

ГОСУДАРСТВЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЙ ПРОЦЕСС

DOI: 10.17803/1994-1471.2026.188.7.019-029

И. П. Барановский*

Двойная административная ответственность индивидуальных предпринимателей за нарушения в сфере пассажирских перевозок

Аннотация. Объектом административного правонарушения в сфере пассажирских перевозок могут быть общественные отношения как в сфере безопасности дорожного движения, так и в сфере защиты прав потребителей в случае оказания услуг. С помощью общенаучных методов изучена проблема пересечения объектов данных административных правонарушений, проанализирована допустимость возложения двойной ответственности. Проведен анализ судебной практики и мнений исследователей, выделены особенности административных правонарушений в сфере пассажирских перевозок, которые учитываются судебными органами при рассмотрении дел. Выявлена особенность возложения административной ответственности в сфере пассажирских перевозок в части возможности привлечения индивидуальных предпринимателей за нарушения и в сфере безопасности дорожного движения, и в сфере защиты прав потребителей. Выработаны рекомендации по совершенствованию правоприменительной практики в сфере пассажирских перевозок автомобильным транспортом.

Ключевые слова: индивидуальный предприниматель; лицензирование перевозок; управление транспортным средством без документов; судебная практика; применение нескольких мер ответственности; транспортная система; пассажирский транспорт; двойная административная ответственность; пассажирские перевозки; зеленый цифровой коридор пассажира

Для цитирования: Барановский И. П. Двойная административная ответственность индивидуальных предпринимателей за нарушения в сфере пассажирских перевозок // Актуальные проблемы российского права. — 2026. — Т. 21. — № 7. — С. 19–29. — DOI: 10.17803/1994-1471.2026.188.7.019-029

© Барановский И. П., 2026

* Барановский Игорь Павлович, аспирант 3-го курса Вятского государственного университета (ВятГУ), консультант Министерства финансов Кировской области
Московская ул., д. 36, г. Киров, Российская Федерация, 610000
baranovskyig@gmail.com

Dual Administrative Liability of Individual Entrepreneurs for Violations in the Field of Passenger Transportation

Igor P. Baranovskiy, Third-Year Postgraduate Student, Vyatka State University (VyatSU); Consultant, Ministry of Finance, Kirov Region, Kirov, Russian Federation
baranovskiyig@gmail.com

Abstract. The paper examines the legal permissibility of imposing dual administrative liability on individual entrepreneurs for administrative offenses in the field of passenger transportation by motor vehicle. The specific nature of such offenses lies in the fact that their object may encompass public relations both in the sphere of road traffic safety and in the sphere of consumer protection in the provision of services. Using general scientific research methods, the study explores the issue of overlap between the objects of these administrative offenses and analyzes the admissibility of imposing dual liability. The paper further reviews judicial practice and scholarly opinions, identifying the distinguishing features of administrative offenses in the field of passenger transportation that are taken into account by courts in adjudicating such cases. The study reveals a particular feature of administrative liability in the sphere of passenger transportation, namely the possibility of holding individual entrepreneurs liable simultaneously for violations relating to road traffic safety and consumer protection. The author proposes recommendations aimed at improving law-enforcement practice in passenger transportation by motor vehicle.

Keywords: individual entrepreneur; transportation licensing; operation of a motor vehicle without required documentation; judicial practice; permissibility of imposing multiple forms of liability; transportation system; passenger transport; dual administrative liability; passenger transportation; Green Digital Passenger Corridor

Cite as: Baranovskiy IP. Dual Administrative Liability of Individual Entrepreneurs for Violations in the Field of Passenger Transportation. *Aktual'nye problemy rossijskogo prava*. 2026;21(7):19-29. (In Russ.). DOI: 10.17803/1994-1471.2026.188.7.019-029

Российская Федерация обладает крупнейшей территорией с различными климатическими условиями и рельефом, что, безусловно, осложняет перевозку пассажиров. Правительство РФ отдает приоритет развитию общественного транспорта как «средства ограничения количества транспортных средств на дорогах и последующего снижения загрязнения воздуха»¹. Одной из задач, обеспечивающих достижение государственной и общественной безопасности в Российской Федерации, является повышение безопасности дорожного движения².

Нарушение правил перевозки автомобильным транспортом может привести к серьезным

последствиям: аварийным ситуациям и травмированию пассажиров.

Так, по данным Научного центра безопасности дорожного движения МВД России³, в 2024 г. аварийность с участием автобусов снизилась относительно 2023 г.: количество ДТП — на 3,1 %, число погибших — на 3,4 %, раненых — на 3,3 %.

Количество ДТП из-за виновных действий водителей также снизилось на 1,2 %, количество раненых — на 0,5 %, а количество погибших резко выросло — на 15,9 %. Количественные показатели аварийности в 2022–2024 гг. указаны на диаграмме 1.

¹ См.: Эбзеев А. А., Судоргин О. А., Нестерчук О. А., Иванов В. Г. Влияние политики на транспортную систему Российской Федерации // Управление. 2023. № 2. С. 35–44.

² Указ Президента РФ от 02.07.2021 № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» // СЗ РФ. 2021. № 27 (ч. II). Ст. 5351.

³ Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2024 г. Информационно-аналитический обзор под общ. ред. О. М. Порташниковой, Д. В. Митрошина // Официальный сайт Научного центра БДД МВД России. URL: <https://media.mvd.ru/files/embed/11400230> (дата обращения: 01.09.2025).

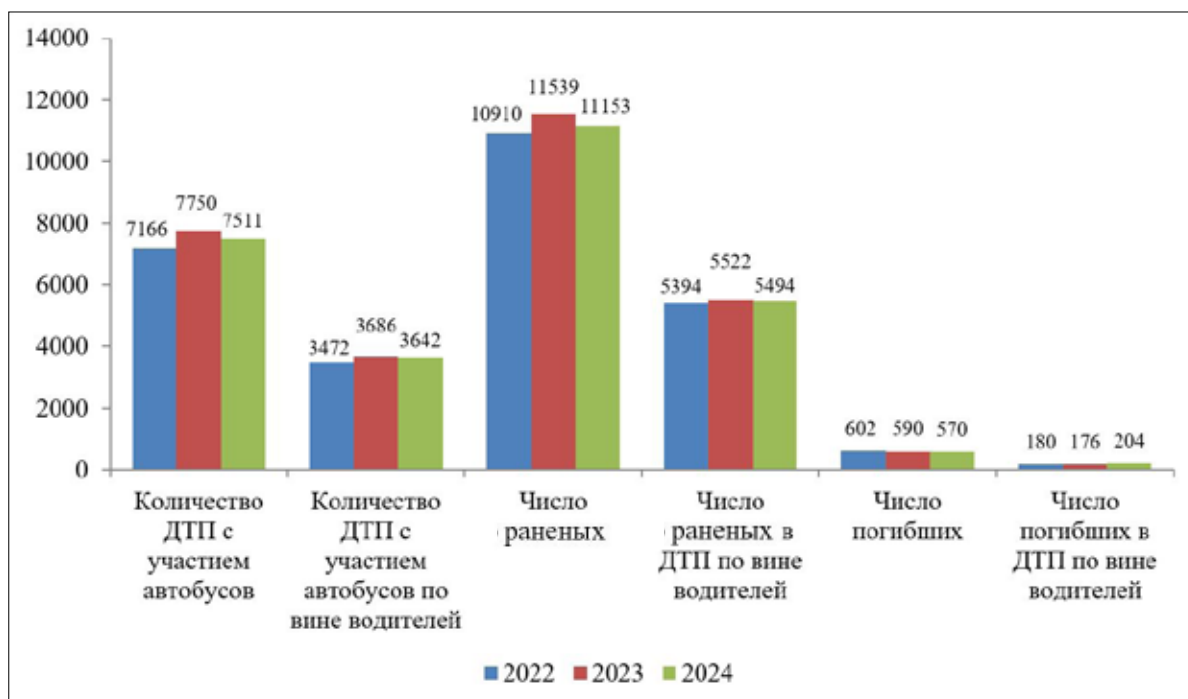


Диаграмма 1. Показатели аварийности с участием автобусов

В 2024 г. отмечен рост ДТП с участием легковых такси. Число аварий увеличилось на 5,7 %, количество погибших — на 42 %, ране-

ных — на 4,9 %. Числовые характеристики аварийности в 2022–2024 гг. указаны на диаграмме 2.

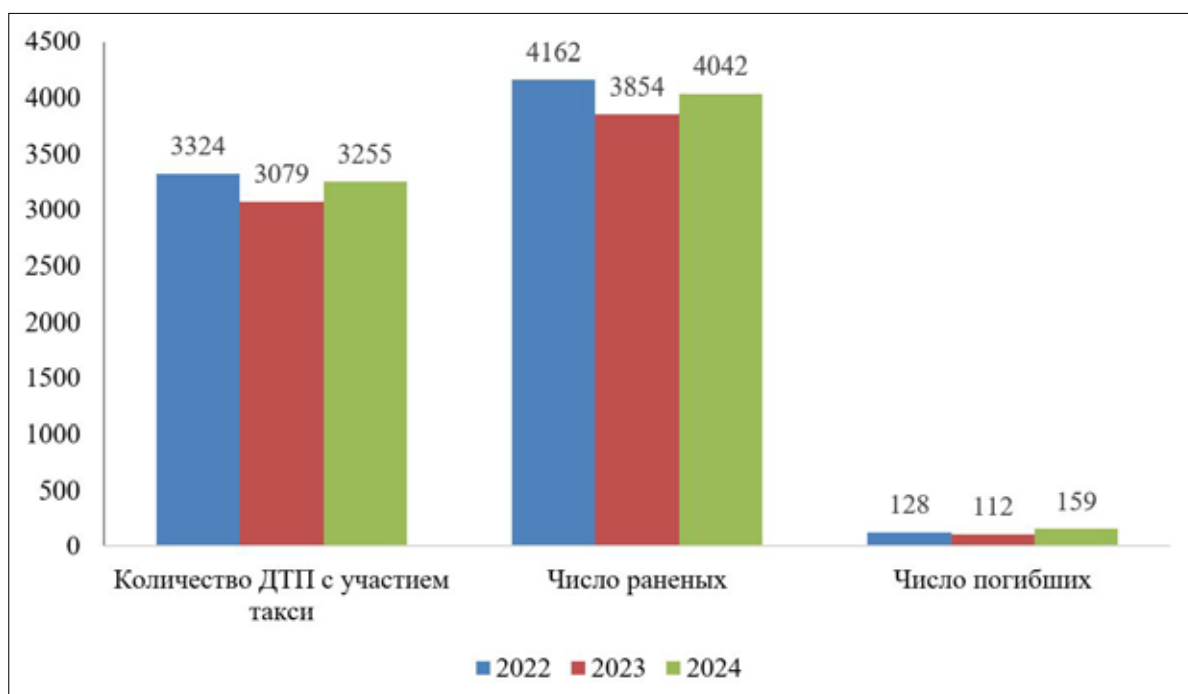


Диаграмма 2. Показатели аварийности с участием легковых такси

Число аварий по вине водителей такси по сравнению с 2023 г. выросло на 7,5 %, количество погибших в них — на 30,4 %, раненых — на 5,1 %. Причинами аварий с участием легкового такси являются несоблюдение водителем очередности проезда, неправильный выбор дистанции, нарушение скоростного режима движения, нарушение правил проезда пешеходного перехода, т.е. фактически совпадают с указанными для водителей пассажирских автобусов.

С участием легковых такси, владельцами которых являются индивидуальные предприниматели, произошло 43,4 % от всех ДТП, доля погибших — 47,8 %. Доля аварийности с участием автобусов, фактически эксплуатируемых индивидуальными предпринимателями, составила 11,5 %, а доля погибших, приходящаяся на эти аварии, — 14,6 % от общего количества погибших.

Административная ответственность за административное правонарушение правил перевозки пассажиров автомобильным транспортом установлена Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях. Она применяется в отношении физических лиц (водителей), должностных лиц, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей (перевозчиков). Административные правонарушения в сфере безопасности дорожного движения являются одними из самых распространенных в связи с большим количеством участников дорожного движения. Цель применения административной ответственности — обеспечение соблюдения правил перевозки пассажиров автомобильным транспортом и профилактика нарушений, способствующих возникновению опасных дорожных ситуаций.

В связи с этим важно обратить внимание на необходимость комплексного подхода и соблюдения справедливости при возложении административной ответственности. Зачастую наказания за нарушения правил перевозки оказываются незначительными по сравнению с получаемыми от предпринимательской деятельности выго-

дами. Особенно это касается мелких перевозчиков, например индивидуальных предпринимателей, чьи доходы ниже, а желание сэкономить перевешивает заботу о безопасности и необходимость выполнять законные требования.

Государство предусмотрело дополнительный правовой механизм защиты прав пассажиров. В рамках законодательства о защите прав потребителей на перевозчиков распространяется ответственность за нарушение прав потребителей услуги (пассажиров)⁴. В связи с этим оказание услуги ненадлежащего качества может повлечь привлечение к административной ответственности в соответствии со ст. 14.4 КоАП РФ. Статья предусматривает санкции для перевозчиков и их должностных лиц. Размер санкции увеличивается в связи с повторностью административных правонарушений. За повторное административное правонарушение предусмотрена конфискация предмета (орудия) административного правонарушения. Эта мера ответственности имеет большой потенциал, поскольку расширяет возможности административной практики, однако логично, что она должна применяться только при наличии существенной угрозы безопасности населения в балансе с невмешательством в хозяйственную социально значимую деятельность перевозчика. Например, Верховный Суд РФ рассматривал кассационную жалобу индивидуального предпринимателя, привлеченного к административной ответственности по ч. 2 ст. 11.23 КоАП РФ с одновременным арестом автобуса как орудия административного правонарушения. При этом Верховный Суд РФ поддержал решения нижестоящих судов об излишней санкции в виде ареста автобуса, указав на «отсутствие доказательств того, что арест транспортного средства осуществлен ввиду регулярных и целенаправленных нарушений, совершаемых предпринимателем, и являлся вынужденной мерой обеспечения производства по делу об административном правонарушении, которая применялась в целях пресечения административного правонарушения»⁵.

⁴ Закон РФ от 07.02.1992 № 2300-1 «О защите прав потребителей» // СЗ РФ. 1996. № 3. Ст. 140.

⁵ Определение Верховного Суда РФ от 26.01.2022 № 305-ЭС21-21811 по делу № А41-70724/22020 // Карто-тека арбитражных дел. URL: <https://kad.arbitr.ru/Document/Pdf/3b18ff67-b8f5-4bc7-9557-dd8e7f955c63/>

Здесь важно ответить на вопрос, не нарушает ли привлечение индивидуальных предпринимателей к административной ответственности в соответствии со ст. 14.4 КоАП РФ принцип недопустимости привлечения к двойной административной ответственности за одно и то же административное правонарушение. Так, индивидуальный предприниматель, обжалуя привлечение к административной ответственности по двум статьям КоАП РФ, обращал внимание, что сравнение диспозиций рассматриваемых составов правонарушений свидетельствует о том, что они не могут быть совершены лицом посредством одного действия (бездействия)⁶.

В международной и отечественной практике распространена точка зрения о невозможности применения нескольких мер ответственности при совпадении объекта, объективной стороны и субъекта правонарушения⁷. Верховным Судом РФ указано, что «в части, не урегулированной специальными законами, на отношения, возникающие из договора перевозки пассажиров и багажа... распространяется Закон Российской Федерации от 07.02.1992 № 2300-1 «О защите прав потребителей»»⁸.

Проанализируем, есть ли совпадение трех составляющих составов административного правонарушения в исследуемом случае.

Главами 11 и 12 КоАП РФ охраняются общественные отношения, связанные с безопасностью дорожного движения и использованием транспортных средств, статьей 14.4 КоАП РФ — общественные отношения, связанные с защитой прав потребителей, в нашем случае услуг пассажирских перевозок. Значит, одно и то же деяние на пассажирском автотранспорте может посягать на различные общественные интересы.

В главе 12 КоАП РФ указаны субъекты административных правонарушений — участники дорожного движения, в ст. 14.4 это перевозчики — исполнители услуги пассажирских перевозок. Судебная практика подтверждает: даже если административные правонарушения совершены одним лицом, это не значит, что это одно административное правонарушение⁹. Верховный Суд РФ отмечает, что если субъекты различны по правовому статусу, то совпадение их в одном лице допускает применение двойной ответственности¹⁰. Индивидуальный предприниматель, самостоятельно оказывающий услуги пассажирских перевозок, может быть привлечен к административной ответственности и как лицо, оказывающее услугу перевозки, и как водитель, нарушивший правила дорожного движения.

Объективная сторона административных правонарушений в данном случае аналогична: это одни и те же действия по нарушению пра-

e662010b-8a37-4fdc-9646-e6b8184cebe7/A41-70724-2020_20220126_Opredelenie.pdf?isAddStamp=True (дата обращения: 01.09.2025).

⁶ Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа от 28.05.2024 № Ф03-1291/2024 по делу № А04-8089/2023 // Картотека арбитражных дел. URL: https://kad.arbitr.ru/Document/Pdf/a0838371-1905-4d73-a494-e3e3d04ea67d/022af7e1-52b1-4f9f-9716-5b26c679915a/A04-8089-2023_20240528_Postanovlenie_kassacionnoj_instancii.pdf?isAddStamp=True (дата обращения: 01.09.2025).

⁷ Баканов К. С. Обеспечение безопасности дорожного движения перевозчиком как условие надлежащего оказания услуг по перевозке пассажиров // Пролог : журнал о праве. 2023. № 4 (40). С. 50–58.

⁸ Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26.06.2018 № 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции» // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2018. № 8.

⁹ Постановление Пятнадцатого арбитражного апелляционного суда от 14.08.2020 № 15АП-9872/2020 по делу № А53-45431/2019 // Картотека арбитражных дел. URL: https://kad.arbitr.ru/Document/Pdf/3b334bc8-b950-4385-911f-759190efc7ce/fe48f225-0f96-4bbb-aa28-1c91e0feaa85/A53-45431-2019_20200814_Postanovlenie_apelljacionnoj_instancii.pdf?isAddStamp=True (дата обращения: 01.09.2025).

¹⁰ Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24.03.2005 № 5 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2005. № 6.

вил безопасности на дорогах, различающиеся юридической квалификацией в рамках статей КоАП РФ. Судебные органы учитывают комплексный характер нарушений в сфере пассажирских перевозок и допускают привлечение к административной ответственности одновременно по нескольким статьям КоАП РФ¹¹.

Как видим, действия нарушителей касаются различных составов административных правонарушений по признакам объекта, субъекта и объективной стороны. Отдельные ученые указывают, что «первостепенное значение имеет именно сущность и направленность действий, из каких правоотношений они исходят»¹².

В ходе исследования проведен анализ объективной стороны наиболее распространенных административных правонарушений в сфере безопасности пассажирских перевозок автомобильным транспортом с целью выявления возможности возложения в рамках таких нарушений «двойной» ответственности.

1. Управление транспортным средством без документов

Федеральным законодательством о безопасности дорожного движения определены документы для управления автомобилем: водительское удостоверение; регистрационные документы на транспортное средство; полис обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО)¹³. Отсутствие любого из этих документов считается административным правонарушением в сфере безопасности дорожного движения. Статья 12.3 КоАП РФ предусматривает административный штраф за управление транс-

портным средством водителем, не имеющим необходимых документов.

Требования к услуге пассажирских перевозок автобусом устанавливают еще более широкий перечень необходимых документов для выхода в рейс. К стандартным документам добавляются: копия лицензии на осуществление пассажирских перевозок; путевой лист; копия договора об оказании транспортных услуг; копии документов об утверждении маршрутов (в случае работы на регулярных пассажирских перевозках); полис обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика и др. Сотрудник ГАИ вправе отстранить водителя от управления и отправить транспортное средство на специализированную стоянку, пока нарушение не будет устранено владельцем автобуса.

В качестве примера можно привести определение Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда РФ от 13.09.2019 № 310-ЭС19-6050 по делу № А08-5890/2017. Суд признал правомерным и соразмерным задачам производства по делу об административном правонарушении арест транспортного средства индивидуального предпринимателя и указал, что «автобус, используемый для осуществления регулярных перевозок пассажиров с нарушением установленного порядка — при отсутствии карты маршрута регулярных перевозок, наличие которой является обязательным, — признается орудием совершения административного правонарушения»¹⁴.

Следовательно, управление транспортным средством без документов составляет объективную сторону как административного правонарушения, связанного с безопасностью дорожного

¹¹ Постановление Пятнадцатого арбитражного апелляционного суда от 14.08.2020 № 15АП-9872/2020 по делу № А53-45431/2019 // Картоoteca арбитражных дел. URL: https://kad.arbitr.ru/Document/Pdf/3b334bc8-b950-4385-911f-759190efc7ce/fe48f225-0f96-4bbb-aa28-1c91e0feaa85/A53-45431-2019_20200814_Postanovlenie_apelljacionnoj_instancii.pdf?isAddStamp=True (дата обращения: 01.09.2025).

¹² Баканов К. С., Исаев М. М. Одновременное применение к перевозчику нескольких мер ответственности за нарушение требований по обеспечению безопасности дорожного движения // Вестник Московского университета МВД России. 2023. № 6. С. 26–31.

¹³ Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // СЗ РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.

¹⁴ Определение Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда РФ от 13.09.2019 № 310-ЭС19-6050 по делу № А08-5890/2017 // Картоoteca арбитражных дел. URL: <https://kad.arbitr.ru/Document/>

движения, так и административного правонарушения в сфере защиты прав потребителей, предусмотренного статьей 14.4 КоАП РФ.

2. Нарушение условий лицензионной деятельности

Услуга перевозки пассажиров должна осуществляться только лицензированными перевозчиками. В соответствии с Положением о лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами¹⁵ обязательному лицензированию подлежат индивидуальные предприниматели, осуществляющие регулярные перевозки пассажиров городским общественным транспортом, междугородним сообщением и международными рейсами. Для успешного прохождения процедуры лицензирования перевозчики должны выполнить ряд обязательных требований: наличие достаточного количества исправных транспортных средств соответствующей категории; квалификация водителей и других работников, занятых в сфере перевозок; регулярное прохождение технического осмотра транспортных средств; соответствие транспортных средств санитарным и экологическим стандартам; страхование гражданской ответственности перевозчика.

Любое нарушение перевозчиком правил лицензирования может служить основанием для его привлечения к административной ответственности за правонарушения в сфере защиты прав потребителей данных услуг. Статья 14.1 КоАП РФ относит к административным правонарушениям осуществление предпринимательской деятельности без лицензии, когда лицензия является обязательной. Например, осуществление деятельности без лицензии или с нарушением лицензионных требований грозит должностному лицу штрафом от 3 тыс. до 4 тыс. руб.;

юридическому лицу — штрафом от 100 тыс. до 200 тыс. руб. либо административным приостановлением деятельности на срок до 90 суток.

В соответствии с постановлением Верховного Суда РФ от 25.12.2023 № 31-АД23-11-К6 индивидуальный предприниматель был привлечен к административной ответственности по ч. 3 ст. 14.1.2 КоАП РФ в связи с осуществлением предпринимательской деятельности в области транспорта с нарушением условий, предусмотренных лицензией. Предпринимателем был допущен выпуск на линию автобуса, не оснащенного работоспособной аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS. При проведении государственного контроля (надзора) по результатам инструментального обследования автобуса было установлено, что сведения об эксплуатируемом индивидуальным предпринимателем автобусе в Ространснадзор не передаются и в информационной системе отсутствуют. В ходе рассмотрения дела было выяснено, что нарушение условий лицензии было вызвано ошибкой предпринимателя при подаче заявки на идентификацию в системе ГЛОНАСС, что повлекло невозможность идентификации установленной на данном автобусе аппаратуры спутниковой навигации в ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС»¹⁶.

Отсюда следует вывод, что нарушение правил лицензирования в сфере пассажирских перевозок является объективной стороной административного правонарушения в сфере безопасности дорожного движения и защиты прав потребителей.

3. Нарушение режима труда и отдыха водителей

Рабочий день водителя пассажирского автобуса не должен превышать установленную законодательством продолжительность¹⁷. Несоблю-

Pdf/a0385955-72fb-4c19-9b18-12c423b23720/92c1312b-f6de-4444-8258-b5576103c47e/A08-5890-2017_20190913_Opredelenie.pdf?isAddStamp=True (дата обращения: 01.09.2025).

¹⁵ Постановление Правительства РФ от 07.10.2020 № 1616 «О лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами» // СЗ РФ. 2020. № 42 (ч. II). Ст. 6582.

¹⁶ Постановление Верховного Суда РФ от 25.12.2023 № 31-АД23-11-К6 // СПС «Гарант». URL: <https://base.garant.ru/408404295/> (дата обращения: 01.09.2025).

¹⁷ Приказ Минтранса России от 16.10.2020 № 424 «Об утверждении Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда водителей автомобилей» // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru>. 09.12.2020 (дата обращения: 01.09.2025).

дение режима труда и отдыха может повлечь негативные последствия и для самого водителя, и для окружающих. Усталость и сонливость приводят к замедлению реакции и снижению концентрации водителя, а значит, к увеличенному риску попадания в ДТП.

По статистике, количество аварий с участием автобусов, водители которых допустили нарушение режима труда и отдыха, снизилось на 19,2 %, однако число погибших в таких ДТП увеличилось на 4,8 %, раненых — на 1,8 %.

Согласно ст. 11.23 КоАП РФ нарушение режима труда и отдыха водителей автотранспорта наказывается следующим образом: водитель получит предупреждение или штраф в размере от 1 тыс. до 3 тыс. руб.; перевозчик — штраф от 30 тыс. до 50 тыс. руб.

Согласно законодательству перевозчик должен обеспечивать оказание услуг, соответствующих стандартам качества и безопасности, гарантировать сохранность жизни и здоровья пассажиров. А значит, соблюдение режима труда и отдыха работающих водителей — одно из основных требований безопасности услуги пассажирских перевозок автотранспортом.

4. Нарушение порядка перевозки детей

Согласно российскому законодательству об оказании услуг пассажирских перевозок все участники дорожного движения обязаны пользоваться ремнями безопасности, если таковые предусмотрены конструкцией автомобиля. Организация перевозки групп детей школьного возраста подразумевает особый порядок оформления и сопровождения рейса. В частности, необходимо наличие сопровождающих взрослых, координаторов, обеспечение связи с родителями и школой. Следовательно, любое несоблюдение правил перевозки детей нарушает правила оказания услуг пассажирских пе-

ревозок и может повлечь административную ответственность по ст. 14.4 КоАП РФ.

Эта же объективная сторона является элементом состава административного правонарушения в сфере безопасности дорожного движения. Статьей 12.23 КоАП РФ предусмотрено наказание за административное правонарушение правил организованной перевозки группы детей автобусами. Например, Верховный Суд РФ в постановлении от 28.08.2020 № 14-АД20-8 согласился с правомерностью привлечения индивидуального предпринимателя к административной ответственности по ч. 4 ст. 12.23 КоАП РФ в связи с перевозкой группы детей с нарушением требований Технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств»¹⁸ в части отсутствия окраски кузова в желтый цвет и контрастных надписей «ДЕТИ» по периметру автобуса¹⁹.

5. Несоблюдение норм вместимости автобуса

Допустимая норма загрузки пассажиров и багажа устанавливается правилами дорожного движения и техническими характеристиками транспортных средств. Перегрузка автомобиля увеличивает нагрузку на двигатель, тормоза и подвеску, что снижает управляемость и увеличивает вероятность ДТП. За превышение установленного нормативами количества пассажиров для водителя предусмотрен штраф 500 руб., а для перевозчика — штраф от 100 тыс. до 300 тыс. руб.

Примеры судебной практики показывают, что переполненность автобуса как административное правонарушение, связанное с безопасностью дорожного движения, также является и характеристикой оказываемой услуги перевозки. Согласно постановлению Верховного Суда РФ от 02.03.2023 № 37-АД23-1-К1 индивидуальный предприниматель был привле-

¹⁸ Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877 «О принятии технического регламента Таможенного союза “О безопасности колесных транспортных средств”» // Официальный сайт Комиссии Таможенного союза. URL: <http://www.tsouz.ru/>. 15.12.2011 (дата обращения: 01.09.2025).

¹⁹ Постановление Верховного Суда РФ от 28.08.2020 № 14-АД20-8 // Юридическая информационная система «Легалакт — законы, кодексы и нормативные правовые акты Российской Федерации». URL: <https://legallacts.ru/sud/postanovlenie-verkhovnogo-suda-rf-ot-28082020-n-14-ad20-8/> (дата обращения: 01.09.2025).

чен к административной ответственности по ч. 6 ст. 12.31.1 КоАП РФ, а водитель — по ч. 1 ст. 12.23 КоАП РФ в связи с нарушением предельной вместимости, указанной изготовителем автобуса (во время перевозки в нем находилось 26 пассажиров вместо 19). Индивидуальный предприниматель был привлечен к административной ответственности, несмотря на то что указал, что создал все условия для надлежащего оказания услуги перевозки пассажиров: «назначил ответственное за безопасность дорожного движения лицо, утвердил график выезда должностных лиц для контроля на линии, ведет журнал об инструктажах с водительским составом по безопасности движения, разработал и утвердил должностную инструкцию водителя К., согласно которой на водителя возлагается обязанность обеспечения безопасности перевозок пассажиров»²⁰.

6. Эксплуатация технически неисправного транспорта

Техническое состояние транспортного средства непосредственно влияет на вероятность возникновения ДТП, уровень травматизма и степень риска для участников дорожного движения. Последствия эксплуатации неисправного транспорта варьируются от незначительных поломок до серьезных ДТП, приводящих к гибели людей и значительным материальным убыткам.

В то же время несоответствие технических характеристик транспортного средства заявленным в условиях договора перевозки пассажиров является нарушением законодательства о защите прав потребителей. В деле № А70-13174/2024 рассматривался спор о взыскании убытков с индивидуального предпринимателя в связи с ухудшенными характеристиками ис-

пользованного транспортного средства: автобусы не были оборудованы мягкими откидными сидениями для пассажиров, как это было предусмотрено условиями оказания услуг. Судом отмечена важность для безопасности пассажиров соблюдения условий, оговоренных соглашением сторон: «Наличие мягких откидных сидений может рассматриваться заказчиком как один из важных показателей технического состояния транспортного средства и включаться в состав технических требований конкурсной документации»²¹.

Эксплуатация транспортных средств, имеющих неисправности тормозной системы, рулевого управления, фар, стеклоочистителей и других элементов (ст. 12.5 КоАП РФ), предусматривает административную ответственность в сфере безопасности дорожного движения и ведет к наложению административного наказания, размер штрафа составляет от 500 до нескольких тысяч рублей.

Итак, двойственность административной ответственности является особенностью сферы пассажирских перевозок автомобильным транспортом, когда одна и та же объективная сторона административного правонарушения посягает на различные общественные отношения и наказывается разными административными санкциями. Возможность применения двойной ответственности по-прежнему остается дискуссионной, особенно с учетом расширения государственной политики по снижению административной нагрузки на деятельность малых форм бизнеса, в том числе индивидуальных предпринимателей.

По мнению автора статьи, привлечение индивидуальных предпринимателей к административной ответственности за нарушения правил перевозки пассажиров автомобильным

²⁰ Постановление Верховного Суда РФ от 02.03.2023 № 37-АД23-1-К1 // Юридическая информационная система «Легалакт — законы, кодексы и нормативные правовые акты Российской Федерации». URL: <https://legalacts.ru/sud/postanovlenie-verkhovnogo-suda-rf-ot-02032023-n-37-ad23-1-k1/> (дата обращения: 01.09.2025).

²¹ Постановление Арбитражного Суда Западно-Сибирского округа от 30.06.2025 по делу № А70-13174/2024 // Картотека арбитражных дел. URL: https://kad.arbitr.ru/Document/Pdf/851a504a-8f66-45c8-951c-35e9d1c386b4/7015ae85-1d45-40fe-83c0-da6f98762098/A70-13174-2024_20250630_Postanovlenie_kassacionnoj_instancii.pdf?isAddStamp=True (дата обращения: 01.09.2025).

транспортом по разным статьям КоАП РФ не является нарушением принципа недопустимости двойного привлечения к административной ответственности, предусмотренного частью 5 ст. 4.1 КоАП РФ. В сфере пассажирских перевозок одними и теми же деяниями нарушаются правила безопасности дорожного движения и требований законодательства о защите прав потребителей, т.е. различные общественные отношения. При этом административные санкции назначаются по разным статьям КоАП РФ за различные административные правонарушения, у которых совпадает только один элемент состава — объективная сторона, но не идентичен объект и нередко субъект административного правонарушения. Ограничение административной ответственности рассмотрением нарушения только одной сферы общественных отношений влияло бы на эффективность реализации охранительной функции административного права.

Для защиты прав граждан необходимо грамотное комплексное использование всех имеющихся возможностей. Поскольку нарушение требований к безопасности дорожного движения при пассажирских перевозках становится причиной привлечения индивидуального предпринимателя и к ответственности за нарушение требований законодательства о защите прав потребителей, необходимо рассмотреть вопрос эффективности взаимодействия контрольно-надзорных органов (ГАИ, Ространснадзор) при обмене с потребителями услуг информацией о возложении ответственности. В данном случае пассажиры — потребители услуг выступают субъектом контроля частного права. Данный институт в России слабо развит в связи с отсутствием правовых оснований. Вместе с тем контроль со стороны пассажиров мог бы помочь предотвращать отдельные административные правонарушения перевозчиков.

Транспортной стратегией Российской Федерации в рамках цифровизации перевозки пассажиров предусмотрено введение цифрового профиля пассажира²². Проект «Зеленый цифровой коридор пассажира»²³ предусматривает использование биометрических данных граждан для повышения уровня сервиса, например для сокращения времени в пути, количества мошеннических действий, обеспечения необходимого уровня безопасности. Передача информации между контрольно-надзорными органами и потребителями услуг могла бы осуществляться посредством указанного профиля. Оповещение о факте привлечения перевозчика к административной ответственности способствовало бы гарантированной защите прав пассажира. Сообщения о фактах нарушений правил дорожного движения и ненадлежащего качества перевозки пассажиров в конечном счете смогли бы обеспечить повышение безопасности указанных услуг.

Итак, нами рассмотрена проблема возложения на индивидуальных предпринимателей двойной административной ответственности за административные правонарушения в сфере пассажирских перевозок автомобильным транспортом. В ходе анализа доказано, что законодательство не запрещает применять административную ответственность как за нарушение в сфере безопасности дорожного движения, так и за нарушение в сфере защиты прав потребителей. Автором по итогам исследования сделан вывод об отсутствии нарушения принципа недопустимости возложения двойной административной ответственности за одни и те же административные правонарушения. В связи с этим предлагается усовершенствовать взаимодействие контрольных органов и пострадавших потребителей посредством использования цифрового профиля пассажира для оповещения пассажиров о возложении на перевозчика административной ответственности.

²² Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // СЗ РФ. 2021. № 50 (ч. IV). Ст. 8613.

²³ Распоряжение Правительства РФ от 03.11.2023 № 3097-р «Об утверждении стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года» // СЗ РФ. 2023. № 46. Ст. 8274.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. *Баканов К. С.* Обеспечение безопасности дорожного движения перевозчиком как условие надлежащего оказания услуг по перевозке пассажиров // Пролог : журнал о праве. — 2023. — № 4 (40). — С. 50–58.
2. *Баканов К. С., Исаев М. М.* Одновременное применение к перевозчику нескольких мер ответственности за нарушение требований по обеспечению безопасности дорожного движения // Вестник Московского университета МВД России. — 2023. — № 6. — С. 26–31.
3. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2024 году. Информационно-аналитический обзор / под общ. ред. Портashникова О. М. и Митрошина Д. В. // Официальный сайт Научного центра БДД МВД России. URL: <https://media.mvd.ru/files/embed/11400230> (дата обращения: 01.09.2025).
4. *Эбзеев А. А., Судоргин О. А., Нестерчук О. А., Иванов В. Г.* Влияние политики на транспортную систему Российской Федерации // Управление. — 2023. — № 2. — С. 35–44.

Материал поступил в редакцию 25 сентября 2025 г.

REFERENCES (TRANSLITERATION)

1. *Bakanov K. S.* Obespechenie bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya perevozchikom kak uslovie nadlezhashchego okazaniya uslug po perevozke passazhirov // Prolog: zhurnal o prave. — 2023. — № 4 (40). — S. 50–58.
2. *Bakanov K. S., Isaev M. M.* Odnovremennoe primeneniye k perevozchiku neskol'kikh mer otvetstvennosti za narusheniye trebovaniy po obespecheniyu bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya // Vestnik Moskovskogo universiteta MVD Rossii. — 2023. — № 6. — S. 26–31.
3. *Dorozhno-transportnaya avariynost v Rossiyskoy Federatsii v 2024 godu.* Informatsionno-analiticheskiy obzor / pod obshch. red. Portashnikova O. M. i Mitroshina D. V. // Ofitsialnyy sayt Nauchnogo tsentra BDD MVD Rossii. URL: <https://media.mvd.ru/files/embed/11400230> (data obrashcheniya: 01.09.2025).
4. *Ebzeev A. A., Sudorgin O. A., Nesterchuk O. A., Ivanov V. G.* Vliyanie politiki na transportnuyu sistemu Rossiyskoy Federatsii // Upravlenie. — 2023. — № 2. — S. 35–44.