

А. А. Чекрыгин

ПРОБЛЕМЫ ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Исследуются основные проблемы регулирования общественных отношений по организации автоперевозок пассажиров и обязательств, обеспечивающих исполнение услуг автоперевозки пассажиров, с помощью гражданско-правовых институтов. Организация автоперевозок пассажиров и связанных с этим услуг проявляется в предмете организационного договора. Делается вывод о необходимости дальнейшей конкретизации предмета договоров об организации перевозок применительно к автомобильным пассажирским.

27

The article examines the main problems of regulating public relations in the organization of automobile passenger transport as well as contractual obligations of parties ensuring the performance of passenger transportation services within the framework of the civil law. The organization of automobile passenger transportation is described in the subject matter of the service contract. The author concludes that there is a need for further specification of the subject of contracts on the organization of automobile passenger transport.

Ключевые слова: организационный договор, предмет организации перевозок.

Key words: organizational contract, the subject of contract, automobile transportation.

В 2015 г. в целях организации перевозочных процессов автотранспортом был принят закон о перевозках (далее — закон) [1], конкретизировавший единый порядок формирования маршрутов регулярных перевозок, тарифного регулирования, допуска к осуществлению регулярных перевозок и т. д. Положительно оценивая принятие указанного нормативного акта, следует обратить внимание на некоторые проблемы.

Согласно ст. 14 закона организация транспортного обслуживания населения по регулируемым тарифам включает заключение государственного (муниципального) контракта с заказчиком перевозок на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам (далее — контракт), который впервые введен для организации транспортных отношений данного вида.

Законодатель в ч. 3 ст. 14 закона определяет предмет контракта как выполнение перевозчиком работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам.

Видится, права и обязанности заказчика по контракту, являющегося организационным, фактически носят взаимный характер, а предметом выступают неимущественные действия (права требования и обязанности по заключению и исполнению гражданских договоров в течение определенного периода), направленные на упорядочивание будущих имущественных обязательственных связей между пассажирами и перевозчиками и между заказчиком и перевозчиком. Причем при заключении контракта сторонами задаются лишь общие условия по заключению договоров («работы, связанные с перевозкой»), где точно невоз-



можно определить все условия будущих, в большинстве случаев даже не определенных в предмете контракта видов договоров, заключаемых перевозчиком с пассажирами и владельцами транспортных инфраструктур.

Тем не менее в п. 5 ст. 14 закона в контракте допускаются имущественные обязательства сторон, включая выплату подрядчику средств, исходя из установленного объема работ, что дополняет признаки (консенсуальность, безвозмездность, взаимность) контракта возмездностью, придавая ему смешанный характер. Однако следует отметить, что результат исполнения контракта – это не овеществленное благо в виде организации перемещения людей из одной точки пространства в другую, что не позволяет законодателю сблизить контракт с договором подряда и именовать перевозчика «подрядчиком», а предмет контракта «работой».

28

В свою очередь, учитывая, что объектом контракта выступает организация регулярных автопассажирских перевозок автотранспортом в соответствии с заданными условиями / параметрами, можно признать контракт фактически преимущественно организационным обязательством, где перевозчик обязуется организовать предоставление услуг (обязательств) перевозки населению (выгодоприобретателям) в определенном объеме, а заказчик предоставлять маршрут, необходимую инфраструктуру, возмещать часть убытков по организации такого рода социальных услуг. Организационная сущность контракта требует наподобие ст. 50 УЖТ конкретизацию предмета неимущественной стороны взаимных обязательств сторон, установления существенных условий, также позволяющих установить пределы (критерии) определения цен перевозки пассажиров.

Таким образом, тенденция решения проблем организации перевозок грузов и пассажиров на иных видах транспорта диспозитивным регулированием неимущественных отношений сторон должна распространиться на автопассажирские перевозки путем закрепления в Законе контракта об организации перевозок пассажиров, в том числе с включением в его предмет обязательств по осуществлению регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам в целях недопущения злоупотреблений перевозчиками правом установления цен для разных групп граждан.

Список литературы

1. *Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации* : федеральный закон от 13 июля 2015 г. №220-ФЗ [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Об авторе

Артем Анатольевич Чекрыгин – асп., Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

The author

Artem Chekrygin, Post-graduate student, Law Institute, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.