегося. В этом случае контрольная работа выполняется повторно.

Критерии оценки знаний при написании контрольной работы

Отметка «отлично» выставляется обучающемуся, показавшему всесторонние, систематизированные, глубокие знания вопросов контрольной работы и умение уверенно применять их на практике при решении конкретных задач, свободное и правильное обоснование принятых решений.

Отметка «хорошо» выставляется обучающемуся, если он твердо знает материал, грамотно и по существу излагает его, умеет применять полученные знания на практике, но допускает в ответе или в решении задач некоторые неточности, которые может устранить с помощью дополнительных вопросов преподавателя.

Отметка «удовлетворительно» выставляется обучающемуся, показавшему фрагментарный, разрозненный характер знаний, недостаточно правильные формулировки базовых понятий, нарушения логической последовательности в изложении программного материала, но при этом он владеет основными понятиями выносимых на контрольную работу тем, необходимыми для дальнейшего обучения и может применять полученные знания по образцу в стандартной ситуации.

Отметка «неудовлетворительно» выставляется обучающемуся, который не знает большей части основного содержания выносимых на контрольную работу вопросов тем дисциплины, допускает грубые ошибки в формулировках основных понятий и не умеет использовать полученные знания.

III. КРАТКИЙ ОБЗОР ТЕМ И ВОПРОСОВ

Тема 1. Роль транспорта в современном обществе и участие государства в регулировании транспортной деятельности

Транспортные предприятия функционируют в плотной конкурентной среде, причем в состоянии конкурентной борьбы находятся предприятия различных видов транспорта и внутри каждого вида. Последнее особенно характерно для автомобильного транспорта, где действует большое количество крупных, средних и мелких предприятий, а также индивидуальных предпринимателей, при этом большая часть действующих в стране АТП по численности работающих на них относится к категории малых. В современных условиях эти предприятия играют исключительно важную роль в удовлетворении потребностей экономики страны и населения в транспортных услугах. Они составляют конкуренцию крупным и средним АТП и конкурируют между собой, способствуя тем самым высокому уровню обслуживания.

Конкуренция на транспорте способствует улучшению качества транспортного обслуживания грузовладельцев и населения, снижению затрат на перевозки. Нормальная работа транспорта в современных условиях требует разработки соответствующих правил,

инструкций, положений, которых должны придерживаться все участники транспортного процесса и другие субъекты рыночных отношений.

Современный период развития автомобилизации общества характеризуется следующими признаками:

- высокие темпы роста численности автомобильного парка, в том числе с повышенной скоростью и динамическими свойствами;
- увеличение числа водителей, не имеющих достаточных навыков вождения;
- прекращение деятельности специализированных, государственных и общественных формирований, занимающихся вопросами обеспечения безопасности дорожного движения;
- резкое ухудшение качества ремонтно-профилактических работ;
- расширение участия в перевозках грузов и пассажиров частных автотранспортных предприятий и индивидуальных предпринимателей;
- увеличение в сфере эксплуатации доли численности подержанных автомобилей иностранного производства.

Роль государства в регулировании транспортной деятельности

Расширение участия в перевозках грузов и пассажиров частных автовладельцев, сопровождается увеличением количества ДТП. Темпы роста ДТП превышают темпы увеличения количества грузовых автомобилей и автобусов, находящихся в собственности предпринимателей. Это объясняется низкой дисциплиной водителей указанных транспортных средств на дорогах. Контроль за частными транспортными средствами со стороны самих предприятий-автовладельцев и индивидуальных предпринимателей явно недостаточный.

Все это усложняет решение проблем, связанных с организацией дорожного движения, и являются причинами высокой аварийности на автомобильном транспорте, которая с каждым годом растет. Ущерб от аварийности на автотранспорте (дорожно-транспортные происшествия) в масштабах страны в настоящее время составляет около 5% валового национального дохода (ВНД).

Государство обязано создавать условия, препятствующие проникновению на автотранспортный рынок недобросовестных перевозчиков.

Нарушениями добросовестной конкуренции в области автотранспортной деятельности следует считать:

- намеренное сокращение объема оказываемых услуг с целью создания дефицита и искусственного повышения тарифов;

- преднамеренное введение получателей услуг в заблуждение относительно содержания услуг, времени и места их фактического предоставления, тарифов;
- использование своего доминирующего положения на рынке услуг для оказания давления на получателей услуг;
- нарушение принципов публичного договора при оказании услуг транспортом общего пользования;
- заключение соглашений с другими перевозчиками о разделе рынка и поддержании необоснованно высоких тарифов на услуги;
- осуществление перевозок с нарушениями требований безопасности к подвижному составу и персоналу;
- иные нарушения требований антимонопольного законодательства и нормативных правовых документов, регламентирующих оказание транспортных услуг.

Государственные органы должны регулировать уровень конкуренции путем введения системы количественных и качественных ограничений при организации транспортной деятельности. Количественное ограничение заключается в установлении предельного числа транспортных средств при выдаче разрешений на предпринимательскую деятельность в сфере автомобильных перевозок; качественное ограничение заключается в предъявлении жестких требований к автоперевозчикам с точки зрения их квалификации, технического состояния подвижного состава, соответствия его условиям перевозок и т.д. со стороны государственных органов.

Важными предпосылками государственного регулирования автотранспортной деятельности является необходимость использования автомобильного транспорта при ликвидации последствий стихийных бедствий, аварий и катастроф, а также возникающая потребность в концентрации транспортных ресурсов для выполнения срочных экономических акций общегосударственного значения (например, участие в перевозках сельскохозяйственных грузов в период уборочной кампании).

Реализация многих законов РФ требует учета отраслевых особенностей (производственно-технологических, финансово-экономических), а также роли той или иной отрасли или вида деятельности.

Так, применение Закона РФ «О несостоятельности (банкротстве) предприятий» возможно лишь по отношению к грузовым автотранспортным предприятиям, выполняющим перевозки на коммерческой основе по договорным тарифам. Пассажирские автобусные предприятия, которые в большинстве своем подчинены муниципалитетам городов, не могут быть объявлены несостоятельными должниками (банкротами). Это объясняется тем, что муниципальные власти в целях социальной защиты населения устанавливают тарифы на автобусные перевозки, которые значительно ниже себестоимости последних, и выплачивают дотации автобусным предприятиям. Вышеупомянутый закон

предусматривает подобные случаи и не считает их основанием для объявления предприятий банкротами.

Автомобильный транспорт не может нормально выполнять свои функции по доставке грузов и пассажиров при отсутствии соответствующих автомобильных дорог, стоянок и т.д., строительство которых требует огромных затрат. Финансирование строительства указанных дорогостоящих объектов, решение проблемы отвода земли для сооружения транспортных систем без участия государственных органов практически невозможно. Государство аккумулирует средства в бюджете на указанные цели в виде дорожного фонда, в формировании которого принимают участие и автовладельцы.

Кадровый потенциал автомобильного транспорта в настоящее время не соответствует современным требованиям наличия компетентности, управленческой культуры, психологической устойчивости, умения работать в кризисных и экстремальных ситуациях. Совершенствование кадрового потенциала, повышение уровня профессиональной подготовки и квалификации работников АТП, способных эффективно трудиться в условиях рынка, особенно управленческого персонала, — одна из основных задач. Особого внимания при этом требует индивидуальное предпринимательство, которое в последние годы активно развивается в нашей стране, в том числе на автомобильном транспорте.

Сектор индивидуальных предпринимателей в сфере автотранспортных услуг пополняется как за счет профессионалов (бывшие работники государственных АТП), так и за счет людей, ранее не имевших отношения к автомобильному транспорту, что создало проблемы нормативно-методического обеспечения и массовой профессиональной подготовки в этом секторе автотранспорта, а также контроля соблюдения установленных требований, правил и норм.

При этом политика государства должна формироваться с учетом следующих приоритетов:

- повышение качества предоставляемых услуг за счет стимулирования предпринимательской деятельности и демополизации рынка на автомобильном транспорте;
- минимизация транспортных издержек населения и народного хозяйства в целом;
- защита интересов населения от возможных отрицательных последствий работы автомобильного транспорта (безопасность дорожного движения, экономическая и экологическая безопасность и др.);
- полное удовлетворение потребностей грузовладельцев (клиентуры) в перевозках грузов и населения в пассажирских перевозках.

Тема 2. Система государственного регулирования автотранспортной деятельности

Под системой государственного регулирования понимается совокупность средств и методов влияния государства на производственную деятельность и социально-

экономические отношения в области транспорта с целью защиты интересов потребителей и производителей материальных благ, реализации государственной

Государственное регулирование в транспортной сфере направлено:

- на гармонизацию интересов различных видов транспорта, вступивших с переходом на рыночные отношения в острую конкурентную борьбу;
- содействие формирования рынка транспортных услуг;
- ускорение процессов перехода транспорта на более высокий технологический и организационно-управленческий уровень, что позволяет снижать транспортные издержки;
- повышение качества транспортного обслуживания экономики и населения страны, включая безопасность движения транспортных средств.

Государственное регулирование транспортной системы необходимо и для обеспечения единства требований к нормам и правилам проектирования и строительства транспортных коммуникаций, стандартов экономического воздействия транспортных средств на окружающую среду, учета национальных интересов при выполнении международных перевозок.

Для государственного регулирования на транспорте необходимо решить следующие задачи:

- создание надежной нормативно-правовой базы;
- регулирование тарифов; налоговое регулирование; • финансовое регулирование.

Надежная правовая база создает условия для регулирования отношений перевозчиков с клиентами и пассажирами в сфере транспортных услуг;

Регулирование тарифов предусматривает разработку и обоснование системы тарифов в различных секторах транспортного рынка и уровня тарифных ставок; установление рекомендуемого или обязательного уровня рентабельности на отдельные виды услуг; введение единой для всех видов транспорта системы индексирования тарифов; контроль за соблюдением государственной тарифной политики.

Налоговое регулирование требует решения таких вопросов, как введение налоговых льгот (например, для АТП, выполняющих городские и пригородные перевозки пассажиров).

К сфере финансового регулирования относятся осуществление инвестиций на конкурентной основе для транспортных предприятий всех форм собственности, создание специальных инвестиционных фондов, дотирование убыточных транспортных предприятий и т.д.

Для выполнения своих функций в сфере регулирования автотранспортной деятельности государство использует нормативно-правовые, экономические и комплексные методы.

Нормативно-правовые методы могут быть направлены на обеспечение безопасности и регулирования рынка транспортных услуг.

- К нормативно-правовым методам, обеспечивающим безопасность автомобильного транспорта, относятся, например, правила дорожного движения, правила перевозки опасных грузов, стандарты по экологической безопасности и т.д.;

- К методам регулирования рынка транспортных услуг — лицензирование и квотирование, государственная регистрация предприятий и индивидуальных предпринимателей и др.

Экономические методы регулирования транспортных услуг включают налоги, тарифы, штрафные санкции, банковские проценты за кредит, льготы и т.д.

Например, устав автомобильного транспорта как нормативно-правовой акт предусматривает регулирование автотранспортной деятельности. Аналогичную направленность имеют правила перевозок грузов и пассажиров.

Основные нормативно-правовые методы (методы прямого (административного) регулирования автотранспортной деятельности): государственную регистрацию субъектов предпринимательства, лицензирование, сертификацию.

- Государственная регистрация предприятий и индивидуальных предпринимателей осуществляется в соответствии с федеральными законами «О государственной регистрации юридических лиц» № 129ФЗ и «О внесении изменений и дополнений в Федеральный закон “О государственной регистрации юридических лиц”» № 76ФЗ. Положения этих законов распространяются и на автомобильный транспорт.

В соответствии с указанными законами государственная регистрация и постановка на налоговый учет юридических лиц и индивидуальных предпринимателей осуществляются в налоговой инспекции по принципу «одного окна». Срок рассмотрения поданных документов — пять дней. На шестой день юридическое лицо или индивидуальный предприниматель могут открыть счет в банке; они должны быть занесены в Единый государственный реестр. Регистрирующий орган не позднее одного рабочего дня с момента государственной регистрации выдает заявителю документ, подтверждающий факт внесения записи в государственный реестр, и в срок не более чем пять рабочих дней с момента государственной регистрации представляет сведения о регистрации в государственные органы.

Действующее законодательство не ограничивает количество учредителей предприятия и допускает любое сочетание потенциальных учредителей. Каждый гражданин имеет право быть учредителем нескольких малых предприятий. Для государственной регистрации учредитель (учредители) представляет в регистрирующий орган следующие обязательные документы:

заявление о регистрации предприятия; свидетельство об уплате государственной пошлины; решение о создании предприятия или договор учредителей; документы, подтверждающие оплату не менее 50% уставного капитала (фонда) предприятия; устав предприятия.

Местные органы власти в процессе регистрации обязывают учредителя представить несколько дополнительных документов, так как вместе с учреждением нового предприятия могут возникнуть проблемы для жителей прилегающей территории, районных служб, окружающей среды.

Постановку на учет в налоговой инспекции осуществляет орган, зарегистрировавший предприятие, который должен в месячный срок сообщить в Министерство финансов, а затем в налоговую инспекцию данные регистрации для включения в государственный реестр. После государственной регистрации и постановки на налоговый учет предприятие может открыть счет в любом банковском учреждении.

Предприятия имеют право открыть ссудный, депозитный, валютный или любой иной счет. В случае необходимости можно выдать другому лицу нотариально заверенную доверенность на право распоряжаться счетом.

Тема 3. Основные формы государственного регулирования транспортных услуг

3.1. Государственное регулирование транспортной деятельности

Транспорт является важнейшим элементом производственно-социальной инфраструктуры и находится в связке с другими отраслями экономики страны, которые при любом экономическом устройстве являются объектом постоянного контроля со стороны государства. Автомобильный транспорт играет большую роль в развитии экономики, обороноспособности страны.

Высокие темпы автомобилизации объясняются эффективностью и возможностью автономной работы и мобильности автомобиля. Наряду с положительной ролью автомобиля, существуют и негативные факторы, которыми сопровождается процесс автомобилизации. Это-загрязнение окружающей среды, градостроительные проблемы, связанные с обустройством городских улиц и дорог, выделение площадок для стоянок транспортных средств, рост дефицита нефтепродуктов, ростом дорожно-транспортных происшествий и т.п. Материальный ущерб от ДТП в странах с развитой автомобилизацией достигает 10% годового национального дохода. Для обеспечения БДД или безопасности комплекса ВАДС (водитель, автомобиль, дорога, среда) считается создание и эксплуатация высокоэффективных транспортных систем (ТС) на основе рационального использования возможностей человека и технических средств. Конструкция транспортных средств подвергается непрерывной модернизации. Недоработки на этапе допуска к эксплуатации

транспортных средств и неправильная эксплуатация приводят к большому количеству аварий. Процедуры лицензирования и сертификации оказывают существенное влияние на БДД на стадиях проектирования, производства и эксплуатации транспортных средств. Вопросы лицензирования и сертификации в сфере производства и эксплуатации транспортно-технологических машин и оборудования нашли свое отражение в государственных образовательных стандартах. Лицензирование и сертификация деятельности и продукции, связанных с конструированием и выпуском ТТМ и ТО, осуществлением транспортного процесса, ремонтом и техническим обслуживанием транспортных средств, производится с целью государственного регулирования этих видов деятельности.

Работа транспорта в рыночных условиях показала, что регулирование транспортной деятельности необходима по следующим причинам:

- необходимости поддержания общественной безопасности;
- высокому уровню естественного монополизма на транспорте;
- жесткой конкуренции на рынке автоперевозок;
- необходимости перераспределения прибыли в обеспечивающую автоперевозки инфраструктуру (дороги, АЗС и т.п.);
- выполнение обязательств по междугородним соглашениям;
- существенному социальному значению транспорта.

При регулировании транспортного рынка государство сочетает экономические и административные методы воздействия на работу транспорта. Существует много предпосылок для вмешательства государственных органов в деятельность «субъектов транспортного рынка»-транспортных сервисных и вспомогательных предприятий, клиентуры.

Отечественная и зарубежная практика показывает, что естественный монополист-транспортник стремится извлечь максимальную пользу для себя, отказываясь от невыгодных для него перевозок, завышая тарифы и т.д. Поэтому государство сохраняет за собой функции контроля качества обслуживания клиентуры, уровня тарифов, отсутствия отказов в обслуживании и т.п.

Важное значение имеет контроль ценообразования. В условиях свободных цен рост транспортных тарифов вызывает повышение стоимости товаров, услуг. Поэтому рост

транспортных тарифов является одним из факторов общего роста цен и развития инфляционных процессов.

Транспортные предприятия нуждаются в защите от недобросовестных конкурентов. Только государственные органы в состоянии устанавливать и контролировать единые нормы, стандарты и правила в области охраны окружающей среды, БДД, условий труда на транспорте, а также единые технические стандарты.

Необходимость госрегулирования транспортной деятельности возникает в связи с:

- потребностью в эффективном транспортном обеспечении ликвидации аварий, катастроф, а также в концентрации транспортных ресурсов для осуществления срочных экономических акций общегосударственного значения;

- международным характером транспортной деятельности и контролем за соблюдением соответствующих межправительственных соглашений;

- необходимостью решения проблем землеотвода при сооружении транспортных систем;

- необходимостью получения для транспортного строительства кредитов, которые предоставляет государство.

Госрегулирование транспортной деятельности в условиях рынка осуществляется в следующих формах: разделение транспортного рынка на сектора со сходными эксплуатационными и коммерческими условиями и определение коммерческого и технического статуса транспортных предприятий, действующих в различных секторах рынка.

Разделение транспортного рынка на сектора необходимо для создания равновыгодных условий для АТП, при осуществлении различных видов перевозок, на различных маршрутах, с разными типами клиентуры. Четкость деления транспортного рынка на сектора создает возможность целенаправленного сбора и анализа статистики, подготовки конкретных мероприятий по регулированию транспортной деятельности. Разделение транспортного рынка на сектора закрепляется принятием государственных нормативных актов.

3.2. Общие сведения о лицензировании на автомобильном транспорте

Действующая система лицензирования в России носит либеральный характер. В развитых зарубежных странах основными условиями для получения лицензии является профессионализм, репутация перевозчика, финансовая состоятельность, а также

пригодность мест базирования (стоянки, боксы, автобаза). Правительством РФ в последние годы проводится политика сокращения практики лицензирования. Согласно принятому 8.08.2001 ФЗ № 128-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» в перечень автотранспортных услуг входили три вида:

А)перевозки пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозки более 8 чел.(кроме перевозок для обеспечения нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя);

Б)перевозки пассажиров на коммерческой основе легковым автомобильным транспортом;

В)перевозки грузов автомобильным транспортом грузоподъемностью свыше 3,5 т (за исключением перевозок для обеспечения собственных нужд юрлица или ИП).ФЗ от 02.07.2005 №80-ФЗ лицензирование по п.Б, В из данного перечня исключены. Это привело к тому, что показатели аварийности выросли, ухудшилась культура и качество транспортного обслуживания населения, снизилась требовательность к кадрам. С принятием Федерального закона «О техническом регулировании» отменена обязательная сертификация услуг по пассажирским перевозкам, ТО и ТР автомобилей. При отмене лицензирования ослаб госконтроль за перевозкой опасных грузов; вышли на рынок перевозчики, не обладающие необходимыми для безопасной эксплуатации автотранспорта внутрипроизводственными системами, не имеющие соответствующей профессиональной подготовки.

В Европе лицензирование принимается в качестве допуска к профессии. В США, Испании право на перевозку (лицензия) обладает свойством товара: оно покупается – продается. В Англии и Испании владелец легкового транспорта кроме разрешения на перевозку пассажиров, должен заключать контракт с водителями, но только с теми из них, которые , кроме удостоверения на право управления имеют лицензию на обслуживание пассажиров, приобретаемую ими ежегодно.

В Российской Федерации лицензирование осуществляется на основании Федерального закона от 4 мая 2011г.№99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности». Также в Гражданском кодексе РФ, п.1ст.49 сказано: «Отдельными видами деятельности, перечень которых определяется законом, юридическое лицо может заниматься только на основании специального разрешения (лицензии).

В соответствии с Федеральным закона от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» используются следующие основные понятия:

-лицензирование-деятельность лицензирующих органов по предоставлению, переоформлению лицензий, продлению срока действия лицензий в случае, если ограничение срока действия предусмотрено федеральными законами, аннулирование лицензий, прекращение действия лицензий и т.д.

-лицензия-специальное разрешение на право осуществления юридическим лицом или ИП конкретного вида деятельности. Лицензия может быть выдана на бумажном носителе или в форме электронного документа, подписанного электронной подписью.

Лицензируемый вид деятельности-вид деятельности, на осуществление которого на территории РФ требуется получение лицензии в соответствии с ФЗ.

Лицензирующие органы – уполномоченные федеральные органы исполнительной власти или их территориальные органы.

Соискатель лицензии – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, обратившийся в лицензирующий орган с заявлением о предоставлении лицензии.

Лицензиат - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие лицензию.

Лицензионные требования – совокупность требований, которые установлены положением о лицензировании конкретных видов деятельности. Основаны на соответствующих требованиях законодательства РФ.

Цель лицензирования отдельных видов деятельности –проводят для предотвращения ущерба правам, законным интересам, жизни и здоровью граждан, окружающей среде, обороне и безопасности государства.

Задачи лицензирования -предупреждение, выявление и пресечение нарушения юридическим лицом, его руководителем и иными должностными лицами, индивидуальным предпринимателем, его уполномоченными представителями требований, которые установлены федеральными законами и нормативными актами РФ.

Основные принципы осуществления лицензирования:

- обеспечение единства экономического пространства на территории РФ;
- установление лицензируемых видов деятельности федеральным законом;
- установление ФЗ единого порядка лицензирования отдельных видов деятельности на территории РФ;

-открытость и доступность информации о лицензировании, за исключением информации, распространение которой запрещено или ограничено в соответствии с законодательством РФ.

Лицензированию подлежит деятельность юридических лиц независимо от ее организационно-правовой формы, а также физических лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность без образования юридического лица и выполняющих:

- городские, пригородные и междугородные, в том числе межобластные, перевозки пассажиров автобусами;
- перевозки пассажиров легковыми автомобилями на коммерческой основе;
- перевозки пассажиров на международных маршрутах;
- перевозки грузов на международных маршрутах;
- перевозки грузов в пределах Российской Федерации (городские, пригородные, междугородные, в том числе межобластные);
- транспортно-экспедиционное обслуживание юридических лиц и граждан;
- ТО и ремонт автотранспортных средств на коммерческой основе.

Лицензионные органы ведут реестры выданных и аннулированных лицензий, контролируют соблюдение лицензиатом лицензионных требований и условий. Решения и действия лицензионных органов могут быть обжалованы в установленном порядке в суде.

Лицензионными требованиями и условиями при осуществлении перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом являются:

- а) выполнение требований, установленных федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации в области лицензируемого вида деятельности;
- б) соответствие автотранспортных средств, заявленных для выполнения перевозок, в том числе находящихся в технической эксплуатации на основании договора аренды или на ином законном основании, требованиям, установленным для осуществления соответствующих перевозок автомобильным транспортом и допуска автотранспортных средств к эксплуатации;
- в) соответствие индивидуального предпринимателя и работников юридического лица квалификационным требованиям, предъявляемым при наличии в штате юридического лица должностных лиц, ответственных за обеспечение безопасности дорожного движения, прошедших в установленном порядке аттестацию на право занятия соответствующей должности.

Правительство Российской Федерации в области лицензирования имеет полномочия:

- определение федеральных органов исполнительной власти, осуществляющих лицензирование конкретных видов деятельности;
- утверждение положений о лицензировании конкретных видов деятельности и принятие нормативных правовых актов по вопросам лицензирования;
- утверждение порядка предоставления документов по вопросам лицензирования в форме электронных документов, подписанных электронной подписью, с использованием информационно-телекоммуникационных сетей общего пользования;
- утверждение типовой формы лицензии;
- утверждение показателей мониторинга эффективности лицензирования.

К полномочиям лицензирующих органов относятся:

- осуществление лицензирования конкретных видов деятельности;
- утверждение форм заявлений о предоставлении лицензий, переоформление лицензий, форм уведомления, предписаний об устранении выявленных нарушений лицензионных требований;
- предоставление заинтересованным лицам информации по вопросам лицензирования.
- проводить проверки соискателей лицензий и лицензиатов и др.

В течение 30 рабочих дней со дня получения сведений о фактах нарушения законодательства РФ должностными лицами лицензирующих органов, лицензирующие органы обязаны сообщить юридическим лицам или ИП, права и законные интересы которых нарушены, о мерах принятых в отношении виновных лиц.

В перечень лицензионных требований с учетом особенностей осуществления лицензируемого вида деятельности могут быть включены следующие требования:

-Наличие у соискателя помещений, зданий и иных объектов по месту осуществления лицензируемого вида деятельности, технических средств, оборудования и технической документации, принадлежащих им на праве собственности;

-наличие у соискателя лицензии и лицензиата работников, заключивших с ними трудовые договоры, имеющих профобразование и или имеющих стаж работы, необходимый для осуществления лицензируемого вида деятельности и т.п.

Сроки действия лицензии.

Днем принятия решения о предоставлении лицензии является день внесения записи о предоставлении лицензии в реестр лицензий, присвоении лицензии регистрационного номера и регистрации приказа руководителя о предоставлении лицензии.

За предоставление лицензии, переоформлении, выдачи дубликата взимается госпошлина.

Если заявление о предоставлении лицензии оформлено с нарушением или документы представлены не в полном объеме, в течение 3 рабочих дней со дня приема заявления орган вручает соискателю лицензии уведомление о необходимости устранения в 30- дневный срок выявленных нарушений. Такое уведомление может быть направлено заказным почтовым отправлением с уведомлением о вручении. В случае не предоставления соискателем в 30 дневный срок надлежащим образом оформленного заявления и прилагаемых документов ранее представленное заявление о предоставлении лицензии и прилагаемые к нему документы подлежат возврату соискателю. В срок, не превышающий 45 рабочих дней со дня приема заявления лицензирующий орган принимает решение о предоставлении или отказе в предоставлении лицензии. Лицензирующим органом формируется и ведется лицензионное дело соискателя.

Подаются не позднее чем через 15 рабочих дней со дня внесения изменений в единый государственный реестр юридических лиц. Заявление о переоформлении лицензии и прилагаемые документы принимаются лицензирующим органом по описи, на которой делается отметка о дате приема указанных документов.

Порядок организации и осуществления лицензионного контроля.

Применяются положения Федерального закона от 26.12.2008 № 294 –ФЗ « О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля». В отношении соискателя лицензии проводятся документарные проверки и внеплановые выездные проверки без согласования с органом прокуратуры. Основанием для проверки соискателя лицензии является представление в лицензирующий орган заявления о предоставлении лицензии или о переоформлении лицензии. Предметом документарной проверки являются сведения, содержащиеся в представленных заявлениях и документах, в целях оценки соответствия сведений положениям федерального закона.

Предметом внеплановой выездной проверки являются состояние помещений, зданий, сооружений, технических средств, оборудования, которые предполагается использовать лицензиатом при осуществлении лицензируемого вида деятельности, наличия работников, отвечающих лицензионным требованиям. Лицензирующий орган вправе проводить внеплановую выездную проверку без направления предварительного уведомления лицензиату.

Порядок приостановления, возобновления, прекращения действия лицензии и аннулирования лицензии.

Действие лицензии приостанавливается в случаях:

- привлечение лицензиата к административной ответственности за неисполнение в установленный срок предписаний об устранении грубого нарушения лицензионных требований;

- назначение лицензиату административного наказания в виде административного приостановления деятельности за грубое нарушение лицензионных требований.

Сведения о приостановлении и возобновлении действия лицензии вносят в реестр лицензий.

Лицензия аннулируется по решению суда на основании заявления лицензирующего органа.

Действие лицензии прекращается в связи с прекращением вида деятельности, на который предоставлена лицензия (по заявлению лицензиата, которое подается не позднее чем за 15 календарных дней до дня фактического прекращения).

Лицензирующий орган принимает решение о прекращении действия лицензии в течение 10 рабочих дней со дня получения:

- Заявления лицензиата;
- Сведений от федерального органа исполнительной власти о прекращении физическим или юридическим лицом деятельности;
- Выписки из вступившего в законную силу решения суда об аннулировании лицензии.

Таким образом, государственное регулирование автотранспортной деятельности является объективной необходимостью в условиях рыночных отношений.

3.3 Общие сведения о сертификации на автомобильном транспорте

Одним из важнейших требований, без которого лицензия на выполнение деятельности в сфере автомобильного транспорта не выдается, является наличие у предпринимателя соответствующей квалификации.

Квалификация специалистов предприятия или индивидуального предпринимателя определяется знаниями и опытом, необходимыми для организации и осуществления грузовых или пассажирских автомобильных перевозок в соответствующем виде сообщения, обеспечения требуемого уровня технического состояния подвижного состава, безопасности движения, соблюдения природоохранных норм, техники безопасности и охраны труда на автомобильном транспорте.

Профессиональная компетентность в организации и осуществлении лицензируемых видов перевозок автомобильным транспортом в пределах Российской Федерации подтверждается наличием диплома о высшем или среднем специальном образовании автомобильного профиля или наличием удостоверения о прохождении курса обучения и сдаче квалификационного экзамена по дополнительной образовательной программе «Квалификационная подготовка по организации перевозок автомобильным транспортом в пределах Российской Федерации».

Профессиональная подготовка специалистов предприятий и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки грузов и пассажиров автомобильным транспортом в международном сообщении, предполагает знание международных договоров и иных правовых актов в этой области. Их профессиональная компетенция подтверждается наличием удостоверения о прохождении курса обучения и сдаче квалификационного экзамена по дополнительной образовательной программе «Квалификационная подготовка по организации перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении».

Сертификация — это действие третьей стороны, доказывающее, что должным образом идентифицированные продукция, процесс или услуга соответствуют заданным требованиям. Система сертификации на автомобильном транспорте представляет собой комплекс взаимосвязанных систем сертификации однородной продукции (автотранспортные средства, гаражное оборудование, эксплуатационные материалы) и услуг по различным направлениям деятельности (по перевозке пассажиров, грузов и по ТО и ремонту автотранспортных средств).

В зависимости от формы сертификация может быть обязательной (перечень объектов определен постановлением правительства) или добровольной. Работу по сертификации соответственно проводят Госстандарт РФ или юридические лица, зарегистрировавшие системы сертификации и знаки соответствия в Госстандарте РФ.

Участниками сертификации являются специально уполномоченный орган исполнительной власти в области сертификации (Госстандарт РФ), федеральные органы исполнительной власти, осуществляющие работы по сертификации, центральные органы

системы сертификации, апелляционные комиссии, методические центры системы, испытательные лаборатории, изготовители продукции, продавцы, исполнители услуг.

Общими для процессов сертификации различных объектов являются следующие этапы и процедуры: подача заявления соискателем сертификата в соответствующий аккредитованный орган по сертификации однородной продукции (услуг); экспертиза документов; выбор схемы сертификации в соответствии с ГОСТ РФ; проведение испытаний (проверок) для сертификации; анализ полученных результатов и принятие решений о возможности выдачи сертификата соответствия; выдача сертификата соответствия и регистрация его в государственном реестре; признание сертификата соответствия, выданного за рубежом; осуществление инспекционного контроля.

На автомобильном транспорте действуют следующие системы сертификации:

- сертификация механических транспортных средств (одобрение типа транспортного средства) и прицепов, их составных частей и предметов оборудования;
- сертификация механических транспортных средств по совокупности свойств; сертификация запасных частей и принадлежностей к механическим транспортным средствам и прицепах;
- сертификация нефтепродуктов; сертификация специального и специализированного подвижного состава; сертификация гаражного оборудования;
- сертификация услуг по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств.

Системы предназначены для проведения на территории России обязательной сертификации соответствия услуг по ТО и ремонту автотранспортных средств требованиям безопасности для жизни, здоровья и имущества граждан, а также для окружающей среды установленным действующими стандартами и другими нормативными документами.

С целью определения пригодности к работе по обеспечению безопасной работы транспортных средств все руководители и специалисты автотранспортных предприятий и индивидуальные предприниматели, отвечающие за безопасность, один раз в пять лет проходят аттестацию.

Основными задачами аттестации являются:

- проверка уровня знаний нормативно-правовых актов и других документов, регламентирующих безопасность движения автомобильного транспорта, и умения применять их в работе;
- формирование высокопрофессионального кадрового состава исполнительных руководителей и специалистов, обеспечивающих безопасную эксплуатацию транспортных средств.

Тема 4. Государственное регулирование международных автомобильных перевозок

Под международной перевозкой понимается перевозка грузов и пассажиров между двумя государствами и более, выполняемая на условиях, которые установлены заключенными этими государствами международными соглашениями. Характерной особенностью правового регулирования в этой сфере является то, что основные вопросы перевозок решаются в международных соглашениях (транспортных конвенциях), содержащих унифицированные нормы, единообразно определяющие условия международных перевозок грузов и пассажиров. На международных автомобильных перевозках все перевозчики обязаны строго соблюдать положения и требования соглашений и договоров, участником которых является Россия. Россия является участником многих транспортных конвенций, и при получении и отправлении внешнеторговых грузов российские предприятия и граждане руководствуются положениями этих конвенций Конвенции о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа, подписанной руководителями стран СНГ, правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в международном сообщении государств — участников СНГ и др.

Такие соглашения содержат требования к перевозочной документации, определяют порядок приема груза к перевозке и выдачи его в пункте назначения, условия ответственности перевозчика, процедуру предъявления к перевозчику претензий и исков. При отсутствии единообразных материально-правовых норм обращаются к нормам национального права в соответствии с коллизионными нормами транспортных конвенций или национального законодательства. Их нормы в отличие от норм конвенций в области международной купли-продажи товаров носят императивный характер. Поскольку автомобильный транспорт принимает участие в международных перевозках грузов и пассажиров, нужны межправительственные соглашения, регулирующие указанную работу. И наконец, транспорт играет большую роль в системе обороны страны, которая во всех случаях контролируется государством.

Иностранные перевозчики осуществляют международные автомобильные перевозки по территории России в соответствии с российскими и многосторонними разрешениями, а российские — в соответствии с иностранными и многосторонними разрешениями. Международные договоры РФ на условиях взаимности могут допускать международные автомобильные перевозки без таких разрешений.

К выполнению международных автомобильных перевозок допускаются юридические лица независимо от организационно-правовой формы и индивидуальные предприниматели.

Условиями допуска являются:

- 1) наличие лицензии на перевозку пассажиров и грузов автомобильным транспортом;

- 2) наличие транспортных средств, принадлежащих на праве собственности или на ином законном основании;
- 3) соответствие назначенных российским перевозчиком лиц, ответственных за осуществление международных перевозок, квалификационным требованиям;
- 4) устойчивое финансовое положение российского перевозчика;
- 5) обязательное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств.

Установление разрешительной системы международных автомобильных перевозок пассажиров, багажа и грузов является общим для двусторонних международных (межправительственных и межведомственных) договоров Российской Федерации в этой области. Разрешения выдаются компетентными органами сотрудничающих стран, по территории которых или через территории которых следуют автотранспортные средства.

Двусторонние договоры России о международном автомобильном сообщении регулируют также перевозки в третьи страны и из третьих стран. В договорах перевозчикам одной страны запрещается осуществлять внутренние перевозки (каботаж) на территории другой страны. Страны — участницы договоров обеспечивают страхование гражданской ответственности перевозчиков перед третьими лицами в связи с использованием автотранспортных средств. Условия договоров включают освобождение от налогов и сборов с автотранспортных средств в определенных случаях.

В соответствии с Положением «О допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок» утв. Постановлением Правительства РФ № 730 от 16.10.2001 (с изм. От 14.04.2007г.) к международным автомобильным перевозкам допускаются юридические лица независимо от организационно-правовой формы и индивидуальные предприниматели, осуществляющие коммерческие и некоммерческие перевозки грузов и пассажиров.

Под некоммерческими перевозками понимаются перевозки своих грузов за собственный счет для производственных нужд или своих работников (автобусами вместимостью более 9 чел.) на транспортных средствах, принадлежащих им на праве собственности или ином законном основании. Допуск российского перевозчика к осуществлению МАП производит Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, а также ее территориальные органы.

Решение о допуске принимается в течение 30 дней с даты получения заявления и оформляется приказом. О принятом решении орган транспортного контроля и надзора уведомляет российского перевозчика в письменной форме в 3-дневный срок с даты его принятия. В подтверждение решения о допуске перевозчику выдается удостоверение, карточка допуска на каждое транспортное средство, на котором будут осуществляться МАП. Формы бланков удостоверения и карточки допуска утв. Минтранс РФ, документами строго отчетности и соответствуют требованиям, предъявляемым к защищенной полиграфической продукции уровня «В».

Удостоверение выдается:

-на 1 год-российским перевозчикам, впервые подавшим заявление, не имеющим опыта работы на МАП или такой опыт работы менее 1 года. Срок действия не продлевается.

-на 5 лет (если в заявлении не указан меньший срок) перевозчикам, которые на протяжении последних 4 лет осуществляли МАП, или опыты работе не менее 1 года.. Срок действия данного удостоверения может быть продлен по заявлению, но не более 2 раз.

Передача удостоверения другому российскому перевозчику, а также карточек допуска запрещается.

Орган транспортного контроля и надзора ведет реестр удостоверений и карточек допуска.

Тема 5.Общие положения договорных отношений на транспорте.

Автотранспортные предприятия и предприниматели имеют право заключать с заказчиками договоры на перевозку грузов. Заказчиками транспортных средств (заказчиками услуг) могут выступать грузоотправители, грузополучатели, а также посредники в лице снабженческо-сбытовой или иной организации, не являющейся грузоотправителем или грузополучателем. Предприниматели могут выполнять функции (обязанности) экспедитора, заключив соответствующий договор с клиентом (грузоотправителем или грузополучателем). По договору транспортной экспедиции в обязанности экспедитора входят организация перевозки груза транспортом по маршруту, избранному экспедитором или клиентом, заключение от имени клиента или от своего имени договоров на перевозку груза, а также другие обязанности, связанные с перевозкой. В качестве дополнительных услуг договор транспортной экспедиции может предусматривать осуществление таких необходимых для доставки груза операций, как получение требующихся для экспорта или импорта документов, выполнение таможенных и иных формальностей, проверка количества и состояния груза, его погрузка и выгрузка, уплата пошлин, сборов и других расходов, возлагаемых на клиента, хранение груза, его получение в пункте назначения и др. Этот порядок распространяется и на случаи, когда в соответствии с договором обязанности экспедитора выполняются перевозчиком

Понятие и виды договоров перевозки пассажиров и багажа, содержание и элементы обязательства по перевозке пассажиров и багажа, заключение и прекращение договора перевозки пассажира и багажа, отказ пассажира от договора перевозки, ответственность по договору перевозки пассажира и багажа, особенности договора перевозки на различных видах транспорта.

Например, [Федеральный закон от 30 июня 2003 г. N 87-ФЗ "О транспортно-экспедиционной деятельности"](#) (с изменениями и дополнениями) регламентирует отношения между экспедитором и клиентами.

Статья 3. Права экспедитора и клиента

1. Экспедитор вправе отступать от указаний клиента, если только это необходимо в интересах клиента и экспедитор по не зависящим от него обстоятельствам не смог предварительно запросить клиента в порядке, определенном договором, о его согласии на такое отступление или получить в течение суток ответ на свой запрос.

В случае, если указания клиента неточны или неполны либо не соответствуют [договору транспортной экспедиции](#) и экспедитор по не зависящим от него обстоятельствам не имел возможности уточнить указания клиента, экспедитор оказывает экспедиционные услуги исходя из интересов клиента.

2. В случае, если договором транспортной экспедиции не предусмотрено иное, экспедитор вправе выбирать или изменять вид транспорта, маршрут перевозки груза, последовательность перевозки груза различными видами транспорта исходя из интересов клиента. При этом экспедитор обязан незамедлительно уведомлять клиента в порядке, определенном договором, о произведенных в соответствии с настоящим пунктом изменениях.

3. Экспедитор, если это предусмотрено договором транспортной экспедиции, вправе удерживать находящийся в его распоряжении груз до уплаты вознаграждения и возмещения понесенных им в интересах клиента расходов или до предоставления клиентом надлежащего обеспечения исполнения своих обязательств в части уплаты вознаграждения и возмещения понесенных им расходов. В этом случае клиент также оплачивает расходы, связанные с удержанием имущества.

За возникшую порчу груза вследствие его удержания экспедитором в случаях, предусмотренных настоящим пунктом, ответственность несет клиент.

4. Экспедитор вправе не приступать к исполнению обязанностей, предусмотренных [договором транспортной экспедиции](#), до представления клиентом необходимых документов, а также информации о свойствах груза, об условиях его перевозки и иной информации, необходимой для исполнения экспедитором обязанностей. В случае представления неполной информации экспедитор обязан запросить у клиента необходимые дополнительные данные в порядке, предусмотренном договором транспортной экспедиции.

Клиент имеет право: выбирать маршрут следования груза и вид транспорта;

требовать у экспедитора, если это предусмотрено договором транспортной экспедиции, предоставления информации о процессе перевозки груза;

давать указания экспедитору в соответствии с договором транспортной экспедиции.

Глава 3. Ответственность экспедитора и клиента

Статья 6. Общие основания ответственности

За неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции и настоящим Федеральным законом, экспедитор и клиент несут ответственность по основаниям и в размере, которые определяются в

соответствии с главой 25 Гражданского кодекса Российской Федерации, настоящим Федеральным законом и иными федеральными законами.

2. В случае, если экспедитор докажет, что нарушение обязательства вызвано ненадлежащим исполнением договора перевозки, ответственность перед клиентом экспедитора, заключившего договор перевозки, определяется на основании правил, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик.

3. При оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, и использовании при этом соответствующих экспедиторских документов предел ответственности экспедитора за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции, не может превышать 666,67 расчетной единицы за место или иную единицу отгрузки, за исключением ответственности экспедитора, предусмотренной пунктом 2 статьи 9 настоящего Федерального закона.

Для целей настоящего Федерального закона при оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, под расчетной единицей понимается единица специального права заимствования, определенная Международным валютным фондом. Стоимость рубля в единицах специального права заимствования исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для своих операций и сделок. В соответствии со стоимостью рубля в единицах специального права заимствования перевод в рубли осуществляется на дату принятия судебного решения или на дату, установленную соглашением сторон.

4. Правила ограничения ответственности, предусмотренной пунктом 3 настоящей статьи и пунктом 2 статьи 7 настоящего Федерального закона, не применяются, если экспедитор не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) принятого для экспедирования груза возникли не вследствие его собственного действия или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.

5. В случае одностороннего отказа от исполнения договора транспортной экспедиции клиент или экспедитор возмещает другой стороне убытки, вызванные расторжением договора, и уплачивает штраф в размере десяти процентов суммы понесенных экспедитором или клиентом затрат

Статья 7. Основания и размер ответственности экспедитора перед клиентом за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза

Экспедитор несет ответственность перед клиентом в виде возмещения реального ущерба за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза после принятия его экспедитором и до выдачи груза получателю, указанному в договоре транспортной экспедиции, либо уполномоченному им лицу, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые экспедитор не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, в следующих размерах:

1) за утрату или недостачу груза, принятого экспедитором для перевозки с объявлением ценности, в размере объявленной ценности или части объявленной ценности, пропорциональной недостающей части груза;

2) за утрату или недостачу груза, принятого экспедитором для перевозки без объявления ценности, в размере действительной (документально подтвержденной) стоимости груза или недостающей его части;

3) за повреждение (порчу) груза, принятого экспедитором для перевозки с объявлением ценности, в размере суммы, на которую понизилась объявленная ценность, а при невозможности восстановления поврежденного груза в размере объявленной ценности;

4) за повреждение (порчу) груза, принятого экспедитором для перевозки без объявления ценности, в размере суммы, на которую понизилась действительная (документально подтвержденная) стоимость груза, а при невозможности восстановления поврежденного груза в размере действительной (документально подтвержденной) стоимости груза.

2. При оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, ответственность экспедитора за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, предусмотренная настоящей статьей, не может превышать две расчетные единицы за килограмм общего веса утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза, если более высокая сумма не возмещена лицом, за которого отвечает экспедитор.

3. В договоре транспортной экспедиции может быть установлено, что наряду с возмещением реального ущерба, вызванного утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза, экспедитор возвращает клиенту ранее уплаченное вознаграждение, если оно не входит в стоимость груза, в размере, пропорциональном стоимости утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза.

4. Наряду с возмещением реального ущерба и возвращением клиенту уплаченного им экспедитору вознаграждения в размерах, установленных настоящей статьей, экспедитор обязан возместить клиенту упущенную выгоду в связи с утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза, произошедшими по вине экспедитора.

5. При оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, упущенная выгода возмещается в полном объеме, но не более чем в размере ответственности, установленном настоящим Федеральным законом.

6. Действительная (документально подтвержденная) стоимость груза определяется исходя из цены, указанной в договоре или счете продавца, а при ее отсутствии исходя из средней цены на аналогичный товар, существовавшей в том месте, в котором груз подлежал выдаче, в день добровольного удовлетворения такого требования или, если требование добровольно удовлетворено не было, в день принятия судебного решения.

7. Груз считается утраченным, если он не был выдан по истечении тридцати дней со дня истечения срока доставки, определенного договором транспортной экспедиции,

или, если такой срок договором не определен, в течение разумного срока, необходимого для доставки груза и исчисляемого со дня принятия экспедитором груза для перевозки. Груз, который был доставлен, но не был выдан получателю, указанному в договоре транспортной экспедиции, или уполномоченному им лицу по причине неуплаты причитающегося экспедитору вознаграждения, утраченным не считается, если экспедитор своевременно уведомил клиента об оказании экспедиционных услуг в порядке, предусмотренном договором транспортной экспедиции.

Статья 9. Основания и размер ответственности экспедитора за нарушение срока исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции

Экспедитор возмещает убытки, причиненные клиенту нарушением срока исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции, если иное не предусмотрено указанным договором и экспедитор не докажет, что нарушение срока произошло вследствие обстоятельств непреодолимой силы или по вине клиента.

2. За нарушение установленного срока исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции, если клиентом является физическое лицо, использующее услуги экспедитора для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением клиентом предпринимательской деятельности, экспедитор уплачивает клиенту за каждые сутки (при этом неполные сутки считаются за полные) или час (если срок указан в часах) просрочки неустойку в размере трех процентов, но не более восьмидесяти процентов суммы причитающегося экспедитору вознаграждения, а также возмещает убытки, причиненные клиенту нарушением срока исполнения обязательств по договору, если не докажет, что нарушение срока произошло вследствие обстоятельств непреодолимой силы или по вине клиента.

Статья 12. Претензии и иски, предъявляемые экспедитору

1. До предъявления экспедитору иска, вытекающего из договора транспортной экспедиции, обязательно предъявление экспедитору претензии, за исключением предъявления иска при оказании экспедиционных услуг для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением клиентом предпринимательской деятельности.

2. Право на предъявление экспедитору претензии и иска имеет клиент или уполномоченное им на предъявление претензии и иска лицо, получатель груза, указанный в договоре транспортной экспедиции, а также страховщик, приобретший право суброгации.

3. Претензия предъявляется в письменной форме. К претензии об утрате, о недостатке или повреждении (порче) груза должны быть приложены документы, подтверждающие право на предъявление претензии, и документы, подтверждающие количество и стоимость отправленного груза, в подлиннике или засвидетельствованные в установленном порядке их копии.

Претензии к экспедитору могут быть **предъявлены в течение шести месяцев** со дня возникновения права на предъявление претензии. Указанный срок исчисляется в отношении:

возмещения убытков за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза со дня, следующего за днем, когда груз должен быть выдан;

возмещения убытков, причиненных клиенту нарушением срока выполнения обязательств по договору транспортной экспедиции, со дня, следующего за последним днем действия договора, если иное не определено сторонами;

нарушения иных обязательств, вытекающих из договора транспортной экспедиции, со дня, когда лица, указанные в пункте 2 настоящей статьи, узнали или должны были узнать о таких нарушениях.

Экспедитор обязан рассмотреть претензию и в письменной форме уведомить заявителя об удовлетворении или отклонении претензии в течение тридцати дней со дня ее получения.

При частичном удовлетворении или отклонении экспедитором претензии к нему в уведомлении заявителю должны быть указаны основания принятого решения. В этом случае представленные вместе с претензией документы возвращаются заявителю.

6. Экспедитор вправе принять для рассмотрения претензию по истечении установленного настоящей статьей срока, если причина пропуска срока предъявления претензии будет признана им уважительной.

Статья 13. Исковая давность Для требований, вытекающих из договора транспортной экспедиции, срок исковой давности составляет один год. Указанный срок исчисляется со дня возникновения права на предъявление иска.

Тема 6. НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ И ПАССАЖИРОВ

Одним из важнейших методов государственного регулирования автотранспортной деятельности является ее нормативно-правовое обеспечение. Все разрабатываемые и применяемые в настоящее время законы, правила перевозок, положения и другие нормативные документы, регулирующие автотранспортную деятельность, распространяются на всех перевозчиков, включая частных.

Все перевозчики грузов и пассажиров, как юридические лица, так и индивидуальные предприниматели, руководствуются в своей работе требованиями ГК РФ (часть вторая, глава 40), принятого Государственной Думой. Конкретные вопросы деятельности перевозчика определяются федеральными законами, указами Президента РФ, постановлениями Правительства, уставами и другими нормативными актами федеральных и местных органов исполнительной власти.

Важнейшим документом, регламентирующим деятельность субъектов автомобильного транспорта и отношения между ними, является Устав автомобильного транспорта. На территории РФ действует Устав, утвержденный Совмином РСФСР (с последними изменениями, принятыми Постановлением Правительства РФ, № 433. Устав остается основным документом, определяющим отношения между сторонами перевозочного процесса, и используется при разрешении между ними конфликтных ситуаций. В действующем Уставе, в частности, содержатся правила и положения, регламентирующие пользование автомобильными дорогами, вопросы организации и планирования перевозок пассажиров и грузов, расчетов за услуги автотранспортных предприятий, ответственности автотранспортных предприятий, грузоотправителей, грузополучателей, пассажиров и др. Положения и требования Устава находят свое конкретное отражение в правилах перевозок грузов и пассажиров и других нормативных документах, разрабатываемых как на федеральном, так и региональном уровне.

Правила перевозок грузов должны также строго соблюдать все автоперевозчики (специализированные АТП и индивидуальные предприниматели) при выполнении транспортных услуг для грузовладельцев.

Все нормативные документы, которые действуют в сфере пассажирских перевозок в регионах, также распространяются на всех перевозчиков, включая частных. Правилами пользования городским наземным пассажирским транспортом во всех регионах России в настоящее время предусмотрена перевозка пассажиров как муниципальными, так и частными транспортными средствами. При этом на коммерческих маршрутах перевозки организуются по решению администрации города на условиях самофинансирования, в собственных (личных) коммерческих интересах перевозчиков. Перевозчики таких маршрутов в своей работе должны строго соблюдать вышеуказанные правила.

Конкурс на право обслуживания городских маршрутов проводится администрацией города по заявке управления городского пассажирского транспорта.

Основными критериями отбора юридических и физических лиц на право обслуживания маршрутов являются:

- стоимость перевозок пассажиров; количество автобусов на линии; обслуживание льготных категорий населения.

Конкурсант, набравший большее количество баллов, обладает преимущественным правом на заключение договора на перевозку. При равенстве баллов комиссия отдает предпочтение тому конкурсному, у которого выше сумма баллов, касающихся знаний технического состояния автобуса. Договор на выполнение перевозок пассажирским автотранспортом заключается с управлением городского пассажирского транспорта.

При выполнении транспортных услуг все перевозчики обязаны соблюдать требования Положения об обеспечении безопасности дорожного движения, Положения о рабочем времени и времени отдыха водителей автомобилей, Закона РФ «О защите прав

потребителей, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при проведении государственного контроля (надзора)» и других нормативно-правовых документов.

IV. СПИСОК НОРМАТИВНЫХ АКТОВ, ПОДЛЕЖАЩИХ ИЗУЧЕНИЮ НА КУРСЕ ДИСЦИПЛИН

- Устав автомобильного транспорта (последние изм.)
- Федеральный [закон](#) от 31 июля 2020 года N 258-ФЗ "Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации",
- «О безопасности дорожного движения» (с изменениями на 8 декабря 2020 года)
Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ
- «Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств» в ред. Постановления Правительства РФ от 14.12.2005 №767, с последними изменениями
- Постановление Правительства РФ от 15 сентября 2020 г. № 1434 "Об утверждении Правил проведения технического осмотра транспортных средств, а также о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации;
- Постановление Правительства РФ от 05.12.2011 N 1008 (ред. от 15.09.2020) О проведении технического осмотра транспортных средств (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2021)
- Постановлении Правительства РФ от 7 октября 2020 г. № 1616 «О лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами».
- Правила перевозки пассажиров в такси, утверждённые Постановлением Правительства от 1 октября 2020 года №1586.
- Федеральный закон «О такси» от 21.04.2011 №69 в ред.от 02.07.2021
- Приказ Минтранса России от 30.04.2021 N 145 "Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом" (Зарегистрировано в Минюсте России 31.05.2021 N 63707)
- "Программа ежегодных занятий с водителями автотранспортных предприятий. РД-26127100-1070-01" (утв. Минтрансом РФ 02.10.2001)
- Приказ Министерства транспорта РФ от 16 октября 2020 г. № 424 “Об утверждении Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда водителей автомобилей”

V. КОНТРОЛЬНЫЕ МАТЕРИАЛЫ ПО ПРОВЕРКЕ ЗНАНИЙ ТЕМ.

1. Перечислите нормативно-правовые акты, регулирующие транспортную деятельность .
2. Какие методы использует государство для контроля и регулирования деятельности транспортных предприятий?
3. Какие сведения вносят в реестр лицензий?
4. Какие данные включают в приказ о предоставлении лицензии ?
5. В каких случаях лицензия подлежит переоформлению ?
6. В какие сроки подается заявление о переоформлении лицензии ?
7. По каким основаниям проводится внеплановая выездная проверка?
8. Какие данные включают в приказ о предоставлении лицензии ?
9. Какие документы должны быть представлены российским перевозчиком в орган транспортного контроля и надзора по месту регистрации для получения допуска к МАП?
10. Чем объясняется необходимость государственного регулирования рынка товаров?
11. Какие применяются способы регулирования рынка товаров?
12. Какие существуют группы регулирующих мер рынка товаров?
13. Каким межгосударственным органом осуществляется техническое регулирование рынка товаров в странах СНГ?

Тестовые задания

1. Что является предметом транспортного права:

1. Порядок возникновения субъективных прав и обязанностей
2. Общественные отношения между транспортными организациями и клиентурой, возникающие в связи с оказанием услуг по использованию транспортных средств для осуществления перевозочного процесса.
3. То и другое

2. Источник права - это..

1. Сборник распоряжений, положений;
2. Учебник;
3. Совокупность нормативно-правовых актов, в которых содержатся нормы права.

3. Перемещение материальных объектов с помощью транспортных средств - это..

1. Транспортировка; 2. Перевозка; 3. буксировка

4. Какие критерии должен иметь договор перевозки:

1. субъект договора и направленность транспортных обязательств
2. Стоимость и маршрут перевозки

3. То и другое

5. На каком виде транспорта присутствуют виды сообщения: местные перевозки, перевозки в прямом, прямом смешанном, непрямом смешанном, международном сообщении.

1. железнодорожном 2. Автомобильном 3. Воздушном 4. Трубопроводном
5. речном 6. морском

6. На каком виде транспорта присутствует понятие « каботаж »:

1. железнодорожном 2. Автомобильном 3. Воздушном 4. Трубопроводном
5. речном 6. морском

7. На каком виде транспорта присутствуют виды сообщения: городские, пригородные, междугородные, международные

1. железнодорожном 2. Автомобильном 3. Воздушном 4. Трубопроводном
5. речном 6. морском

8. Кто такой «эксплуатант»?

1. Гражданин или юридическое лицо, имеющее воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды и использующее его для полетов
2. Лицо, отвечающее за техническое состояние судна
3. юридическое лицо, независимо от его организационно-правовой формы и формы собственности, основная цель которого деятельность по перевозке пассажиров, багажа, грузов или выполнение авиационных работ.

9. Какая служба или агентство управляет и регулирует автотранспортную деятельность?

1. Федеральное дорожное агентство
2. Федеральная служба по надзору в сфере транспорта
3. Федеральное агентство геодезии и картографии

10. Какие методы использует государство при регулировании транспортной деятельности

1. Ограничение принципов свободы заключения договора 2. лицензирование и сертификация
3. стандартизация и аттестация 4. Конкурсный отбор

11. Сколько сторон участвует в договоре на перевозку груза:

1. две 2. три 3. четыре

12. Какие документы необходимы при перевозке грузов на автомобильном транспорте

1. Накладная, квитанция о приеме груза, дорожная ведомость.
2. товаро-транспортная накладная, путевой лист
3. договор на перевозку, страховка, лицензия

13. В какие сроки подается заявка на перевозку автомобильным транспортом в пригородном сообщении:

1. Не позднее 14 часов накануне дня начала перевозок;
2. Не позднее 48 часов до начала перевозок;
3. Не позднее чем за 5 дней до начала перевозок

14. В каких случаях составляется коммерческий акт?

1. При несоответствии наименования груза, массы, количества мест груза;
2. Повреждению (порчи) груза и возможных причин такого повреждения
3. Обнаружении груза без перевозочных документов;
4. Возвращения перевозчику похищенного груза.
5. Во всех выше перечисленных

15. В каких случаях на автомобильном транспорте грузоотправитель или грузополучатель уплачивает штраф в установленном размере с каждого товаротранспортного документа:

1. за неправильное указание в ТТН наименование груза;
2. за предъявление груза, запрещенного к перевозке;
3. За ненадлежащее исполнение обязанностей по погрузке и укладке груза в транспортное средство;
4. За задержку автомобилей под погрузкой или разгрузкой.
5. Во всех выше перечисленных

16. В какие сроки подаются претензии на автомобильном транспорте:

1. В течение 10 дней;
2. В течение 30 дней;
3. В течение 45 дней
4. В течение 6 месяцев

17. Каким документом устанавливаются ставки по штрафам за просрочку доставки груза на автомобильном транспорте:

1. Налоговым кодексом ;
2. Административным кодексом
3. Уставом АТ

18. На каких видах транспорта билеты выдаются с указанием имени пассажира

1. железнодорожном
2. Автомобильном
3. Воздушном
4. Трубопроводном
5. речном
6. морском

19. Фрахтование судна - это..

1. Страхование судна;
2. Аренда судна
3. Продажа судна

20. Как определяется стоимость груза или багажа в случае утраты или повреждения:

1. Исходя из цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором;
2. Исходя из цены, которая обычно взимается за аналогичные товары;
3. По результатам товароведческой экспертизы;
4. Исходя из требования грузоотправителя.

21. В каком случае не нарушается претензионный порядок если:

1. претензия заявлена в установленный срок
2. претензия заявлена к надлежащему перевозчику
3. к претензии приложены документы, подтверждающие право клиента
4. Претензия подана после оформления иска
5. Претензия подана вторично

22. Какие обязанности возложены на владельца буксирующего судна, согласно договора буксировки ?

1. предоставить буксирную тягу
2. обеспечить безопасность буксировки
3. перевозка объекта
3. все выше перечисленные

23. Для какой категории работников сокращается нормальная продолжительность рабочего времени на 4 часа:

1. для работников в возрасте до 16 лет;
2. для работников в возрасте от 16 до 18 лет;
3. для работников, являющихся инвалидами

24. Для какой категории работников разрешается неполный рабочий день ?

1. для всех желающих;
2. для опекунов, беременных женщин
3. для лиц осуществляющих уход за больным членом семьи
4. для руководящего состава

25. Ночная смена-это работа с..

1. 19 час до 6 утра
2. 20 час до 6 утра
3. 21 час до 6 утра
4. 22 час до 6 утра
5. 23 час до 6 утра

26. Какими способами производят расчет ФРВ?

1. автоматизированным
2. суммарным
3. поденным
4. статистическим
5. сбалансированным

27. В какие сроки проводится аттестация рабочих мест?

1. 1 раз в год
2. 1 раз в три года
3. 1 раз в пять лет

28. На какой срок выдается лицензия на перевозки

1. на 1 год
2. на 3 года
3. на 5 лет

29. В какой сумме уплачивается регистрация предприятия

1. 5 тысяч
2. 2 тысячи
3. 10 тысяч

30. В какие сроки проводится аттестация работника?

1. 1 раз в год
2. 1 раз в три года
3. 1 раз в пять лет

VI. ПЕРЕЧЕНЬ НЕОБХОДИМЫХ ИНФОРМАЦИОННЫХ СПРАВОЧНЫХ СИСТЕМ

Каждый обучающийся в течение всего периода обучения обеспечен индивидуальным неограниченным доступом к электронно-библиотечным системам:

1. IPRBooks. Базовая коллекция: электронно-библиотечная система: сайт / Общество с ограниченной ответственностью Компания "Ай Пи Ар Медиа". – Саратов, 2010. – URL: <http://www.iprbookshop.ru/586.html> - Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.
2. Znanium.com. Базовая коллекция: электронно-библиотечная система: сайт / ООО "Научно-издательский центр Инфра-М". – Москва, 2011 - URL: <http://znanium.com/catalog> . - Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.
3. Для обучающихся обеспечен доступ (удаленный доступ) к следующим современным профессиональным базам данных, информационным справочным и поисковым системам:
4. eLIBRARY.RU: научная электронная библиотека: сайт. – Москва, 2000. - URL: <https://elibrary.ru/defaultx.asp>. - Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.
5. CYBERLENINKA: научная электронная библиотека: сайт. – Москва, 2014. URL: <https://cyberleninka.ru/> - Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.
6. Национальная электронная библиотека (НЭБ): федеральная государственная информационная система: сайт / Министерство культуры Российской Федерации, Российская государственная библиотека. – Москва, 2004. - URL: <https://нэб.рф/>. - Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

7. Естественно-научный образовательный портал: сайт / Министерство науки и высшего образования Российской Федерации. – Москва, 2002. – URL: http://www.en.edu.ru/#_blank.
8. Единое окно доступа к информационным ресурсам: сайт / Министерство науки и высшего образования Российской Федерации. – Москва, 2005. - URL: <http://window.edu.ru/>

Информационно-телекоммуникационные ресурсы сети «Интернет»

- Образовательный портал ФГБОУ ВО «МГТУ» [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://mkgtu.ru/>
- Официальный сайт Правительства Российской Федерации. [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://www.government.ru>
- Информационно-правовой портал «Гарант» [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://www.garant.ru/>
- Научная электронная библиотека www.eLIBRARY.RU – Режим доступа: <http://elibrary.ru/>
- Электронный каталог библиотеки – Режим доступа: <http://lib.mkgtu.ru:8004/catalog/fo12>;
- Единое окно доступа к образовательным ресурсам: Режим доступа: <http://window.edu.ru/>
- Официальный сайт Правительства Российской Федерации. [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://www.government.ru>
- Официальный сайт Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://rosmintrud.ru/>
- Официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://www.mintrans.ru>

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1.Анохин, С.А. Нормативно-правовое регулирование транспортной деятельности [Электронный ресурс]: учебное пособие / С.А. Анохин, Н.В. Пеньшин, В.А. Гавриков. - Тамбов: Тамбовский государственный технический университет, ЭБС АСВ, 2017. - 80 с. - ЭБС «IPRbooks» - Режим доступа: <http://www.iprbookshop.ru/85934.html>
- 2.Стрельникова, И.А. Транспортное право [Электронный ресурс]: учебное пособие и практикум / И.А. Стрельникова. - Москва: Московский гуманитарный университет, 2017. - 392 с. - ЭБС «IPRbooks» - Режим доступа: <http://www.iprbookshop.ru/74743.html>
- 3.Зарапина, Л.В. Формирование транспортного права в России: историко-правовое исследование [Электронный ресурс]: монография / Л.В. Зарапина. - Москва: ИНФРА-М, АльфаМ, 2020. - 192 с. - ЭБС «Znanium.com» - Режим доступа: <https://new.znanium.com/catalog/document?id=354408>
- 4.Транспортное право [Электронный ресурс]: учебно-методическое пособие / [сост.: Г.А. Гук, И.Б. Ахунова, В.К. Гук]. - Майкоп: Кучеренко В.О., 2023. - 34с. – Режим доступа: <http://lib.mkgtu.ru:8002/libdata.php?id=2100002192>
- 5.Гречуха, В.Н. Транспортное право: учебник для магистров: учебник/В.Н. Гречуха. - М.: Юрайт, 2013. – 583 с.
- 6.Федеральный закон: Выпуск 8(516). О лицензировании отдельных видов деятельности. [Электронный ресурс] - М.: ИНФРА-М, 2011. - 33 с. - ЭБС «Znanium.com» - Режим доступа: <http://znanium.com/catalog.php?bookinfo=232822>
- 7.ФЗ: Выпуск 19(527). Об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний. - М.: ИНФРА-М, 2011. - 36 с. [Электронный ресурс]- ЭБС «Znanium.com» - Режим доступа: <http://znanium.com/catalog.php?bookinfo=337648>
- 8.Домке Э.Р. «Сертификация и лицензирование в сфере производства и эксплуатации транспортных и транспортно-технологических машин и оборудования»/ Э.Р.Домке, А.И. Рябчинский, А.П. Бажанов.-М: Издательский центр «Академия»,2013.- 304с.