

Метод от противного. Приказ №7.

Сегодня будет видео-решение для продвинутых специалистов.

Я в очередной раз докажу, что неправильно требовать от «НЕ перевозчика» выполнять нормы закона, которые адресованы «перевозчикам».

К слову говоря, наличие двух категорий организаций (перевозчики и НЕ перевозчики) уже признаны Минтрансом.

Я сегодня разберу неправомерное требование на примере Приказа Минтранса №7.

Применять я буду метод от противного – это математический метод, основанный на логике. Загружать точным определением не буду.

Но на словах скажу, чтобы вы понимали, как я это сделаю.

И сделаю это сразу на примере.

Сегодня возьмем простой пример:

В организации ООО «Х» (юридические услуги) есть две штатные единицы – директор и водитель. И есть один легковой служебный автомобиль, которым управляет водитель и возит по служебным делам директора (деловые встречи, налоговая, командировки и т.д.).

Мы с вами устанавливаем два утверждения:

1. Мы утверждаем, что данная организация «не перевозчик», потому что ООО «Х» не ведет деятельность по перевозке пассажиров, а ведет юридическую деятельность, которая и обозначена в Уставе организации.
2. УГАДН утверждает, что ООО «Х» перевозчик, потому что директор, находясь в служебном авто, согласно ПДД, является пассажиром, а значит ООО «Х» занимается перевозкой пассажира.

Утверждение №1 для нас является правдой, то есть **истинным утверждением**. Мы считаем себя правыми.

А Утверждение №2 мы считаем **ложным**, потому что мы считаем, что УГАДН не прав. Оба утверждения считаются абсолютно противоположными. Согласны? Это важно.

Так вот, в чем заключается «метод от противного».

Чтобы нам доказать, что утверждение №2 действительно ложное, мы делаем следующее: мы соглашаемся с УГАДН и говорим, что ООО «Х» действительно перевозчик, и попытаемся вписаться в требования к перевозчикам. Если это у нас вообще никак не получится, значит Утверждение №2 действительно ложное, а противоположное утверждение (то есть наше) является правдой.

Не запутались? Тогда начнем.

Доказывать мы будем, как я уже сказал, на примере Приказа Минтранса №7.

Рассуждать я буду от лица директора ООО «Х» потому что требования по обеспечению БДД в первую очередь предъявляются к Юридическому лицу (то есть к руководителю).

Итак, ко мне пришел надзорный инспектор, у меня есть служебный авто и водитель, который перевозит меня по служебным делам.

Инспектор утверждает, что ООО «Х» перевозчик, так как по ПДД я являюсь пассажиром, когда меня мой водитель перевозит.

Я СОГЛАШАЮСЬ, открываю пункт 4 статьи 20 ФЗ-196 «О БДД» и вижу, что я обязан выполнить Правила обеспечения перевозок, которые утверждены Приказом Минтранса №7.

Открываю Приказ Минтранса №7 и ставлю себе цель выполнить его требования.

Первое что я читаю это **Главу 1**. Общие положения:

«...2. Настоящие Правила определяют основные задачи и **требования по обеспечению безопасности** при организации и осуществлении перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, предъявляемые к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям (далее - субъекты транспортной деятельности) ...»

Я не буду по кускам разбирать фразу, а как исполнитель обращаю внимание, что для меня определены **требования по обеспечению безопасности**. Так написано в пункте 2.

Я обращаю внимание, на **Главу 2**. Это как раз те требования о которых говорится в пункте 2:

«**Требования к организации деятельности по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и грузов**»

I. Общие положения

1. Правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (далее - Правила) разработаны во исполнение статьи 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения"*(1).

Информация об изменениях:

Приказом Минтранса России от 10 марта 2016 г. N 53 пункт 2 изложен в новой редакции

См. текст пункта в предыдущей редакции

2. Настоящие Правила определяют основные задачи и **требования по обеспечению безопасности** при организации и осуществлении перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, предъявляемые к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям (далее - субъекты транспортной деятельности).

3. Субъекты транспортной деятельности обязаны обеспечивать организацию и осуществление мероприятий по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и грузов.

II. **Требования** к организации деятельности по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и грузов

Я пока иду верным путем. И задаю вопрос: «А что относится к этим требованиям?»

Читаем:

«4. **К требованиям по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и грузов** субъектами транспортной деятельности **относятся**:

...

3) **обеспечение безопасных условий перевозок пассажиров и грузов, включая перевозки в особых условиях.**»

II. Требования к организации деятельности по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и грузов

4. К требованиям по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и грузов субъектами транспортной деятельности относятся:

1) обеспечение профессиональной компетентности и профессиональной пригодности работников субъекта транспортной деятельности;

2) обеспечение соответствия транспортных средств, используемых в процессе эксплуатации, требованиям законодательства Российской Федерации о техническом регулировании;

3) обеспечение безопасных условий перевозок пассажиров и грузов, включая перевозки в особых условиях.

Теперь я ставлю себе цель найти эти безопасные условия, чтобы их обеспечить.

И нахожу Главу 5. Обеспечение безопасных условий перевозок пассажиров и грузов.

Отлично. Я пока иду верным путем.

RANS

V. Обеспечение безопасных условий перевозок пассажиров и грузов

32. Обеспечение безопасных условий перевозок пассажиров и грузов достигается:

обеспечением безопасных условий перевозок грузов;

обеспечением безопасных условий организации регулярных перевозок пассажиров;

обеспечением безопасных условий организации и осуществления перевозок пассажиров по заказам;

обеспечением безопасных условий организации и осуществления перевозок пассажиров легковым такси;

обеспечением безопасных перевозок пассажиров и грузов в особых условиях.

Я подбираюсь все ближе и понимаю, что выполнение *Требований по обеспечению безопасных условий перевозок пассажиров* (именно пассажиров, о грузах мы речь не ведем), достигается только **тремя способами**:

1. обеспечением безопасных условий **организации** регулярных перевозок пассажиров;
2. обеспечением безопасных условий **организации** и осуществления перевозок пассажиров по заказам;
3. обеспечением безопасных условий **организации** и осуществления перевозок пассажиров легковым такси;

Четвертого не дано. Я как законопослушное должностное лицо (директор ООО «Х»), которого возит водитель на служебном автомобиле, ставлю себе целью достичь обеспечение безопасных условий перевозок пассажиров именно одним из этих способов.

Заниматься «отсебятиной» не позволяет мне данный закон. Здесь иного не предусмотрено.

И я попробую достичь цели с помощью способа №1:

«обеспечить безопасные условия, организовав регулярные перевозки пассажиров».

Я нахожу соответствующий абзац, и что я вижу:

Обеспечение безопасных условий организации регулярных перевозок пассажиров

61. Маршруты регулярных перевозок пассажиров автобусами организуются на автомобильных дорогах I - IV категорий, а троллейбусами - на автомобильных дорогах I - III категорий.

Регулярное автобусное движение на участках дорог V категории может быть организовано в целях осуществления автобусных перевозок на подъездах к сельским населенным пунктам автобусами, относящимися к категории транспортных средств М2, при наличии на участках таких дорог твердого дорожного покрытия в соответствии с **законодательством** Российской Федерации об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности, а также местных уширений проезжей части достаточных для разезда транспортных средств в зоне видимости с транспортными средствами встречного направления движения с соблюдением **Правил** дорожного движения и требований безопасности, предъявляемых к транспортным средствам, обеспечивающим данные перевозки.

62. **Субъект транспортной деятельности**, осуществляющий регулярные перевозки пассажиров, **обязан**:

1) обеспечить каждого водителя следующими документами:

путевым листом;

расписанием (графиком) движения по маршруту регулярных перевозок;

схемой маршрута с указанием опасных участков;

2) осуществлять при выполнении перевозок **контроль соблюдения расписания (графика) движения и норм предельной вместимости** транспортных средств, соответствия пути движения транспортных средств установленным маршрутам регулярных перевозок.

Читая пункт 62, я понимаю, что я ОБЯЗАН сделать следующее.

«...обеспечить каждого водителя следующими документами:

1. *путевым листом;*
2. *расписанием (графиком) движения по маршруту регулярных перевозок;*
3. *схемой маршрута с указанием опасных участков...»*

Ну хорошо, путевым листом я водителя обеспечиваю. Это я выполняю. Но как я должен выполнить остальное?

Я должен составить расписание (график) движения по маршруту перевозки.

Но у меня нет регулярных перевозок. Меня водитель перевозит не регулярно, а по мере служебной необходимости. Я не могу всем своим партнерам, заказчикам, исполнителям устанавливать график встреч и место встреч там и тогда, когда я этого захочу. Я не знаю где и когда у меня будет следующая встреча.

Я не могу составить схему маршрута, не зная где я буду завтра. Это будет чистый лист.

А что же такое «регулярная перевозка»? В данном приказе терминология отсутствует. Но я нашел целый Федеральный закон Федеральный закон от 13 июля 2015 г. N 220-ФЗ

"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"

Прочитав начало этого закона, я понял, что регулярные перевозки осуществляются только автобусами, трамваями и троллейбусами. То есть регулярные перевозки это в нашем понимании городской транспорт с остановками.

Но это же не про меня.

Вот и первый «заворот кишок», так сказать.

Хорошо. Может я смогу выполнить требования с помощью способа №2: обеспечить безопасные условия организовав перевозки пассажиров **по заказам или такси?**

Обеспечение безопасных условий организации и осуществления перевозок пассажиров по заказам

68. Маршрут перевозки пассажиров по заказу определяется по соглашению фрахтовщика с фрахтователем с соблюдением требований к обеспечению безопасности дорожного движения.

69. При перевозках пассажиров в междугородном сообщении по заказам багаж должен размещаться только в багажных отсеках автобусов либо перевозиться отдельно в багажных автомобилях или в специальных прицепах.

Обеспечение безопасных условий организации и осуществления перевозок пассажиров легковым такси

70. Субъект транспортной деятельности обязан обеспечить водителя легкового такси информацией, перечисленной в подпунктах 1-7 пункта 16 настоящих Правил.

71. При перевозках пассажиров и багажа в междугородном сообщении легковым такси багаж должен размещаться только в багажных отсеках и (или) в прицепе.

Но в пункте 68 я вижу, что должно быть какое-то соглашение между фрахтовщиком и фрахтователем (кто это?). А если я поеду в другой город (в командировку), то мне надо нанимать **автобус** для моего багажа (чемодана с бельем), или нанимать **багажный автомобиль** или цеплять к служебному авто **специальный прицеп**.

Бред какой-то. И где найти понятие фрахтовщика и фрахтователя? В приказе Минтранса №7 этих понятий нет. Опять ищем и находим.

Цитирую, Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. N 259-ФЗ "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта"

«...21) **фрахтователь** - физическое или юридическое лицо, которое **по договору** фрахтования обязуется оплатить стоимость пользования всей либо частью вместимости одного или нескольких транспортных средств, предоставляемых на один или несколько рейсов для перевозок пассажиров и багажа, грузов;

22) **фрагтовщик** - юридическое лицо, индивидуальный предприниматель, принявшие на себя **по договору фрагтования** обязанность предоставить **фрагтователю** всю либо часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозок пассажиров и багажа, грузов...»

То есть, чтобы выполнить требование по способу №2 я, как физическое лицо, должен заключить договор с ООО «Х» о том, что мне оказывают услугу по перевозке самого себя?

Интересно, а когда надзорного инспектора привезли в ООО «Х» чтобы меня проверить, он тоже заключил договор с УГАДН об услугах перевозки?

Интересно. Так все организации в России делают, когда они не такси и не городской регулярный транспорт?

Ну вот вам и второй «заворот кишок».

Ну и напоследок. Если я не могу обеспечить безопасные условия перевозок пассажиров ни первым ни вторым способом, то мне остается только способ №3:

- организовать перевозку легковым такси.

То есть инспектор УГАДН реально считает, что я должен на служебный автомобиль поставить шашечки и за каждую поездку платить своему водителю по счетчику?

Ну вот вам и третий «заворот кишок».

Вывод:

Я как «перевозчик» (в рамках ООО «Х») поставил себе цель исполнить одно из требований Приказа Минтранса №7: обеспечить безопасность перевозок пассажиров одним из трех предлагаемых Приказом №7 способов. Но в рамках ООО «Х» это выполнить невозможно, что и требовалось доказать.

Это значит, что утверждение УГАДН, которые мы предположили истинным оказалось ложным.

Это значит, что организация ООО «Х» «НЕ перевозчик» и находится вне рамок Приказа Минтранса №7.

Метод от противного в действии.