



ДОРОЖНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

В настоящее время законодательство в области регулирования различных видов транспорта в России претерпевает серьезные изменения, которые непосредственно затрагивают и область страхования ответственности перевозчиков. По запросу «Современных страховых технологий» Министерство транспорта РФ предоставило сведения о законодательных инициативах, в разработке которых принимает активное участие министерство.

Современные страховые технологии: Минтрансом разработан проект Постановления Правительства в целях эффективного развития системы оформления документов о ДТП без участия сотрудников полиции. Какие основные новации вносит этот документ?

Ответ: В сущности, это новые Правила представления информации о дорожно-транспортном происшествии страховщику, а также Требования к техническим средствам контроля, обеспечивающим некорректируемую регистрацию информации.

Согласно новым Правилам, потер-

певший не позднее 10 минут после ДТП инициирует передачу информации о произошедшем событии в Государственную автоматизированную информационную систему «ЭРА-ГЛОНАСС» (ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС»). Он должен сделать это буквально путем нажатия кнопки на техническом средстве контроля, обеспечивающем некорректируемую регистрацию данных. Далее ему необходимо не позднее чем через 60 минут после ДТП выполнить фото- или видеосъемку транспортных средств и их повреждений — также с помощью специальных технических средств (смартфон, сотовый телефон, планшет). При наличии технической возможности за тот же первый час после аварии либо сразу же, как такая возможность появится, материалы фото- или видеосъемки транспортных средств и их повреждений нужно передать в автоматизированную информационную систему обязательно страхования (АИС ОСАГО).

Страховщику, застраховавшему гражданскую ответственность, документы передаются в течение 5 рабочих дней со дня ДТП. Они включают: экземпляры бланка извещения о ДТП, заполненный водителями транспортных средств, участвующих к происшествию, а также заявление о прямом возмещении убытков.

Важно отметить, что информация, поступившая в ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС», незамедлительно передается в АИС ОСАГО с использованием единой системы межведомственного электронного взаимодействия. В свою очередь, из АИС ОСАГО эта информация предоставляется страховщикам по их запросу.

ССТ: Какова судьба законопроекта о лицензировании заказных автобусных перевозок?

Ответ: 10 ноября 2017 г. он принят в первом чтении Государственной Думой и в настоящее время проходит подготовку ко второму чтению. Напомню, что

в соответствии с Федеральным законом от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» деятельность по регулярным перевозкам пассажиров автотранспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек, подлежит лицензированию. В то же время в соответствии с Федеральным законом от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» начало осуществления предпринимательской деятельности по перевозкам пассажиров и багажа автотранспортом по заказу носит уведомительный характер.

Таким образом, не хватает инструментов для пресечения в полной мере незаконных регулярных перевозок пассажиров, выполняемых под видом заказных и для собственных нужд. И ничто не мешает предпринимателям осуществлять, по сути, регулярные перевозки под видом заказных.

В связи с этим предлагается внести изменения в Федеральный закон № 99-ФЗ и Федеральный закон № 294-ФЗ в части исключения обстоятельства, при котором перевозки пассажиров и багажа автотомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом могут осуществляться в уведомительном порядке без получения лицензии.

ССТ: Минтранс ведет активную работу по формированию понятной и прозрачной законодательной базы в области такси. Каких новостей ожидать в этом направлении?

Ответ: В последнее время такси пользуется все большим спросом населения, благодаря доступности и способности обеспечить высокий уровень мобильности граждан. Правовое регулирование деятельности такси осуществляется в рамках положений Устава автомобиль-

ного транспорта, Федерального закона «О безопасности дорожного движения», и ряда приказов Минтранса России.

Госдумой в первом чтении уже принят законопроект «О государственном регулировании деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации». Его задача — упорядочить рынок услуг легкового такси и обеспечить безопасность перевозочного процесса.

ССТ: Сейчас сфера такси плотно «срастается» с технологиями. Регулирование готово к «финтеху» в сфере такси?

Ответ: Мы сознаем необходимость законодательного регулирования использования IT-технологий в сфере перевозок легковым такси. Минтранс уже внес в Правительство проект поправок к законопроекту, в котором регулируется деятельность юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих прием и передачу заявок фрахтовщикам для перевозки пассажиров легковым такси. Так, проектом вводятся понятия «агрегатор» и «оператор», к которым предъявляется требование передавать заявки от граждан только тем фрахтовщикам, которые имеют разрешение на осуществление этой деятельности.

ССТ: В Госдуме также рассматривается законопроект «О внеуличном транспорте» — о чем он и как изменит ситуацию с безопасностью дорожного движения?

Ответ: Прежде всего, он восполнит существующий пробел в правовом регулировании внеуличного транспорта, который возник при формировании законодательства в сфере городского пассажирского и железнодорожного транспорта.

Зарубежный опыт показывает, что развитие внеуличного пассажирского транспорта, конкурентоспособного по качеству и стоимости транспортных

услуг, помогает решить массу проблем современных мегаполисов: пробки, экологическая ситуация и пр.

Наиболее распространенным из действующих в настоящее время в России внеуличных видов транспорта является метрополитен. Наряду с ним существуют монорельсовый транспорт, подвесные канатные дороги транспортные, фуникулеры транспортные (наземные канатные дороги), которые позволяют разгрузить автомобильные дороги и обеспечить безопасность, комфорт и ритмичность перевозок.

В советское время внеуличный транспорт относился к сфере правового регулирования железнодорожного транспорта, однако с формированием законодательства о железнодорожном транспорте был исключен из сферы действия соответствующих законов.

В этой связи подготовка нового проекта федерального закона, самостоятельно регулирующего деятельность внеуличного транспорта, является особенно актуальной.

ССТ: С точки зрения страхования ответственности перевозчика очень важно иметь четкие определения, что собственно является перевозкой — это будет прописано?

Ответ: Да, для исключения правовых коллизий под перевозкой внеуличным транспортом предлагается понимать не только как перемещение пассажира с одной станции на другую, но и как пользование инфраструктурой внеуличного транспорта, начинающееся и завершающееся проходом через пропускной пункт. Такой подход позволит четко фиксировать момент начала и окончания оказания соответствующих услуг.

*Ответы предоставлены
Отделом пресс-службы и информации
Министерства транспорта РФ.*





ПОБЕДИМ МОШЕННИЧЕСТВО ВМЕСТЕ

