

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования  
«Тольяттинский государственный университет»

Институт права

(наименование института полностью)

Кафедра «Конституционное и административное право»

(наименование)

40.04.01 Юриспруденция

(код и наименование направления подготовки)

Правовое обеспечение государственного управления и местного самоуправления

(направленность (профиль))

## **ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ)**

на тему «Актуальные проблемы применения административного законодательства в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси на территории Санкт-Петербурга»

Студент

М.О. Козлова

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Научный  
руководитель

к.ю.н., доцент, А.А. Мусаткина

(ученая степень, звание, И.О. Фамилия)

## Содержание

Введение.....	3
1 Административное законодательство в сфере перевозок пассажиров и багажа легковыми такси на территории Санкт-Петербурга.....	7
1.1 Нормативное регулирование деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси на территории Санкт-Петербурга.....	7
1.2 Административная ответственность за нарушения перевозки пассажиров и багажа легковыми такси на территории Санкт-Петербург .....	12
2 Практика привлечения лиц к административной ответственности, осуществляющих деятельность по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси на территории Санкт-Петербурга .....	24
2.1 Порядок привлечения лиц к административной ответственности ..	24
2.2 Практика рассмотрения Арбитражными судами и судами общей юрисдикции дел об оспаривании постановлений Комитета по транспорту о привлечении к административной ответственности .....	34
2.3 Исполнение постановлений по делам об административных правонарушениях .....	39
3 Проблемы реализации административного законодательства в сфере перевозок пассажиров и багажа легковыми такси на территории Санкт-Петербурга и пути их решения .....	44
3.1 Проблемы осуществления регионального государственного контроля .....	44
3.2 Предложения по совершенствованию законодательства в сфере перевозок пассажиров и багажа легковыми такси и ожидаемые результаты.....	52
Заключение .....	59
Список используемой литературы и используемых источников.....	65

## Введение

**Актуальность темы исследования** обусловлена необходимостью исследования особенностей и проблем применения административного законодательства в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси на территории Санкт-Петербурга.

В связи с отмеченным целесообразно добавить, что борьба с нелегальным извозом пассажиров, которая ведется в крупных городах Российской Федерации, на сегодняшний день обусловила принятие ряда специальных правовых актов, которые регулируют отношения в данной области.

Однако, несмотря на данное весьма положительное обстоятельство, правоприменитель продолжает сталкиваться с некоторыми нерешенными в данной области проблемами, среди которых, в частности:

- недостаточная четкость определений, которые используются в указанной сфере;

- отсутствие единообразной судебной практики, что вызывает существенные вопросы при осуществлении разграничения составов административных правонарушений, которые могут быть допущены в рассматриваемой области.

Вместе с тем, согласно данным официальной статистики, абсолютное количество ДТП, в которых были задействованы легковые такси, на территории Российской Федерации имеет тенденцию к росту. Так, за два месяца 2021 г. с участием таксистов в стране уже зафиксировано 608 автоаварий, жертвами которых стали 24 человека. Это на 41,2% превышает показатель за аналогичный период 2020 года. Количество пострадавших в ДТП с участием такси достигло 784 [1].

По мнению главы координационного совета межрегионального профсоюза работников общественного транспорта «Таксист» А. Попкова, это связано с политикой агрегаторов такси. Транспортные компании с большим

автопарком соблюдают нормы транспортного законодательства. Однако в такси при отсутствии работодателя к приложению может подключиться любое физлицо и начать работать таксистом [1].

Исследованием проблем, так или иначе, связанных с применением административного законодательства в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси на территории Санкт-Петербурга, занимались такие исследователи, как: Р.А. Ахундов, А.А. Гаганов, О.В. Гарина, А.А. Гришконец, А.И. Гурин, М.О. Захарченко, Ю.В. Мишина, З.С. Мухин, А.Р. Пурге, Е.А. Суховеева, Ю.В. Тихомирова, Д.А. Чепурных, К.С. Ямщиков и др.

**Объект выпускной квалификационной работы** – комплекс отношений, возникающих в процессе применения административного законодательства в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси на территории Санкт-Петербурга.

**Предмет выпускной квалификационной работы** составляют нормы административного и иного отраслевого законодательства Российской Федерации, локальных нормативных правовых актов, регламентирующих особенности применения административного законодательства в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси на территории Санкт-Петербурга.

**Целью выпускной квалификационной работы** является анализ проблем применения административного законодательства в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси на территории Санкт-Петербурга, а также поиск путей, которые направлены на их решение.

Поставленная цель может быть достигнута посредством решения следующих **задач**:

- исследование особенностей нормативного регулирования деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси на территории Санкт-Петербурга;

- рассмотрение норм об административной ответственности за

нарушения перевозки пассажиров и багажа легковыми такси на территории Санкт-Петербурга;

- исследование порядка привлечения лиц к административной ответственности;

- анализ практики рассмотрения Арбитражными судами и судами общей юрисдикции дел об оспаривании постановлений Комитета по транспорту о привлечении к административной ответственности;

- характеристика особенностей исполнения постановлений по делам об административных правонарушениях;

- определение проблем осуществления регионального государственного контроля;

- разработка предложений по совершенствованию законодательства в сфере перевозок пассажиров и багажа легковыми такси и ожидаемые результаты.

**Методологическую основу исследования** составляют современные методы изучения социальных явлений и процессов, в том числе исторический, системный, сравнительный, структурно-функциональный и др. Методы изучения социальных явлений и процессов способствуют углублению исследования сложноорганизованных систем.

Так, благодаря применению исторического метода становится возможным исследование, основанное на изучении возникновения, формирования, а также развития объектов в их исторической ретроспективе.

Системный метод позволяет осуществить научное исследование, в основе которого заложено рассмотрение объекта в качестве системы.

С помощью применения сравнительного метода происходит сопоставление двух и более объектов исследования.

В свою очередь, структурный метод подразумевает исследование социальных явлений, а также процессов в качестве системы, в которой каждому элементу структуры выделено определенное назначение (функция).

**Нормативно-правовую основу выпускной квалификационной**

**работы** составляют: Конституция Российской Федерации, действующие федеральные и локальные нормативные правовые акты Российской Федерации в исследуемой области.

**Эмпирической базой выпускной квалификационной работы** послужили результаты исследований, проведенных другими авторами по проблемам применения административного законодательства в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси на территории Санкт-Петербурга; статистические данные Комитета по транспорту о привлечении к административной ответственности; материалы судебной практики.

**Структура выпускной квалификационной работы.** Выпускная квалификационная работа состоит из введения, трех глав, включающих в себя семь параграфов, заключения и списка использованных источников.

# **1 Административное законодательство в сфере перевозок пассажиров и багажа легковыми такси на территории Санкт-Петербурга**

## **1.1 Нормативное регулирование деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси на территории Санкт-Петербурга**

На сегодняшний день деятельность, которая осуществляется в сфере перевозки пассажиров, а также их багажа легковым такси на территории города Санкт-Петербурга урегулирована следующими нормативными правовыми актами:

- ст. 9 Федерального закона от 21.04.2011 № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [42] (далее – Федеральный закон № 69-ФЗ),

- постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 31.12.2020) «О Правилах дорожного движения» [21];

- постановлением Правительства РФ от 01.10.2020 № 1586 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» [18];

- постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 11.11.2011 № 1577 «О мерах по реализации статьи 9 Федерального закона от 21.04.2011 № 69-ФЗ» [24] (далее – Постановление).

Следует отметить, что легковое такси в целом занимает особое положение, если рассматривать с точки зрения специфики и особенностей нормативно-правового регулирования. При этом, указанная сфера деятельности на законодательном уровне имеет пробелы, о чем в своих исследованиях отмечают такие исследователи, как Р.А. Ахундов [3, с. 19-20], а также А.А. Гаганов [4, с. 257].

Вместе с тем, с момента вступления в силу Федерального закона от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», на территории Российской Федерации началось активное реформирование такой сферы деятельности, как пассажирские перевозки. Следует отметить, что четыре статьи указанного Федерального закона были посвящены поправкам, которые непосредственным образом относятся к такси. Именно указанное обстоятельство способствовало тому, что появилась возможность применения в отношении соответствующих субъектов мер административного принуждения, которые носят вид административной ответственности. При этом, последняя наступает за такие деяния:

- нарушение правил перевозок, установленных в отношении пассажиров и багажа посредством использования для этого легкового такси;

- осуществление деятельности по перевозке пассажиров, а также, соответственно, багажа легковым такси, при этом водитель которого не имеет разрешения, полученного в установленном законом порядке, и предоставляющим возможность заниматься рассматриваемым видом деятельности.

Следует также отметить, что на законодательном уровне была введена ответственность, которая наступает за такие деяния, как:

- незаконное нанесение на кузов того или иного транспортного средства цветографической схемы, обозначающей в конкретном случае легковое такси;

- незаконную установку опознавательного фонаря на соответствующее транспортное средство;

- управление транспортными средствами, на которых размещены соответствующие опознавательные знаки, а также опознавательные фонари.

В данном случае целесообразно отметить, что появление ответственности, которая наступает за указанные действия, на сегодняшний день было обусловлено тем обстоятельством, что появилась потребность в



разграничения легальных перевозчиков, которые в установленном законом порядке получили соответствующее разрешение. Такое разрешение в конкретном случае дает законное право предоставлять услуги по осуществлению пассажирских перевозок посредством использования легкового такси. Иными словами, соответствующие законы дают возможность вычислить так называемых «нелегалов», которые в данном случае не отягощены дополнительными обязанностями не только по отношению к пассажирам как таковым, но также довольно охотно используют все возможные преференции, которые предоставляются в законном порядке для легковых такси. Основная цель при этом – попытка получить максимальный доход.

Следует отметить, что в действующих в Российской Федерации Правилах дорожного движения законодатель закрепил правило, согласно которому легковые такси имеют право двигаться по специальной полосе, которая предназначена для маршрутных транспортных средств. Такая полоса обозначена следующими, закреплёнными в указанных Правилах дорожными знаками – 5.11, 5.13.1, 5.13.2, 5.14. Кроме того, легковые такси наделены правом осуществлять остановку на указанной полосе. По нашему мнению, такого рода привилегии дают водителю, который управляет легковым такси, осуществлять определенные маневры и лавировать в сложной обстановке, которая имеет место на дороге. Благодаря этому временные затраты, которые тратятся на перевозку пассажира, в конечном итоге сокращаются.

Кроме того, на отдельных участках дороги легковым такси предоставлена возможность двигаться по полосе, которая предназначена для маршрутных транспортных средств, при чем навстречу общему потоку. Однако такой маневр является позволительным в том случае, если отсутствует какой-либо запрет со стороны указанной на дороге дорожной разметки. Вместе с тем, водителям легкового такси в отдельных случаях предоставлена возможность отступать и от требований, которые предусмотрены отдельными дорожными знаками.

Одно из обязательных требований для лиц, которые осуществляют деятельность в анализируемой сфере – это получение и наличие разрешения, которое предоставляет возможность на осуществление соответствующего вида деятельности, а именно – осуществление перевозки пассажиров и их багажа легковым такси. С этой целью водитель, который желает осуществлять соответствующую деятельность, должен соответствовать единственному критерию, а именно – иметь водительский стаж, который составляет в общей сумме не менее трех лет [5, с. 81-82].

Основное преимущество легкового такси заключается в том, что данной услугой пользуется довольно большое число людей. Это обусловлено многими причинами:

1) появление на территории города большого числа парковок, которые работают на платной основе;

2) сервисы заказов такси совершенствуют свою деятельность, которая направлена, в первую очередь, на борьбу за клиента и, как следствие, ведут работу по уменьшению количества водителей, которые нарушают так или иначе правила дорожного движения [32, с. 8-9].

Вместе с тем, несмотря на то, что некоторые водители-нарушители могут быть заблокированы, по причине большого числа агрегаторов, предоставляющих услуги по перевозке легковым такси, такой водитель имеет возможность перейти в другую компанию [46, с. 147-148]. По этой причине, по нашему мнению, *в ч. 14 ст. 9 Федерального закона № 69-ФЗ следует предусмотреть новый пункт, предусматривающий возможность осуществления полного отзыва разрешения при наличии соответствующего решения, вынесенного судом в случае, если имели место неоднократные допущения со стороны водителя транспортного средства одного из административных правонарушений, предусмотренных действующим законодательством и предусматривающим лишение специального права, которое предполагает возможность управления транспортным средством.*

Продолжая данное исследование следует отметить, что действующее

законодательство Российской Федерации содержит небольшое число требований, которые установлены в отношении транспортного средства, которое предполагается использовать в качестве такси. Однако, как верно отмечает в своих исследованиях Ю.В. Тихомирова, «даже им отвечает далеко не каждое такси» [37, с. 22]. В связи с этим в рамках данного параграфа следует рассмотреть такие требования более подробно.

1. Первое требование предполагает правило, согласно которому, в том случае, если плата, взимаемая с пассажира за пользование соответствующими услугами легкового такси, будет определяться при помощи соответствующих показаний таксометра, то в обязательном порядке такой автомобиль должен быть оборудован таксометром.

2. В транспортном средстве на боковых поверхностях кузова, расположенного на соответствующем легковом такси, в обязательном порядке наносится цветографическая схема. Данная схема должна содержать квадраты контрастного цвета, которые располагаются в шахматном порядке.

3. В транспортном средстве на крыше должен быть установлен опознавательный фонарь, который имеет оранжевый цвет.

4. В некоторых случаях законодательство субъектов Российской Федерации предусматривает правило, в соответствии с которым кузов соответствующего транспортного средства должен иметь определенный цвет. При этом, в большинстве случаев подразумевается именно желтый цвет автомобиля.

Таким образом, исследовав специфику нормативного регулирования деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси на территории Санкт-Петербурга, следует сделать вывод о том, что изменения, которые проанализированы в нормативно-правовом регулировании данной сферы деятельности, постепенно приводят к упорядочению.

Вместе с тем, отдельно появляются вопросы, которые касаются применения и эффективной реализации отдельных норм, регулирующих данную сферу деятельности.

Вместе с тем, основная проблема связана, по нашему мнению, с легализацией данного вида деятельности. Именно указанное обстоятельство требует системной трансформации, которая была бы направлена на узаконивание деятельности по осуществлению перевозок посредством использования для этого легкового такси и борьбу с «нелегалами».

## **1.2 Административная ответственность за нарушения перевозки пассажиров и багажа легковыми такси на территории Санкт-Петербурга**

На сегодняшний день административное законодательство Российской Федерации устанавливает ответственность, которая распространяется как на водителей легкового такси, также и на индивидуальных предпринимателей и, соответственно, действующих юридических лиц, которые ввиду своей деятельности оказывают услуги по перевозке пассажиров, а также их багажа.

Так, обращаясь к положениям главы 11 КоАП РФ [13] мы можем отметить такой законодательный запрет, как недопустимость нарушения правил перевозок пассажиров, а также их багажа посредством использования легкового такси (ст. 11.14.1). Указанные правила урегулированы, как было указано ранее, Федеральным законом № 69-ФЗ, а также Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденными постановлением Правительства РФ от 01.10.2020 № 1586 (далее – Правила перевозок № 1586).

За соответствующее административное правонарушение лицам, допустившим его, грозит административный штраф, который, в свою очередь, налагается на водителя, а также на должностное лицо или же на юридическое лицо, которыми были допущены следующие нарушения:

- отсутствие в салоне транспортного средства, которое используется в качестве легкового такси информации, установленной действующим законодательством Российской Федерации;

- невыдача пассажиру кассового чека, а также невыдача квитанции, которая должна иметь вид в форме бланка, подпадающего под категорию строгой отчетности, установленной действующим законодательством Российской Федерации;

- отсутствие на транспортном средстве, которое используется в качестве легкового такси, цветографической схемы, а также (или) опознавательного фонаря, который должен быть установлен на его крыше.

Следует обратить отдельное внимание на то обстоятельство, что в ст. 11.14.1 КоАП РФ законодатель не предусмотрел административной ответственности, которая наступает за такое нарушение, как несоблюдение требования соответствия установленным в законодательстве субъектов Российской Федерации цветовым гаммам кузова при условии, что такие (требования) там установлены. Следует полагать, что данное обстоятельство связано с тем, что и соответствующая административная санкция должна найти свое отражение в законодательных актах, изданных на уровне соответствующего субъекта Федерации.

В качестве примера мы можем привести проект Закона Санкт-Петербурга «О деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси на территории Санкт-Петербурга» [31], принятый законодательным Собранием Санкт-Петербурга 06 марта 2017 года, который так и не уступил в силу. Статьей 3 указанного проекта предусмотрены требования к единой цветовой гамме кузова транспортных средств, используемых для оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории Санкт-Петербурга. Так, в соответствии с указанной нормой, «в целях обеспечения безопасности пассажиров легкового такси и идентификации легковых такси по отношению к иным транспортным средствам покрытие наружной поверхности кузова легкового такси должно иметь одну из трех цветовых гамм: белая, серебристая, черная. Требование, установленное абзацем первой настоящей статьи, не распространяется на транспортные средства, разрешения на перевозку для которых были оформлены до

вступления в силу настоящего Закона Санкт-Петербурга» [31].

Также на данную сферу деятельности распространяются положения, которые урегулированы главой 12 КоАП РФ, в которой установлен перечень административных правонарушений, которые допускаются в области дорожного движения. Однако в последнем случае следует учитывать, что на водителей такси распространяются следующие нормы, в частности:

- ч. 2 ст. 12.1 КоАП РФ, в которой предусмотрена административная ответственность за такое деяние, как управление, в частности, легковым такси, которое в установленном законом порядке не прошло государственный технический осмотр либо же обязательный технический осмотр;

- ч. 2.1 ст. 12.3 КоАП РФ, в которой предусмотрена административная ответственность за такое правонарушение, как осуществление перевозки пассажиров и багажа посредством использования легкового транспортного средства, которое эксплуатируется с указанной целью водителем, у которого отсутствуют при себе разрешения, предоставляющие возможность осуществлять данный вид деятельности.

В свою очередь, в главе 12 КоАП РФ также можно выделить отдельные составы правонарушений, за которые наступает административная ответственность. Речь идет, в частности, о:

- незаконной установке на соответствующее легковое транспортное средство, которое используется для перевозки пассажиров и багажа, опознавательного фонаря, обязательного для легкового такси (см. положение ч. 2 ст. 12.4 Кодекса об административных правонарушениях РФ);

- незаконном нанесении соответствующим лицом на наружные поверхности, расположенные на транспортном средстве, предназначенном для перевозки пассажиров и багажа, цветографической схемы, которая является обязательной для легкового такси (см. положение ч. 3 ст. 12.4 Кодекса об административных правонарушениях РФ).

Следует отметить, что соответствующие действия будут

квалифицированы в качестве незаконных в том случае, если на соответствующее легковое транспортное средство в целом отсутствует разрешение, которое выдается в установленном законом порядке и предполагает возможность использования соответствующего автомобиля для перевозки пассажиров и багажа в качестве легкового такси. Указанные составы правонарушений предполагают наложение штрафов как на лиц – граждан, которые управляют соответствующим транспортным средством в качестве водителей легкового такси, так и на должностных лиц, а также действующих юридических лиц, оказывающих рассматриваемые услуги.

Также следует отдельно выделить два состава, которые имеют место в этой группе правонарушений и которые предусматривают наложение ответственности в виде запрещения эксплуатации транспортного средства, которое используется для перевозок пассажиров и их багажа, а также наложение административного штрафа на лицо, которое управляет последним – водителя. В данном случае речь идет об:

- управлении транспортным средством, которое используется для перевозки пассажиров и багажа, на котором на незаконных основаниях установлен обязательный для легковых такси опознавательный фонарь (см. положение ч. 4.1 ст. 12.5 Кодекса об административных правонарушениях РФ);

- управлении транспортным средством, которое используется для перевозки пассажиров и багажа, на котором на незаконных основаниях нанесена цветографическая схема, обязательная для легкового такси (см. положение ч. 7 ст. 12.5 Кодекса об административных правонарушениях РФ).

В свою очередь, в ст. 12.31.1 КоАП РФ законодатель предусмотрел административную ответственность, которая наступает за совершение такого нарушения, как несоблюдение требований обеспечения безопасности, установленных в отношении перевозок пассажиров и багажа посредством использования автомобильного транспорта (к которому относится и легковое такси). Данное деяние может быть совершено в виде:

- нарушения профессиональных требований, а также квалификационных требований, которые распространяются на водителей легкового такси. В данном случае соответствующим лицам грозит административный штраф, который налагается на должностных лиц, а также на действующих юридических лиц, которые оказывают услуги в соответствующей сфере;

- нарушения требований, которые установлены в отношении проведения обязательных медицинских осмотров водителей, которые должны осуществлять как до рейса, так и после его окончания;

- нарушения требований, которые установлены в отношении обязательного проведения предрейсового контроля соответствующего технического состояния эксплуатируемого транспортного средства.

В последних двух случаях лицам, совершившим данные правонарушения, грозит штраф, который распространяется не только на граждан, но также в отдельности и на должностных лиц, а также действующих юридических лиц, которые оказывают соответствующие услуги.

Следует отметить, что согласно данным официальной статистики, представленной в аналитических материалах по состоянию таксомоторной отрасли в России с точки зрения безопасности дорожного движения, в 2020 г. на территории России произошло 2917 аварий с участием легкового такси [2] (рисунок 1).

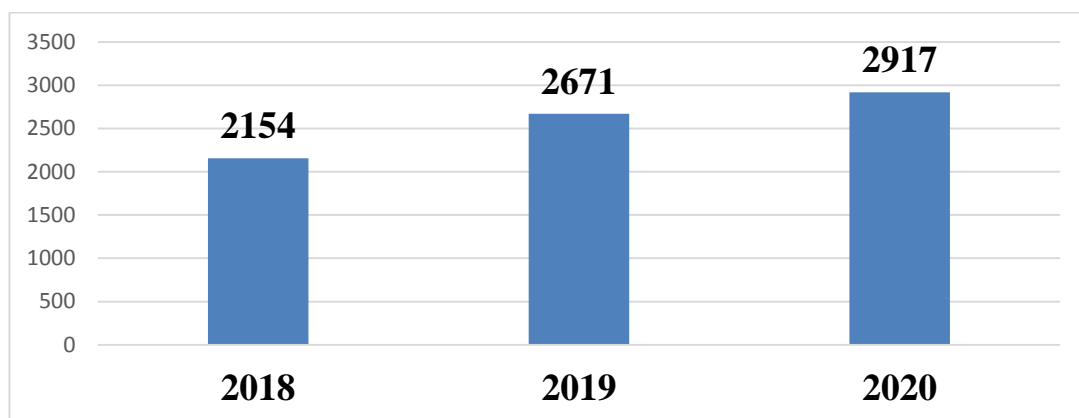


Рисунок 1 – Количество ДТП с такси



При этом, количество ДТП на транспортную единицу в год составляет 487 случаев (с участием легкового такси), а также 600 случаев с участием легковых машин [2] (рисунок 2).

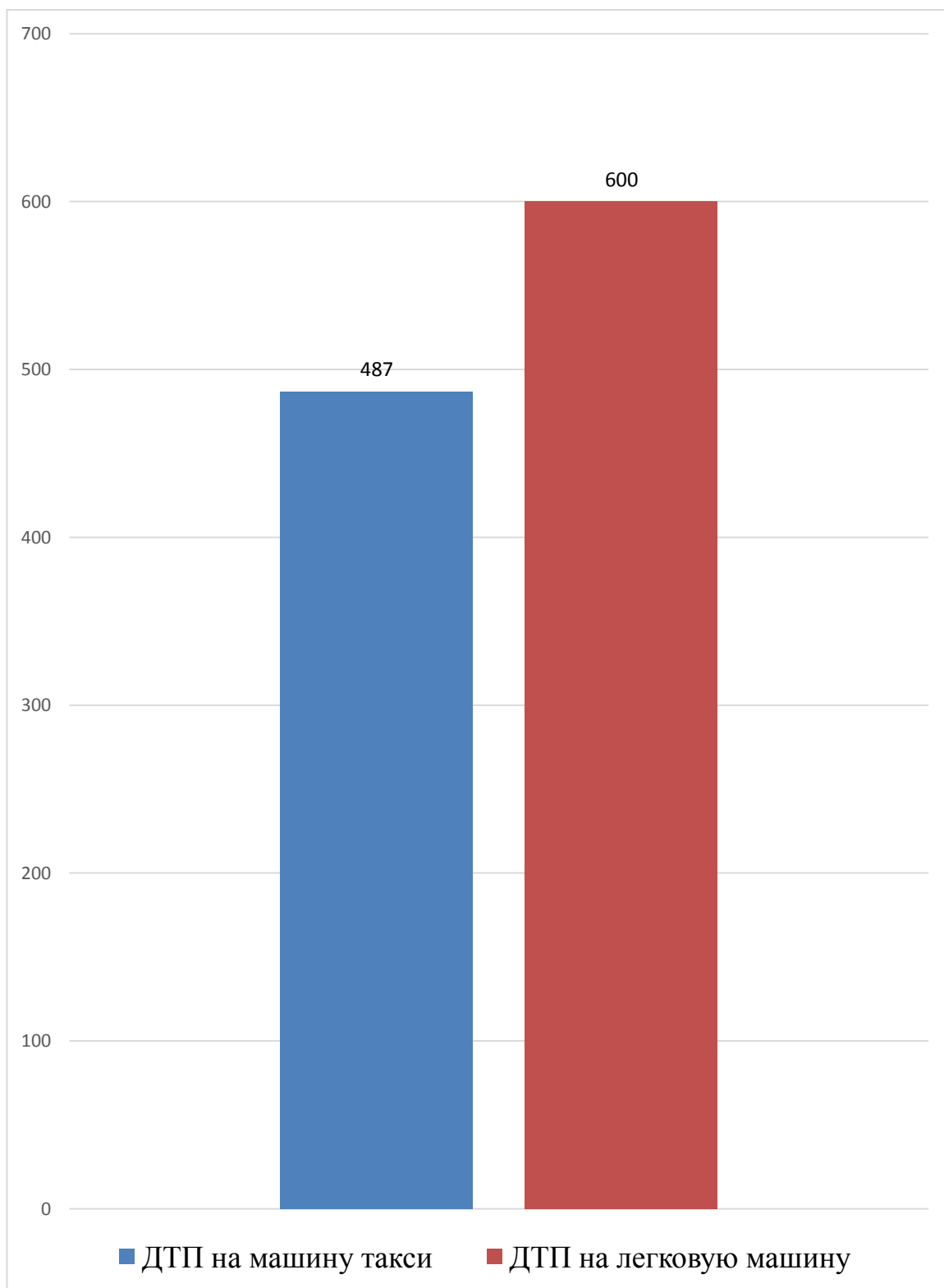


Рисунок 2 – Количество ДТП на транспортную единицу в год

Доля ДТП со смертельным исходом с участием легкового такси в 2020 г. равна 6,20%. Количество раненных на 1 ДТП равно 1,34% [2] (рисунки 3 и 4).

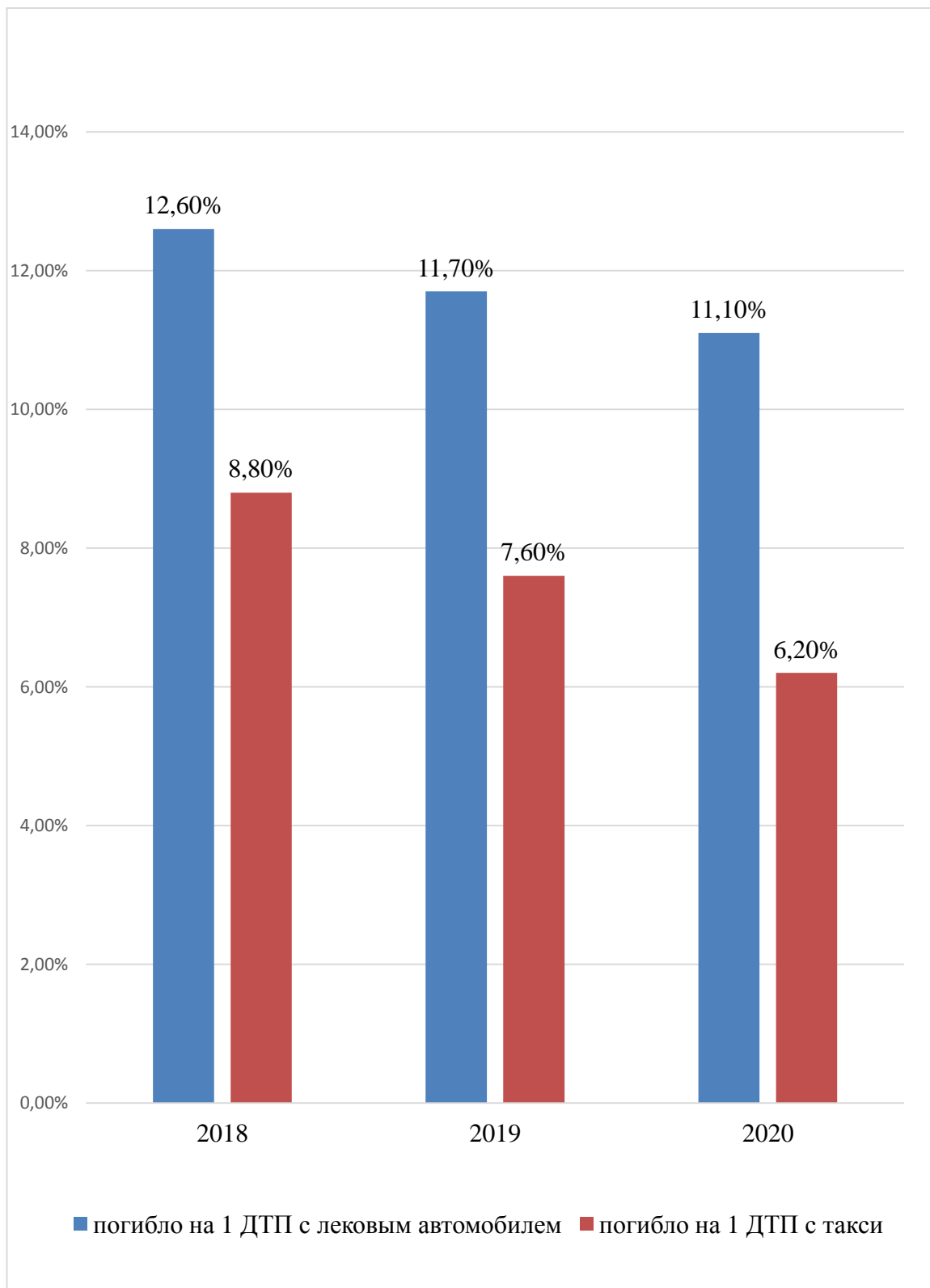


Рисунок 3 – Доля ДТП со смертельным исходом

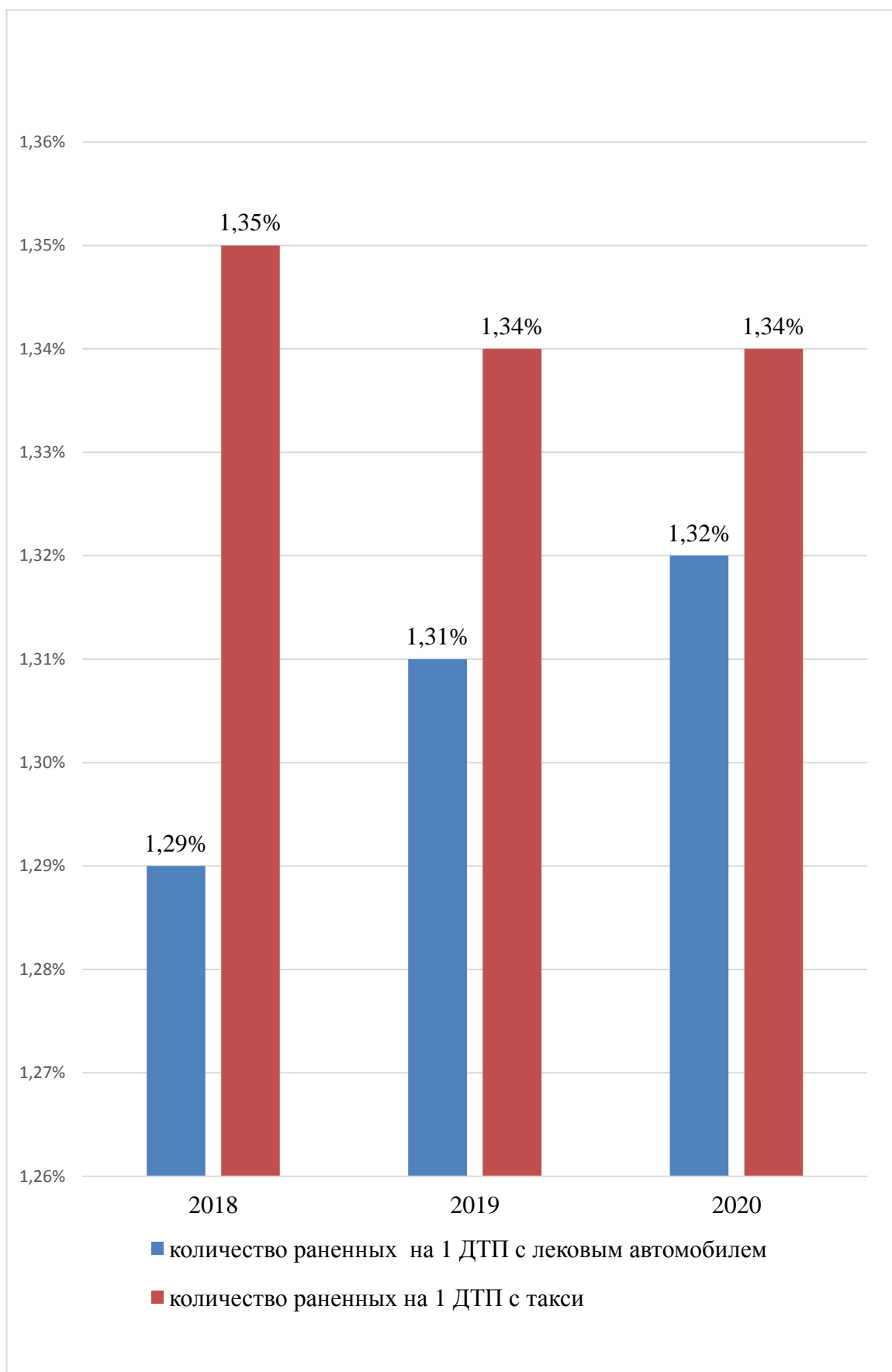
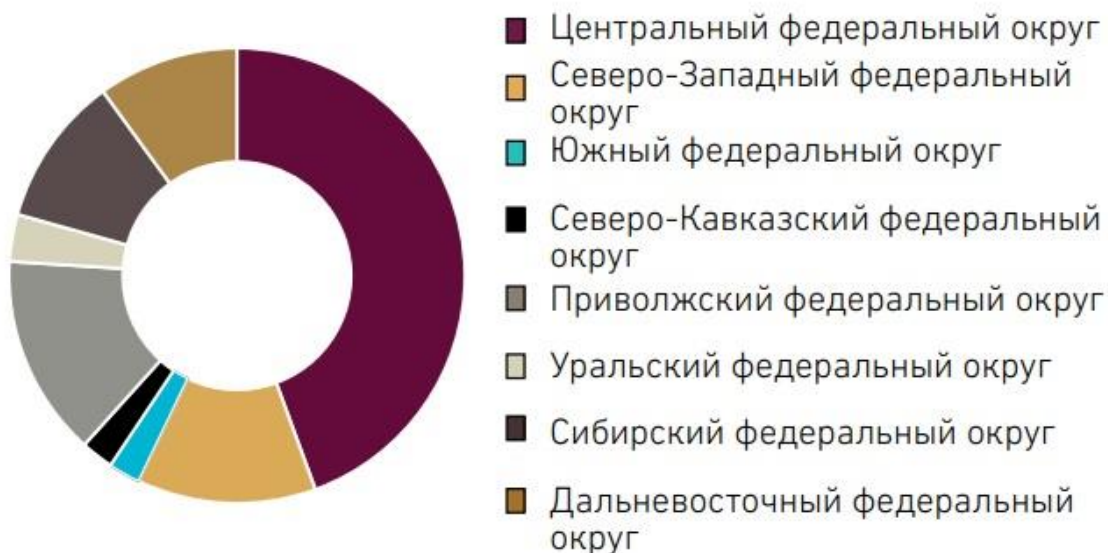


Рисунок 4 – Количество раненных на 1 ДТП

На рис. 5 представлена география смертельных ДТП с участием легкового такси [2] (рисунок 5).



### География смертельных ДТП с такси

Рисунок 5 – География смертельных ДТП с участием легкового такси

Следует отметить, что законодатель также предусматривает возможность применения ст. 14.1 КоАП РФ к соответствующим лицам, в которой установлена административная ответственность за осуществление соответствующим физическим лицом – гражданином Российской Федерации предпринимательской деятельности без наличия обязательной для этого государственной регистрации или же, к примеру, без наличия обязательного специального разрешения (лицензии).

В качестве зарубежного опыта рассмотрим Великобританию, которой по праву принадлежит лидерство в рейтинге самых безопасных такси [10, С. 52]. Транспортное ведомство Лондона в 2017 году лишило онлайн-службу такси Uber лицензии на перевозку пассажиров [51, С. 54]. Власти отметили, что Uber не отвечает требованиям по безопасности, которые должны

соблюдать таксомоторные службы — в частности, не предпринимает действия по предупреждению криминальных происшествий, проводит махинации с оформлением медицинских сертификатов и получением справок об отсутствии судимости у своих водителей [33]. Полиция Лондона заявила, что Uber зачастую не сообщает в правоохранительные органы о совершаемых в его автомобилях преступлениях [52, С. 6-7].

Рассмотрим правовое регулирование такси в Великобритании. Местные власти обладают широкими полномочиями в части издания нормативно – правовой базы, рынка такси, установления стандартов безопасности и качества [53, С. 651]. Исходя из совокупности этих фактов, условия получения лицензии в разных регионах страны могут существенно отличаться [54, С. 176]. Также в 1/3 графств имеют место количественные ограничения на выдачу лицензии [10].

Кроме всего прочего, кандидаты на получение лицензии должны сдать тест на вождение и специальный тест на знание города, подготовка к которым занимает до трех лет. Кроме того, обязательный характер носит наличие медицинской справки и водительских прав [55, С. 951]. Требования, предъявляемые к автомобилю, также могут различаться в зависимости от региона [56, С. 144]. Основными из них являются требования, касающиеся технической исправности и маркировки, а также ограничение на возраст машины либо уникальное ограничение радиуса поворота автомобиля [47].

Проведя анализ представленных составов административных правонарушений, которые допускаются в указанной сфере, можно отметить следующее:

1. В качестве объектов административных правонарушений в данной сфере деятельности выступают:

- правила, установленные в отношении транспортных перевозок пассажиров и их багажа;
- безопасность дорожного движения.

2. Водители – физические лица, занимающиеся частным извозом

граждан и их багажа без соответствующего разрешения, которое обязательно к получению, могут совершать предусмотренные КоАП РФ административные правонарушения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

В целом, проведя исследование административной ответственности, которая наступает за нарушения перевозки пассажиров и багажа легковыми такси на территории Санкт-Петербург, следует сделать следующие выводы.

На сегодняшний день на водителей легкового такси, а также индивидуальных предпринимателей и юридических лиц, которые оказывают соответствующие услуги на территории Санкт-Петербурга, распространяются положения об административной ответственности, предусмотренные в КоАП РФ. Данное обстоятельство объясняется тем, на территории анализируемого субъекта Российской Федерации так и не был принят отраслевой закон – проект Закона Санкт-Петербурга «О деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси на территории Санкт-Петербурга», принятый законодательным Собранием Санкт-Петербурга 06 марта 2017 года, так и не уступил в силу. Соответственно, некоторые виды административной ответственности, к примеру за несоблюдение требования соответствия цветовым гаммам кузова при условии, что такие обязательны, остались без внимания законодателя Санкт-Петербурга.

С целью устранения указанного пробела, по нашему мнению, целесообразно продолжить работу над принятием Закона Санкт-Петербурга «О деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси на территории Санкт-Петербурга», а также дополнить соответствующими видами административной ответственности Закон Санкт-Петербурга от 31.05.2010 № 273-70 «Об административных правонарушениях в Санкт-Петербурге [11].

Вместе с тем, по нашему мнению, в административные барьеры входа на рынок помимо лицензии, водительского стажа таксиста, требования к автомобилю, регистрации следует включить тест на вождение, тест на знание

государственного языка и специальный тест на знание города. Касаясь требований, предъявляемых к автомобилю, нужно включить требования, касающиеся технической исправности и маркировки, ограничение на возраст машин [7, с. 71].

На сегодняшний день агрегатор несет лишь гражданско-правовую ответственность за все, что касается ситуаций на дорогах с водителями, зарегистрированными у этой компании, уголовную ответственность несет только водитель. Цель государства – поставить агрегатора в такие рамки, чтобы он нес административную ответственность и за уголовные дела его водителей в качестве санкций в виде штрафа, что будет мотивировать их на более тщательный набор кадров [48, С. 283].

Агрегатор также может помочь в обеспечении безопасности в качестве информатора, предоставляющего сведения о водителе, его контактных данных и машине посредством отправки SMS или письма на почту доверенному лицу, которого указывает пользователь услуг такси [49]. Данная функция должна быть добровольного характера. Цель агрегатора – обеспечение безопасности перевозок, сохранение доли на рынке благодаря построения такой системы защиты пассажиров и обеспечения доверия со стороны клиентов.

## **2 Практика привлечения лиц к административной ответственности, осуществляющих деятельность по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси на территории Санкт-Петербурга**

### **2.1 Порядок привлечения лиц к административной ответственности**

В применении мер, предусматривающих наступление административной ответственности, которая установлена действующим законодательством Российской Федерации, за нарушение правил автомобильных перевозок, в том числе и легковым такси, принимают участие уполномоченные на то федеральные органы исполнительной власти Российской Федерации, а также органы исполнительной власти, которые действуют в субъектах Российской Федерации [36, с. 111].

В первую очередь, следует отметить такую структуру, как Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (далее – Ространснадзор). Данный орган находится в непосредственном ведении Министерства транспорта Российской Федерации.

Сам же Ространснадзор представляет собой федеральный орган исполнительной власти, на которые возлагаются функции по осуществлению контроля, а также надзора в сфере автомобильного транспорта. Указанный орган действует на основании Положения, утверждённого Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 года № 398 [22].

Следует отметить, в структуру центрального аппарата Ространснадзора на сегодняшний день входит самостоятельное подразделение Управления государственного автомобильного и дорожного надзора (далее – Госавтонадзор). Последний указанный орган осуществляет свою деятельность на основании Положения, утверждённого приказом



Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Приказ Ространснадзора от 13.03.2014 № АК-307фс [30].

На сегодняшний день Госавтонадзор имеет в соответствии с указанным выше Положением, разветвлённую сеть территориальных органов, которая в целом покрывает всю территорию России и состоит из действующих межрегиональных, а также региональных управлений. Следует отметить, что отмеченные территориальные органы организованы, а также в целом реализуют свои полномочия в обязательной законодательной привязке к образованным на территории Российской Федерации федеральным округам. Так, к примеру, в Северо-Западном федеральном округе на сегодняшний день действует одно межрегиональное, а также в целом восемь региональных управлений, осуществляющих свои полномочия на базе Госавтонадзора.

В свою очередь, привлечение к административной ответственности соответствующих лиц за нарушения установленных действующим законодательством правил автомобильных перевозок, которые распространяются на пассажиров и их багаж, осуществляется по результатам мероприятий, реализуемых на базе государственного транспортного надзора. Такой надзор в соответствии с Постановления Правительства Российской Федерации от 19 марта 2013 года № 236 [20] представляет собой деятельность Федеральной службы по надзору в сфере транспорта и её территориальных органов, направленную на предупреждение, выявление и пресечение нарушений юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями и их уполномоченными представителями требований, установленных международными договорами Российской Федерации, федеральными законами и принимаемыми в соответствие с ними иными нормативными правовыми актами в области транспорта, посредством организации и проведения проверок субъектов надзора либо транспортных и технических средств в процессе их эксплуатации, принятия предусмотренных законодательством Российской Федерации мер по пресечению и (или) устранению последствий выявленных нарушений, а

также связанную с систематическим наблюдением за исполнением обязательных требований, анализом и прогнозированием состояния обязательных требований при осуществлении деятельности субъектами надзора.

Федеральный государственный транспортный надзор включает в себя в наряду с надзором на других видах транспорта, в том числе, государственный надзор в области автомобильного транспорта [5, с. 111-112].

Согласно пункту 3 Положения о Федеральном государственном транспортном надзоре, должностными лицами, уполномоченными на его осуществление, включая надзор в области автомобильного транспорта, являются:

- а) Руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта;
- б) заместители руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта;
- в) руководители подразделений центрального аппарата Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, заместители руководителей подразделений центрального аппарата Службы, начальники отделов, заместители начальников отделов и другие федеральные государственные гражданские служащие категории «специалисты» подразделений центрального аппарата Службы;
- г) руководители территориальных органов Федеральной службы по надзору в сфере транспорта;
- д) заместители руководителей территориальных органов Федеральной службы по надзору в сфере транспорта;
- е) начальники отделов, заместители начальников отделов и другие федеральные государственные гражданские служащие категории «специалисты» территориальных органов Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

Следует отметить, что на указанных выше должностных лиц

распространяется статус государственных транспортных инспекторов. Указанные транспортные инспектора действуют в соответствии с Положением, утверждённом Постановлением Правительства Российской Федерации от 09 июня 2010 года № 409 «Об осуществлении должностными лицами Федеральной службы по надзору в сфере транспорта контрольных (надзорных) функций» [19].

Обращаясь к п. 3 указанного Положения следует отметить, что государственный транспортный инспектор уполномочен в порядке, установленном законом, осуществлять контроль (надзор) за тем, как субъектами транспортного комплекса соблюдаются установленные законодательством Российской Федерации правила перевозки пассажиров и багажа. К соответствующим подконтрольным и поднадзорным субъектами относятся действующие юридические лица, а также физические лица. Кроме того, индивидуальные предприниматели, которые в установленном законом порядке осуществляют деятельность по оказанию услуг в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси.

Следует отметить, что транспортных инспекторов закон наделяет следующими функциями в рассматриваемой сфере, в частности:

- правом на составление протоколов, обязательных при совершении административных правонарушений в области перевозок пассажиров и багажа легковым такси;

- правом на рассмотрение соответствующих административных дел, которые связаны с совершением правонарушений в области перевозок пассажиров и багажа легковым такси;

- правом назначать наказания, предусмотренные КоАП РФ за совершение соответствующими лицами правонарушений в области перевозок пассажиров и багажа легковым такси;

- правом принимать меры, которые направлены на предотвращение административных правонарушений в области перевозок пассажиров и багажа легковым такси.

Также следует выделить такой орган, как Государственную инспекцию безопасности дорожного движения, которая действует при Министерстве внутренних дел Российской Федерации (далее – Госавтоинспекция). Правовой основой деятельности указанного органа является Положение, утверждённое Указом Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 года № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» [38].

Указанный орган наделен в рамках возлагаемых на него полномочий следующими функциями:

- составлять протоколы, обязательные при совершении административных правонарушений в области перевозок пассажиров и багажа легковым такси;

- назначать в пределах возлагаемой законом компетенции административные наказания в отношении действующих юридических лиц, а также должностных лиц и граждан Российской Федерации, которые совершили административное правонарушение в области перевозок пассажиров и багажа легковым такси;

- применять иные меры, которые урегулированы положениями КоАП РФ [45, с. 22-23].

В качестве последних можно назвать, к примеру, меры обеспечения, которые применяются в том числе и в области перевозок пассажиров и багажа легковым такси. К таковым можно отнести следующие, к примеру, задержание транспортного средства – легкового такси в случае нарушения правил, которые установлены в отношении его эксплуатации [4, с. 258].

Следует отметить, что соответствующие полномочия реализуются Госавтоинспекцией лишь тогда, когда административные нарушения, совершенные соответствующими лицами, предусмотрены Главой 12 КоАП РФ.

Следует отметить, что органы исполнительной власти, которые действуют на территории субъектов Российской Федерации (к примеру,

Комитет по транспорту), а также их должностных лица, уполномоченные на осуществление регионального транспортного контроля, законодатель Российской Федерации уполномочил также составлять протоколы, а также в порядке, установленном законом, рассматривать дела об административных правонарушениях, которые совершаются в области перевозок пассажиров и багажа легковым такси.

Следует отметить, что само производство по делам, которые касаются совершения административных правонарушений в анализируемой в данной работе сфере, осуществляется в строгом соответствии с Разделом VI КоАП РФ. Так, в соответствии со ст. 28.2 КоАП РФ, о совершении соответствующим лицом административного правонарушения в соответствующей области составляется протокол. Данный протокол в последующем является основным доказательством по делу о нарушении правил перевозки пассажиров и багажа легковым такси.

В протоколе указываются дата и место его составления, должность, фамилия и инициалы лица, составившего протокол, сведения о лице, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении, фамилии, имена, отчества, адреса места жительства свидетелей и потерпевших, если имеются свидетели и потерпевшие, место, время совершения и событие административного правонарушения, статья КоАП РФ или закона субъекта Российской Федерации, предусматривающая административную ответственность за данное административное правонарушение, объяснение физического лица или законного представителя юридического лица, в отношении которых возбуждено дело.

При составлении протокола об административном правонарушении физическому лицу (например, водителю транспортного средства) или законному представителю юридического лица (например, генеральному директору транспортного предприятия) в отношении которых возбуждено дело об административном правонарушении, а также иным участникам производства по делу разъясняются их права и обязанности,

предусмотренные КоАП Российской Федерации, о чём делается запись в протоколе.

Физическому лицу или законному представителю юридического лица, в отношении которых возбуждено производство по делу об административном правонарушении, должна быть предоставлена возможность ознакомления с протоколом об административном правонарушении. Указанные лица вправе представить объяснения и замечания по содержанию протокола. В случае если такие будут предъявлены, они должны в обязательном порядке прилагаться к протоколу.

Протокол об административном правонарушении подписывается должностным лицом, его составившим, физическим лицом или законным представителем юридического лица, в отношении которых возбуждено дело об административном правонарушении. В случае отказа указанных лиц от подписания протокола, в нём делается соответствующая отметка. Физическому лицу или законному представителю юридического лица, в отношении которых возбуждено дело об административном правонарушении, а также потерпевшему вручается под расписку копия протокола об административном правонарушении [5, с. 47].

Отдельно следует отметить, что помимо указанных органов полномочия по назначению административных наказаний, установленных за соответствующее нарушение в области перевозок пассажиров и багажа легковым такси, возлагаются также на суд.

Действующее законодательство Российской Федерации предоставляет возможность субъекту, который был привлечен к административной ответственности за соответствующее правонарушение в области перевозок пассажиров и багажа легковым такси, обжаловать постановление о наложении на него административного наказания.

Сам такой порядок урегулирован положениями Главы 30 КоАП РФ. В соответствии со ст. 30.1 КоАП РФ, постановление, которое было вынесено в судебном заседании, может быть обжаловано только в вышестоящий суд. В

свою очередь, постановление, которое было вынесено должностным лицом, подлежит обжалованию вышестоящему должностному лицу, а также, к примеру, в районный суд, который расположен по месту рассмотрения дела. Жалоба на постановление по делу об административном правонарушении может быть подана в течение десяти суток со дня вручения или получения копии постановления. В случае пропуска данного срока, по ходатайству лица, подающего жалобу, он может быть восстановлен судьёй или должностным лицом, правомочным рассматривать жалобу.

Так, например, по одному из дел Общество с ограниченной ответственностью «Партнёр» обратилось в Арбитражный суд города Санкт-Петербурга и Ленинградской области с заявлением об оспаривании постановления Комитета по транспорту Санкт-Петербурга от 10.12.2019 № Т-604-19 по делу об административном правонарушении, которым Общество привлечено к административной ответственности, предусмотренной частью 3 статьи 11.14.1 КоАП РФ. Решением суда, принятым в виде резолютивной части от 12.03.2020, в удовлетворении заявленных Обществом требований отказано; мотивированное решение по делу изготовлено судом первой инстанции 06.04.2020. Не согласившись с вынесенным решением суда первой инстанции, Общество направило апелляционную жалобу, в которой просит отменить решение суда от 06.04.2020 и принять по делу новый судебный акт о признании незаконным и отмене постановления Комитета от 10.12.2019 № Т-604-19. Податель жалобы полагает, что представленные в материалы дела документы не подтверждают факт совершения Обществом вмененного административного правонарушения, ответственность за которое установлена частью 3 статьи 11.14.1 КоАП РФ. Податель жалобы ссылается на то, что административный орган и судом не установлен факт использования Обществом автомобиля марки HYUNDAI SOLARIS с государственным регистрационным знаком С624ХА178 для оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа в момент выявления правонарушения. Комитет отзыв на апелляционную жалобу в установленный определением

суда апелляционной инстанции от 22.05.2020 срок не представил. В силу части 1 статьи 272.1 АПК РФ апелляционная жалоба рассмотрена судом апелляционной инстанции без вызова сторон, по имеющимся в деле доказательствам. Законность и обоснованность решения суда первой инстанции проверены в апелляционном порядке. В ходе проверочных мероприятий Межведомственной транспортной комиссии Санкт-Петербурга проведенных 11.10.2019 в 12 час. 35 мин. в Выборгском районе Санкт-Петербурга у дома № 16 на Большом Сампсониевском пр., выявлено нарушение Обществом требований законодательства в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси, а именно подпунктов «б» и «г» пункта 1 части 16 статьи 9 Федерального закона № 69-ФЗ, выразившееся в отсутствии на транспортном средстве марки HYUNDAI SOLARIS с государственным регистрационным знаком С624ХА178, используемом для оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа, цветографической схемы легкового такси и опознавательного фонаря оранжевого света. В ходе проверочных мероприятий водителем указанного транспортного средства Хитровым А.С. предъявлено разрешение № 101558 от 11.06.2019 на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории Санкт-Петербурга, выданное ООО «Партнёр» на транспортное средство марки HYUNDAI SOLARIS с государственным регистрационным знаком С624ХА178, а также путевой лист легкового автомобиля от 11.10.2019 № 1130696. Результаты проверочных мероприятий отражены в акте о результатах проверки транспортного обслуживания населения в Санкт-Петербурге от 11.10.2019 № 837 с фототаблицей. Указанные обстоятельства послужили основанием для возбуждения в отношении Общества дела об административном правонарушении, предусмотренном частью 3 статьи 11.14.1 КоАП РФ (определение от 18.10.2019). 18.11.2019 уполномоченным должностным лицом Комитета в отношении Общества составлен протокол № Т-604-19 об административном правонарушении. Постановлением Комитета от 10.12.2019 № Т-604-19



Общество привлечено к административной ответственности по части 3 статьи 11.14.1 КоАП РФ с назначением наказания в виде штрафа в размере 50000 рублей. Не согласившись с указанным постановлением, Общество оспорило его судебном порядке [26].

Сроки рассмотрения жалобы на постановление по делу об административном правонарушении определены в статье 30.5 КоАП РФ. Жалоба на постановление по делу об административном правонарушении подлежит рассмотрению в десятидневный срок со дня её поступления со всеми материалами дела в орган, должностному лицу, правомочным рассматривать жалобу. Жалоба на постановление по делу об административном правонарушении подлежит рассмотрению в двухмесячный срок со дня её поступления со всеми материалами дела в суд, правомочный рассматривать жалобу.

Таким образом, в рамках данного параграфа был исследован порядок привлечения лиц к административной ответственности за нарушения, допущенные в области перевозок пассажиров и багажа легковым такси.

Следует отметить, что соответствующие полномочия законодатель возлагает на уполномоченные на то федеральные органы исполнительной власти Российской Федерации, а также органы исполнительной власти, которые действуют в субъектах Российской Федерации, к числу которых следует отнести:

- Ространснадзор;
- Госавтонадзор;
- Госавтоинспекция;
- Комитет по транспорту;
- суд.

Указанные органы наделены следующими функциями, которые способствуют привлечению физических и юридических лиц, а также индивидуальных предпринимателей, которые допустили нарушения в области перевозок пассажиров и багажа легковым такси, к административной

ответственности:

- составлять протоколы, обязательные при совершении административных правонарушений в области перевозок пассажиров и багажа легковым такси (Ространснадзор, Госавтонадзор, Госавтоинспекция, Комитет по транспорту);

- рассматривать соответствующие административные дела, которые связаны с совершением правонарушений в области перевозок пассажиров и багажа легковым такси (Ространснадзор, Госавтонадзор, Госавтоинспекция, суд);

- назначать в пределах возлагаемой законом компетенции административные наказания в отношении действующих юридических лиц, а также должностных лиц и граждан Российской Федерации, которые совершили административное правонарушение в области перевозок пассажиров и багажа легковым такси (Ространснадзор, Госавтонадзор, Комитет по транспорту, суд);

- применять иные меры, которые урегулированы положениями КоАП РФ (к примеру, задержание транспортного средства – легкового такси в случае нарушения правил, которые установлены в отношении его эксплуатации) – только Госавтоинспекция.

## **2.2 Практика рассмотрения Арбитражными судами и судами общей юрисдикции дел об оспаривании постановлений Комитета по транспорту о привлечении к административной ответственности**

На территории Санкт-Петербурга в 2019 году выявлялись следующие типичные нарушения обязательных требований законодательства Российской Федерации:

- отсутствие в салоне легкового такси информации, предусмотренной Правилами перевозок;

- отсутствие на транспортном средстве, используемом для оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа, цветографической схемы легкового такси и (или) опознавательного фонаря на крыше указанного транспортного средства;

- осуществление перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом с нарушением требований о проведении предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей транспортных средств;

- осуществление перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом с нарушением требований о проведении предрейсового контроля технического состояния транспортных средств (доля указанных нарушений составляет около 97%);

- осуществление перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом с нарушением профессиональных и квалификационных требований, предъявляемых к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей;

- осуществление перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом с нарушением Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (доля указанных нарушений составляет не более 3%) (рисунок 6).

По фактам выявленных нарушений должностными лицами Комитета по транспорту в 2019 году возбуждено 736 дел об административных правонарушениях, предусмотренных статьями 11.14.1 и 12.31.1 КоАП РФ, вынесено 593 постановления о назначении административного наказания в виде штрафа на общую сумму 10 767 500 рублей [28] (таблица 1).

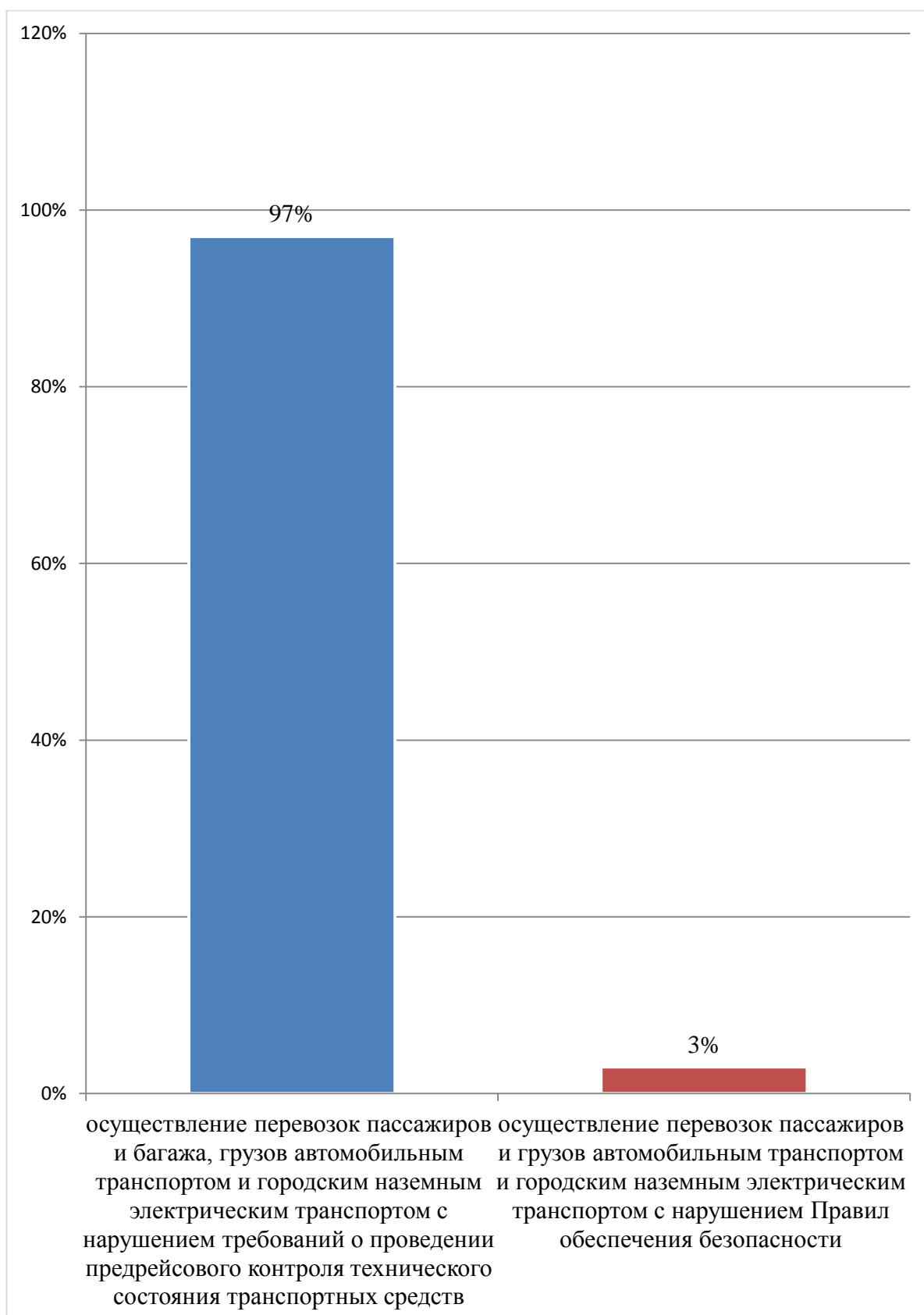


Рисунок 6 – Типичные нарушения обязательных требований законодательства Российской Федерации на территории Санкт-Петербурга в 2019 году

Таблица 1 – Практика реагирования должностными лицами Комитета по транспорту Правительства Санкт-Петербурга

Возбуждено дел об административных правонарушениях, предусмотренных статьями 11.14.1 и 12.31.1 КоАП РФ	736
Вынесено постановления о назначении административного наказания в виде штрафа	593
Общая сумма	10 767 500 рублей

Процент постановлений, обжалуемых лицами, привлеченными к административной ответственности (далее – Заявитель) составил не более 10%.

При этом судами общей юрисдикции, а также Арбитражными судами различных инстанций постановления Комитета по транспорту оставлены без изменения, а требования заявителей об их отмене без удовлетворения.

Согласно позиции Комитета по транспорту, находящей свое отражение в судебных актах (дела № А56-14101/2016, А56-75710/2019, А56-112194/2018, А56-112192/2018, А56-31104-2015, А56-65811/2014 и др.) [28], требования заявителей не подлежат удовлетворению по следующим основаниям.

Разрешение выдается по заявлению юридического лица или индивидуального предпринимателя, которые подтверждают соответствие транспортного средства требованиям, установленным Федеральным законом 69-ФЗ, и, соответственно, несут ответственность за нарушения указанного закона в соответствии с российским законодательством.

В соответствии с ч. 1.1 ст. 9 Федерального закона № 69-ФЗ заявитель своей подписью подтверждает соответствие транспортного средства, которое предполагается использовать для оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, требованиям, установленным указанным законом.

Таким образом, Заявитель, получив разрешение на осуществление

деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории Санкт-Петербурга, должно было в силу публичной известности и доступности не только знать о существовании обязанностей, вытекающих из законодательства, регулирующего такую деятельность, но и обязано обеспечить их выполнение, то есть использовать все необходимые меры для недопущения события противоправного деяния при той степени заботливости и осмотрительности, которая требовалась от него.

Действия Заявителя, имеющего действующее разрешение, в связи с неисполнением требований законодательства, в результате которого допущено самовольное использование транспортного средства, не могут свидетельствовать об отсутствии виновных действий с его стороны, в том числе во вменяемом правонарушении.

Кроме того, в соответствии с Федеральным законом № 69-ФЗ, а также Правилами перевозок № 1586, обязанность по соблюдению требований действующего законодательства в сфере перевозки пассажиров и багажа легковым такси, в том числе указанного закона, возлагается на юридическое лицо или индивидуального предпринимателя, получившего разрешение.

При этом необходимо отметить, что Заявитель при отсутствии намерений осуществлять деятельность в соответствии с выданным разрешением, не лишен возможности подать заявление на аннулирование разрешения, так как абз. 2 п. 2.3 разд. 2 Распоряжения Комитета по транспорту от 10.04.2012 № 43-р «Об утверждении административного регламента по предоставлению государственной услуги по выдаче, переоформлению, выдаче дубликатов разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории Санкт-Петербурга» [34] предусмотрена такая процедура.

В связи с этим на момент совершения правонарушения разрешение являлось действующим и соответственно на Заявителе лежала обязанность по соблюдению требований действующего законодательства.

Кроме того, непосредственная перевозка пассажира в момент

выявления нарушения не является обязательным и необходимым условием наступления административной ответственности лица.

Одновременно с этим, Заявитель, как лицо, имеющее специальное разрешение, определило назначение автомобиля как легкового такси на срок действия разрешения, тем самым по собственной инициативе приняло на себя обязательства по соблюдению соответствующих требований законодательства в сфере перевозок пассажиров и багажа, а, следовательно, является ответственным за соблюдение Федерального закона № 69-ФЗ, которым соблюдение обязательных требований, установленных указанным законом, не поставлено в зависимость от фактического исполнения договора фрахтования, на основании которого осуществляется перевозка пассажиров и багажа легковым такси.

В соответствии с ч. 3 ст. 54 Гражданского кодекса Российской Федерации юридическое лицо несет риск последствий неполучения юридически значимых сообщений (статья 165.1), доставленных по адресу, указанному в едином государственном реестре юридических лиц, а также риск отсутствия по указанному адресу своего органа или представителя. Сообщения, доставленные по адресу, указанному в едином государственном реестре юридических лиц, считаются полученными юридическим лицом, даже если оно не находится по указанному адресу.

Согласно статье 2.1 КоАП РФ юридическое лицо признается виновным в совершении административного правонарушения, если будет установлено, что у него имелась возможность для соблюдения правил и норм, за нарушение которых предусмотрена административная ответственность, но данным лицом не были приняты все зависящие от него меры по их соблюдению.

### **2.3 Исполнение постановлений по делам об административных правонарушениях**

Рассматривая вопрос об исполнении постановлений по делам об административных правонарушениях, совершенных в области перевозок пассажиров и багажа легковым такси, следует отметить, что основной мерой ответственности, которая грозит соответствующим лицам за нарушения правил, является административное наказание.

Так, обращаясь к положениям ч. 1, ст. 3.1. КоАП РФ следует отметить, что административное наказание, которое применяется в данном случае, является установленной на государственном уровне мерой ответственности, которая грозит соответствующему нарушителю за совершение им предусмотренного КоАП РФ административного правонарушения.

Административное наказание применяется в целях, направленных на последующее предупреждение совершения иных возможных правонарушений не только лично самим правонарушителем, но также, в частности, и другими лицами.

В качестве основных видов административных наказаний, которые могут быть наложены на соответствующее лицо, допустившее нарушение в области перевозок пассажиров и багажа легковым такси, выступают:

- предупреждение как таковое;
- административный штраф, обязательный к уплате виновным лицом;
- лишение специального права.

Следует отметить, что предупреждение представляет собой административное наказание, которое находит свое непосредственное выражение в официальном порицании. Такое порицание исходит со стороны государства в лице специально уполномоченных на то органов власти в отношении физического или юридического лица. При этом, соответствующее предупреждение выносится в соответствии с законодательством в письменной форме [15, с. 118].

В свою очередь, штраф следует рассматривать как административное наказание, которое в той или иной мере воздействует на материальные интересы соответствующего лица – субъекта, который был привлечен к



административной ответственности за допущенное нарушение в области перевозок пассажиров и багажа легковым такси.

Штраф всегда исчисляется в денежном выражении и подлежит обязательной уплате. Характерным является то, что степень тяжести наказания, установленного за нарушение в области перевозок пассажиров и багажа легковым такси, определяется размером штрафа. При этом, размер штрафа заметно отличается от такого критерия, как статус непосредственного субъекта, привлекаемого за допущенное нарушение в области перевозок пассажиров и багажа легковым такси к административной ответственности.

В качестве таковых (субъектов) выступают:

- физическое лицо (в качестве примера можно привести водителя транспортного средства – легкового такси);

- должностное лицо (в данном случае подразумевается генеральный директор транспортного предприятия, которое предоставляет соответствующие услуги);

- юридическое лицо (таковым является транспортное предприятие, которое предоставляет услуги в области перевозок пассажиров и багажа легковым такси).

Следует отметить, что в большинстве случаев к соответствующему нарушителю применяется именно штраф. В свою очередь, предупреждение как таковое назначается довольно-таки редко.

Так, 03.09.2019 МТК проведена выборочная проверка транспортных средств, используемых для перевозки пассажиров и багажа перевозчиком ООО «Я. ТАКСИ» по адресу: Санкт-Петербург, Пулковское шоссе, дом 41, литера А, в ходе которой установлено, что перевозчик организует перевозку пассажиров транспортным средством марки Фольксваген Поло с регистрационным знаком Х165СЕ 178 (водитель Нечаев Иван Олегович) с нарушением пункта 115 Правил № 1586 и подпункта «г» пункта 1 части 16 статьи 9 Федерального закона 69-ФЗ, а именно в отсутствие на транспортном

средстве, используемом для оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, опознавательного фонаря оранжевого цвета на крыше транспортного средства. Результаты проверочных мероприятий отражены в акте Межведомственной транспортной комиссии Санкт-Петербурга о результатах проверки транспортного обслуживания населения в Санкт-Петербурге от 03.09.2019 № 783 с приложенными фотоматериалами. По факту выявленного правонарушения уполномоченным должностным лицом Управления в отношении Общества составлен протокол от 21.11.2019 № Ю 78-00-03-1497-2019 об административном правонарушении, ответственность за которое установлена частью 1 статьи 14.8 КоАП РФ. Постановлением Управления от 28.11.2019 № Ю78-00-03/24-2724-2019 ООО «Я. ТАКСИ» признано виновным в совершении административного правонарушения, ответственность за которое предусмотрена частью 1 статьи 14.8 КоАП РФ, с назначением административного наказания в виде штрафа в размере 5000 рублей [27].

По некоторым составам правонарушений, которые относятся к рассматриваемой нами области деятельности, на водителя соответствующего легкового автомобиля – транспортного средства налагаться административное наказание, которое предполагает, по своей сути, лишение специального права. Последняя мера наказания предполагает лишение в течении определенного срока права на осуществление управления транспортным средством.

Отдельно следует отметить, что положениями ст. 20.25 КоАП РФ предусмотрена административная ответственность, которая наступает за уклонение соответствующего лица от исполнения возложенного на него административного наказания. Так, в своих решениях по соответствующим категориям дел суды отмечают следующее:

«Если по истечении шестидесяти дней со дня вступления в законную силу решения суда о привлечении к административной ответственности и о назначении наказания в виде административного штрафа либо со дня

истечения срока отсрочки или срока рассрочки исполнения этого решения в суд не представлены сведения об уплате административного штрафа добровольно, на основании статьи 32.2 КоАП РФ названный судебный акт будет направлен для взыскания штрафа и составления протокола об административном правонарушении, предусмотренном частью 1 статьи 20.25 КоАП РФ, судебному приставу-исполнителю» [35].

Таким образом, проведенное исследование подтверждает, что практика исполнения постановлений по делам об административных правонарушениях носит в основном фискальную направленность, поскольку в большинстве случаев на лиц, которые допустили соответствующие правонарушения в области перевозок пассажиров и багажа легковым такси, налагается административный штраф. Реже – лишение специального права, а также еще реже – предупреждение.

Размер штрафа заметно отличается от такого критерия, как статус непосредственного субъекта, привлекаемого за допущенное нарушение в области перевозок пассажиров и багажа легковым такси к административной ответственности. Сам же штраф подлежит уплате в бюджет субъекта Российской Федерации.

### **3 Проблемы реализации административного законодательства в сфере перевозок пассажиров и багажа легковыми такси на территории Санкт-Петербурга и пути их решения**

#### **3.1 Проблемы осуществления регионального государственного контроля**

Согласно Положению о Комитете по транспорту Правительства Санкт-Петербурга, утвержденному постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 24 февраля 2004 года № 226 [25], Комитет по транспорту (далее – Комитет) является уполномоченным исполнительным органом государственной власти Санкт-Петербурга на выдачу индивидуальным предпринимателям или юридическим лицам разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории Санкт-Петербурга (далее – разрешение), ведению реестра выданных разрешений, а также на осуществление регионального государственного контроля в отношении компаний-перевозчиков, получивших разрешения.

Сведения о подконтрольных субъектах содержатся в реестре выданных разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории Санкт-Петербурга, ведение которого предусмотрено распоряжением Комитета от 10.04.2012 № 43-р «Об утверждении административного регламента по предоставлению государственной услуги по выдаче, переоформлению, выдаче дубликатов разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории Санкт-Петербурга» [34]. Указанный реестр размещен на официальной странице Комитета сайта Администрации Санкт-Петербурга в сети Интернет.

С 11.11.2011 в соответствии с постановлением Правительства Санкт-

Петербурга от 11.11.2011 № 1577 «О мерах по реализации статьи 9 Федерального закона от 21.04.2011 № 69-ФЗ» [24] Комитет по транспорту наделен полномочиями по осуществлению регионального государственного контроля над организациями, получившими разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси.

Обязательные требования, оценка соблюдения которых является предметом регионального государственного контроля (далее – Обязательные требования) установлены:

- частями 1.4 и 16 статьи 9 Федерального закона № 69-ФЗ;
- Правилами перевозок № 1586.

Следует отметить, что в соответствии со статьей 26.1 Федерального закона «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» [44] с 1 января 2016 года не проводятся плановые проверки в отношении юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, отнесенных к субъектам малого предпринимательства. При этом более 90% подконтрольных субъектов отнесены именно к категории микропредприятий [9].

Кроме того, одной из проблем осуществления регионального государственного контроля является то, что подконтрольные субъекты, располагая сведениями о запланированных в отношении них проверки (План размещается как на сайте Генеральной прокуратуры Российской Федерации, так и на сайте Комитета) принимают меры, направленные на уклонение от такой проверки, а именно обеспечивают отсутствие постоянно действующего органа управления по месту регистрации либо аннулируют разрешения, что не исключает получение новых разрешений после окончания проверки [9].

Комитетом с 2017 по 2019 год при реализации регионального государственного контроля проведено 12 плановых проверок соблюдения обязательных требований. По результатам проведенных плановых и внеплановых проверок Комитетом выявляются факты отсутствия

юридических лиц или индивидуальных предпринимателей по месту их регистрации, о чем направляется информация в налоговые органы для принятия мер в пределах предоставленных полномочий, в том числе направленных на принятие решения о внесении записи в единый государственный реестр юридических лиц/индивидуальных предпринимателей (далее – ЕГРЮЛ/ЕГРИП) о недействительности сведений об адресе регистрации, а также об исключении лиц из указанных реестров.

При этом необходимо отметить, что Комитетом в соответствии с Положением о Межведомственной транспортной комиссии Санкт-Петербурга (далее – Комиссия), утвержденным постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 05.07.2004 № 1263 [23], на постоянной основе проводится профилактика правонарушений в сфере перевозок пассажиров легковым такси.

Ответственность за нарушение Обязательных требований предусмотрена статьями 11.14.1 и 12.31.1 КоАП РФ.

В 2018-2019 годах отмечен рост количества дел об административных правонарушениях (2018 г. – 651 дело, 2019 г. – 714 дел) в 2020 году показатель количества дел об административных правонарушениях уменьшился (229 дела) ввиду снижения интенсивности проводимых профилактических мероприятий, в связи с действием ограничений, направленных на противодействие распространению в Санкт-Петербурге новой коронавирусной инфекции (COVID-19) [9] (рисунок 7).

С 1 января 2019 года вступили в силу положения статьи 15.1 Федерального закона «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации» [43], в соответствии с которыми органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации в пределах своей компетенции в соответствии с законодательством Российской Федерации и законодательством субъекта Российской Федерации при осуществлении регионального государственного контроля за осуществлением перевозок пассажиров и багажа легковым такси наделены полномочиями по

осуществлению государственного контроля за обеспечением доступности для инвалидов объектов социальной, инженерной и транспортной инфраструктур и предоставляемых услуг.

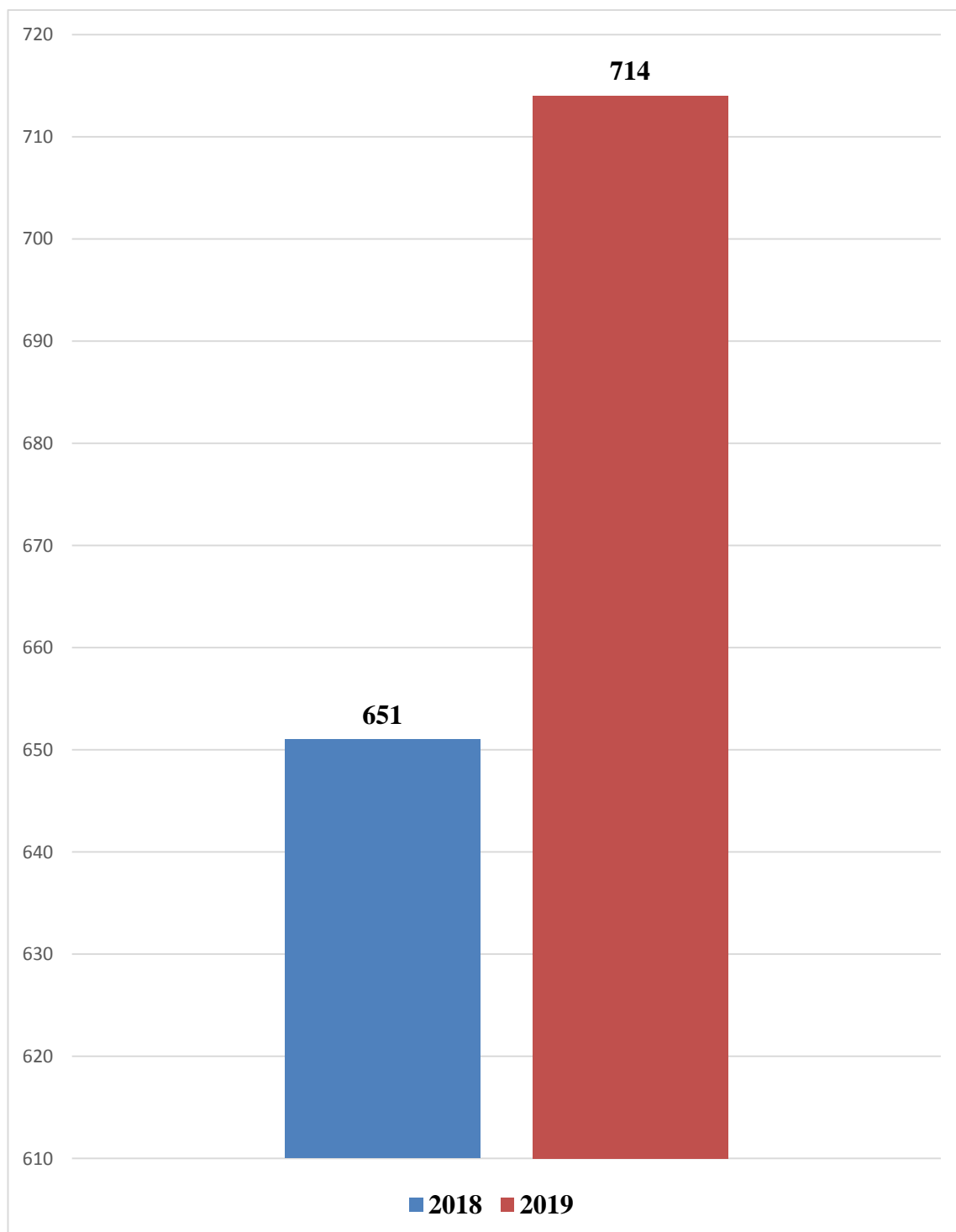


Рисунок 7 – Динамика количества дел об административных правонарушениях, допущенных водителями легкового такси на территории Санкт-Петербурга

В части оборудования транспортных средств, используемых в качестве легковых такси, специальными подъемными устройствами для пассажиров из числа инвалидов, не способных передвигаться самостоятельно, в соответствии с приказом Минтранса России от 01.12.2015 № 347 «Об утверждении Порядка обеспечения условий доступности для пассажиров из числа инвалидов транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, автовокзалов, автостанций и предоставляемых услуг, а также оказания им при этом необходимой помощи» [29], транспортные компании, оказывающие услуги по перевозке пассажиров и багажа легковым такси зачастую участвуют в квалификационном отборе на право осуществления специального транспортного обслуживания отдельных категорий граждан в Санкт-Петербурге («Социальное такси»). При этом, одним из требований квалификационного отбора является наличие транспортных средств, оборудованных специальными подъемными устройствами для пассажиров из числа инвалидов, не способных передвигаться самостоятельно.

В настоящее время в Санкт-Петербурге 28998 действующих разрешений (доля индивидуальных предпринимателей, получивших разрешения, составляет порядка 7000, юридических лиц – порядка 600) [9] (таблица 2).

Таблица 2 – Количество действующих разрешений в Санкт-Петербурге

Всего	28998
Доля индивидуальных предпринимателей, получивших разрешения	7000
Доля юридических лиц, получивших разрешения	600

Вместе с тем, во исполнение пункта 1 статьи 8.2 Федерального закона «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального



контроля» Комитетом по транспорту (далее - Комитет) утверждена Программа профилактики нарушений обязательных требований к перевозке пассажиров и багажа легковым такси в Санкт-Петербурге на 2020 год (далее – Программа).

Программа разработана для профилактики нарушений обязательных требований, оценка соблюдения которых является предметом регионального государственного контроля за соблюдением юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями требований к перевозке пассажиров и багажа легковым такси в Санкт-Петербурге (далее — региональный государственный контроль).

Обязательные требования, оценка соблюдения которых является предметом регионального государственного контроля установлены:

- частями 1.4 и 16 статьи 9 Федерального закона № 69-ФЗ;
- Правилами перевозок № 1586;
- частями 5 и 6 статьи 21.1 Федерального закона «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» [40].

В целях профилактики нарушений обязательных требований, оценка соблюдения которых является предметом регионального государственного контроля в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси (далее - обязательные требования), и в соответствии со статьей 8.2 Федерального Закона № 294-ФЗ, Комитетом в 2020 году проведены следующие мероприятия.

На странице Комитета официального сайта Администрации Санкт-Петербурга в сети «Интернет» размещены нормативно-правовые акты, регламентирующие осуществление Комитетом регионального государственного контроля в сфере перевозки пассажиров и багажа легковым такси на территории Санкт-Петербурга и содержащие обязательные требования.

Перечень актов, содержащих обязательные требования, соблюдение

которых оценивается при проведении мероприятий по контролю при осуществлении регионального государственного контроля за соблюдением требований к перевозке пассажиров и багажа легковым такси в Санкт-Петербурге, утвержден приказом Комитета по транспорту от 08.08.2018 № 178 и размещен в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» на странице Комитета по транспорту официального сайта Администрации Санкт-Петербурга в разделе «Контрольно-надзорная деятельность» по адресу: [https://www.gov.spb.ru/gov/otrasl/c\\_transport/](https://www.gov.spb.ru/gov/otrasl/c_transport/) [9].

Кроме того, в подразделе «Информационные материалы и профилактика обязательных требований» раздела «Контрольно-надзорная деятельность» размещено Руководство по соблюдению обязательных требований и Обобщение правоприменительной практики при осуществлении регионального государственного контроля.

16.10.2020 Комитетом проведены публичные обсуждения результатов правоприменительной практики Комитета по осуществлению регионального государственного контроля в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси. По результатам публичных обсуждений проводилось анкетирование, предложений и замечаний не поступило. Результаты опубликованы на странице Комитета по транспорту официального сайта Администрации Санкт-Петербурга в разделе «Контрольно-надзорная деятельность» [9].

При осуществлении своих полномочий Комитет проводит на постоянной основе разъяснительную работу по вопросам сферы деятельности и полномочий с юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями, в отношении которых проводятся проверки, посредством ответов на письменные обращения, в личном общении на рабочих встречах, совещаниях, в ходе проведения контрольно-надзорных мероприятий.

Вместе с этим, необходимо отметить, что Комитетом в соответствии с Положением о Межведомственной транспортной комиссии Санкт-Петербурга на постоянной основе проводится профилактика

правонарушений в сфере перевозок пассажиров легковым такси.

Информация о проведенных мероприятиях опубликована в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»:

[https://www.gov.spb.ru/gov/otrasl/c\\_transport/news/204546/](https://www.gov.spb.ru/gov/otrasl/c_transport/news/204546/)

[https://www.gov.spb.ru/gov/otrasl/c\\_transport/news/204104/](https://www.gov.spb.ru/gov/otrasl/c_transport/news/204104/)

[https://www.gov.spb.ru/gov/otrasl/c\\_transport/news/203771/](https://www.gov.spb.ru/gov/otrasl/c_transport/news/203771/)

[https://www.gov.spb.ru/gov/otrasl/c\\_transport/news/200686/](https://www.gov.spb.ru/gov/otrasl/c_transport/news/200686/)

[https://www.gov.spb.ru/gov/otrasl/c\\_transport/news/199258/](https://www.gov.spb.ru/gov/otrasl/c_transport/news/199258/) [9].

Профилактические мероприятия, проводимые Комитетом в 2020 году, способствовали формированию единого понимания обязательных требований, созданию системы взаимодействия с подконтрольными субъектами по вопросам правоприменения, повышению уровня правовой грамотности подконтрольных субъектов, а также приведению деятельности перевозчиков в соответствие предъявляемым требованиям.

Важным элементом реформы рынка таксомоторных услуг может стать предоставление дополнительных преференций легальным перевозчикам, установление обязательных требований к таксистам, к состоянию автомобилей и борьба с нелегальными перевозчиками.

Предлагаем следующие меры:

1. Создание благоприятных условий для таксомоторной деятельности.
2. Применение мер государственной поддержки для субъектов предпринимательской деятельности, осуществляющих перевозку пассажиров и багажа легковым такси.
3. Закрепление административной ответственности диспетчерских служб, агрегаторов за предоставление справочной информации (по заказам такси) субъектам, не имеющим специального разрешения на перевозку пассажиров и багажа.
4. Разработка механизма государственного регулирования таксомоторной деятельности, что позволит дестабилизировать теневой рынок таких услуг.

### **3.2 Предложения по совершенствованию законодательства в сфере перевозок пассажиров и багажа легковыми такси и ожидаемые результаты**

Начиная вопрос о возможностях совершенствования законодательства в сфере перевозок пассажиров и багажа легковыми такси, представляется возможным отметить следующее.

Само определение понятия «такси» так и не нашло свое отражение в положениях Федерального закона № 69. Следует отметить, что соответствующее положение не закреплено и в других нормативных правовых актах.

Вместе с тем, если обратиться к положениям п. 2 Правил перевозок № 1586, то следует отметить следующее определение, которое предложено законодателем в данном нормативном правовом акте: «легковое такси – это транспортное средство категории «М1», используемое для перевозок пассажиров и багажа в соответствии с публичным договором фрахтования» [18].

Анализ данного понятия позволяет отметить, что в его основу заложен, в первую очередь, публичный договор фрахтования. Именно указанный гражданско-правовой договор, который урегулирован положениями ст. 787 ГК РФ подразумевает под собой такой договор, по которому одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки грузов, пассажиров и багажа [12, с. 295].

Следует отметить, что указанный гражданско-правовой договор относится к категории таких договоров, которые связаны с перевозкой пассажиров. Вместе с тем, положения ст. 787 ГК РФ имеют бланкетный характер и отсылают нас к транспортным уставам, в которых урегулирован

порядок, предусматривающий особенности заключения таких договоров. В частности, мы можем назвать порядок, который нашел свое отражение в положениях главы 5 Федерального закона «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» [40].

В рамках данного исследования важно отметить одну довольно важную характеристику договора фрахтования. В данном случае мы говорим о таком критерии, как публичность, которая свойственна для последнего. Особенности публичного договора на сегодняшний день урегулированы положениями ст. 426 ГК РФ. Публичным договором признается договор, заключенный коммерческой организацией и устанавливающий ее обязанности по оказанию услуг, которые такая организация по характеру своей деятельности должна осуществлять в отношении каждого, кто к ней обратится. Цена услуг, а также иные условия публичного договора устанавливаются одинаковыми для всех потребителей. Отказ коммерческой организации от заключения публичного договора при наличии возможности предоставить потребителю соответствующие услуги не допускается.

Таким образом, именно публичность, которая характерна для договора фрахтования, в существенной степени отличает такой вид транспорта, как легковое такси от, собственно, нелегального вида деятельности, подразумевающего нелегальный извоз.

Следует отметить, что на некоторых интернет-сайтах, а также интернет-площадках даются рекомендации, которые адресуются водителям, в силу своей деятельности осуществляющим перевозку пассажиров, а также их багажа посредством легкового такси без наличия к тому соответствующего разрешения. Такие рекомендации направлены, в первую очередь, на то, чтобы избежать ответственности, которая грозит соответствующим лицам за нелегальный извоз. Так, к примеру, предлагается в таком случае заключать письменный договор аренды транспортного средства с экипажем. По договору аренды (фрахтования на время) транспортного средства с экипажем арендодатель предоставляет арендатору

транспортное средство за плату во временное владение и пользование и оказывает своими силами услуги по управлению им и по его технической эксплуатации (статья 632 ГК РФ).

В общих чертах договор аренды транспортного средства с экипажем и договор фрахтования различаются по предмету договора. Предметом договора аренды (в том числе договора фрахтования на время транспортного средства), является предоставление определенного имущества (транспортного средства) во временное владение и пользование арендатора. Предметом договора фрахтования (перевозки), является доставка пассажиров, грузов, почты и багажа в пункт назначения.

Вместе с тем, если усугубиться в данную проблему, то мы можем отметить, что главная цель совершенно любого пользователя услугами такси предполагает, прежде всего, доставить себя, а также соответствующий свой багаж в нужную точку. При этом, последнему не важно, работает такое такси на легальной основе или нет.

Сами же правила перевозки пассажиров, а также их багажа по заказу на сегодняшний день урегулированы разделом III Правил перевозок № 1586. В свою очередь, нарушение данных Правил подразумевает привлечение соответствующего лица к административной ответственности в соответствии со ст. 11.14.2 КоАП РФ.

На наш взгляд, заключение письменного договора аренды транспортного средства с экипажем при перевозке пассажиров водителем, не имеющим соответствующего разрешения, в некоторых случаях может расцениваться как притворная сделка (ч. 2 ст. 170 ГК РФ), то есть сделка, которая совершена с целью прикрыть другую сделку. Такая сделка ничтожна.

В целом же, если рассматривать более глубоко, то договор фрахтования, который может быть заключен при перевозках пассажиров посредством использования легковых такси, можно в случае такой необходимости подменить перевозками, к примеру, по заказу. Также довольно часто используется договор аренды транспортного средства,

которое предоставляется с экипажем. При этом же, на сегодняшний день можно отметить большое количество договорных схем.

Вместе с тем, если говорить о непубличном договоре фрахтования, то следует отметить, что такой уже не является в данном случае договором перевозки, который должен быть заключен легковым такси. В данном случае важно ответить на вопрос: какая ответственность грозит лицам, которые прибегают к соответствующим схемам, обеспечивающим им нелегальный извоз?

Прежде всего, следует отметить ч. 2.1 ст. 12.3 КоАП РФ. Так, согласно указанной норме на лицо, которое совершило данное правонарушение, может налагаться административный штраф, размер которого составляет 5000 руб.

В данном случае размер установленного в ч. 2.1 ст. 12.3 КоАП РФ штрафа в десять раз, как видим, превышает санкции, предусмотренные законодателем за аналогичные правонарушения. К числу последних можно отнести, к примеру, то, что водитель, управляющий соответствующим транспортным средством, забыл взять лицензионную карточку, а также обязательный путевой лист. Также у последнего могут отсутствовать страховой полис, а также иные обязательные регистрационные документы.

Следует отметить, что в научных кругах неоднократно поднимался вопрос о необходимости повышения размера штрафа, который предусмотрен законодателем в ч. 2.1 ст. 12.3 КоАП РФ. Целью такого повышения называлась именно необходимость противодействия незаконному извозу [16, с. 158-159].

Несмотря на это действующая судебная практика по рассматриваемой категории дел идет по другому пути. По нашему мнению, этому способствует несовершенная формулировка ч. 2.1 статьи 12.3 КоАП РФ. Так, в постановлении Верховного Суда РФ от 23.10.2013 № 18-АД13-30 состав данного правонарушения толкуется следующим образом: «Объективная сторона состава административного правонарушения, предусмотренного частью 2.1 статьи 12.3 Кодекса Российской Федерации об административных

правонарушениях, как следует из буквального толкования данной нормы, выражается в перевозке пассажиров и багажа легковым транспортным средством, используемым для оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа, водителем, не имеющим при себе ранее полученного в установленном порядке разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси» [17]. На этом основании Суд полагает обязательным для правильной квалификации деяния установление факта получения разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси. В случае неполучения такого разрешения, по мнению суда, деятельность по перевозке пассажиров и багажа квалифицируется по части 2 статьи 14.1 КоАП РФ, предусматривающей ответственность за осуществление предпринимательской деятельности без специального разрешения (лицензии), если такое разрешение (лицензия) обязательно (обязательна).

Кроме того, здесь может быть применима также часть 1 статьи 14.1 КоАП РФ в случае осуществления предпринимательской деятельности без государственной регистрации в качестве индивидуального предпринимателя или юридического лица.

Вместе с тем, в данном случае, чтобы привлечь соответствующее лицо к административной ответственности, необходимо в обязательном порядке доказать то обстоятельство, что деятельность, которая связана с осуществлением перевозок пассажиров, а также их багажа, носит систематический характер. Кроме того, доказыванию подлежит и то обстоятельство, что такая деятельность направлена на систематическое извлечение прибыли, то есть, является предпринимательской [50].

В некоторых случаях исследователи отмечают, что требования и штрафы, которые установлены за те или иные деяния, совершенные в рассматриваемой области, даже завышены [8, с. 111]. По нашему мнению, если рассматривать с одной стороны, такое положение дел направлено на обеспечение безопасности пассажиров. Иными словами, последние получают



больше гарантий на то, чтобы воспользоваться качественными услугами перевозки, которую также осуществляют квалифицированные водители, причем только на исправных транспортных средствах [6, с. 46].

Однако, если же рассматривать с другой стороны, то данное обстоятельство в существенной степени усложняет работу как вид деятельности, в которой задействованы легальные перевозчики. В результате этого снижается ее рентабельность [49].

Вместе с тем, усиление регулирования, а также мер по контролю в рассматриваемой нами сфере, привело к тому, что с соответствующего рынка ушли многие легальные перевозчики. Отмеченное вызвано, в первую очередь, ростом расходов на содержание легального автопарка такси, с другой – низкими ценами на проезд у нелегальных перевозчиков.

В связи с этим видится необходимым внесение изменений в законодательство, положения которого направлены на регулирование данного вида деятельности. В частности, речь идет о том, что:

1. В положениях федерального законодательства, в частности в Федеральном законе № 69 следует закрепить легальное определение такого термина, как «легковое такси». Данное определение, по нашему мнению, должно содержать видовые характеристики, свойственные для анализируемого вида транспорта.

2. На законодательном уровне следует отразить принципы формирования цены, устанавливаемой в договоре перевозки пассажиров и их багажа.

3. Изменению также подлежит формулировка ч. 2.1 ст. 12.3 КоАП РФ. В данном случае ее следует конкретизировать таким образом, чтобы она распространяла свое действие и на водителей, которые осуществляют перевозку посредством легкового такси пассажиров и багажа, не получив при этом в установленном законом порядке соответствующего разрешения.

4. В изменениях нуждается также ст. 9 Федерального закона 69-ФЗ. В данном случае в указанной норме следует предусмотреть право, которое дает

возможность не только сотрудникам ГИБДД, но также в отдельности и всем иным должностным лицам ОВД (полиции) выдвигать к соответствующему лицу требование о необходимости предъявления разрешения, предусматривающего возможность на перевозки пассажиров посредством использования для этого легковых такси.

По нашему мнению, данное предложение имеет смысл, поскольку должностные лица ОВД (полиции) уполномочены составлять в порядке, установленном действующим законодательством, протоколы о совершении административных правонарушений, которые предусмотрены ч. 2.1 ст. 12.3 и ст. 14.1 КоАП РФ.

## Заключение

Проведя исследование на тему «Актуальные проблемы применения административного законодательства в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси на территории Санкт-Петербурга», следует сделать следующие выводы.

Исследование специфики нормативного регулирования деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси на территории Санкт-Петербурга, позволило сделать вывод о том, что изменения, которые проанализированы в нормативно-правовом регулировании данной сферы деятельности, постепенно приводят к упорядочению.

Вместе с тем, отдельно появляются вопросы, которые касаются применения и эффективной реализации отдельных норм, регулирующих данную сферу деятельности. Так, в качестве объектов административных правонарушений в данной сфере деятельности выступают:

- правила, установленные в отношении транспортных перевозок пассажиров и их багажа;
- безопасность дорожного движения.

Водители – физические лица, занимающиеся частным извозом граждан и их багажа без соответствующего разрешения, которое обязательно к получению, могут совершать предусмотренные КоАП РФ административные правонарушения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Также на законодательном уровне была введена ответственность, которая наступает за такие деяния, как:

- незаконное нанесение на кузов того или иного транспортного средства цветографической схемы, обозначающей в конкретном случае легковое такси;
- незаконную установку опознавательного фонаря на соответствующее транспортное средство;
- управление транспортными средствами, на которых размещены

соответствующие опознавательные знаки, а также опознавательные фонари.

Вместе с тем, основная проблема связана как раз с легализацией данного вида деятельности. Именно указанное обстоятельство требует системной трансформации, которая была бы направлена на узаконивание деятельности по осуществлению перевозок посредством использования для этого легкового такси и борьбу с «нелегалами».

Полномочия по привлечению соответствующих лиц к административной ответственности законодатель возлагает на уполномоченные на то федеральные органы исполнительной власти Российской Федерации, а также органы исполнительной власти, которые действуют в субъектах Российской Федерации, к числу которых следует отнести Ространснадзор, Госавтонадзор; Госавтоинспекция; Комитет по транспорту, суд.

Указанные органы наделены следующими функциями, которые способствуют привлечению физических и юридических лиц, а также индивидуальных предпринимателей, которые допустили нарушения в области перевозок пассажиров и багажа легковым такси, к административной ответственности:

- составлять протоколы, обязательные при совершении административных правонарушений в области перевозок пассажиров и багажа легковым такси (Ространснадзор, Госавтонадзор, Госавтоинспекция, Комитет по транспорту);

- рассматривать соответствующие административные дела, которые связаны с совершением правонарушений в области перевозок пассажиров и багажа легковым такси (Ространснадзор, Госавтонадзор, Госавтоинспекция, суд);

- назначать в пределах возлагаемой законом компетенции административные наказания в отношении действующих юридических лиц, а также должностных лиц и граждан Российской Федерации, которые совершили административное правонарушение в области перевозок

пассажиров и багажа легковым такси (Ространснадзор, Госавтонадзор, Комитет по транспорту, суд);

- применять иные меры, которые урегулированы положениями КоАП РФ (к примеру, задержание транспортного средства – легкового такси в случае нарушения правил, которые установлены в отношении его эксплуатации) – только Госавтоинспекция.

Практика исполнения постановлений по делам об административных правонарушениях носит в основном фискальную направленность, поскольку в большинстве случаев на лиц, которые допустили соответствующие правонарушения в области перевозок пассажиров и багажа легковым такси, налагается административный штраф. Реже – лишение специального права, а также еще реже – предупреждение.

Размер штрафа заметно отличается от такого критерия, как статус непосредственного субъекта, привлекаемого за допущенное нарушение в области перевозок пассажиров и багажа легковым такси к административной ответственности. Сам же штраф подлежит уплате в бюджет субъекта Российской Федерации.

Вместе с тем, в рамках данного исследования были выявлены отдельные проблемы реализации административного законодательства в сфере перевозок пассажиров и багажа легковыми такси на территории Санкт-Петербурга, а также предложены пути их решения.

1. Установлено, что несмотря на то, что некоторые водители-нарушители могут быть заблокированы, по причине большого числа агрегаторов, предоставляющих услуги по перевозке легковым такси, такой водитель имеет возможность перейти в другую компанию. По этой причине, по нашему мнению, в ч. 14 ст. 9 Федерального закона № 69-ФЗ следует предусмотреть новый пункт, предусматривающий возможность осуществления полного отзыва разрешения при наличии соответствующего решения, вынесенного судом в случае, если имели место неоднократные допущения со стороны водителя транспортного средства одного из

административных правонарушений, предусмотренных действующим законодательством и предусматривающим лишение специального права, которое предполагает возможность управления транспортным средством.

2. В положениях федерального законодательства, в частности в Федеральном законе № 69 следует закрепить легальное определение такого термина, как «легковое такси». Данное определение, по нашему мнению, должно содержать видовые характеристики, свойственные для анализируемого вида транспорта.

3. На законодательном уровне следует отразить принципы формирования цены, устанавливаемой в договоре перевозки пассажиров и их багажа.

4. Изменению также подлежит формулировка ч. 2.1 ст. 12.3 КоАП РФ. В данном случае ее следует конкретизировать таким образом, чтобы она распространяла свое действие и на водителей, которые осуществляют перевозку посредством легкового такси пассажиров и багажа, не получив при этом в установленном законом порядке соответствующего разрешения.

5. В изменениях нуждается также ст. 9 Федерального закона 69-ФЗ. В данном случае в указанной норме следует предусмотреть право, которое дает возможность не только сотрудникам ГИБДД, но также в отдельности и всем иным должностным лицам ОВД (полиции) выдвигать к соответствующему лицу требование о необходимости предъявления разрешения, предусматривающего возможность на перевозки пассажиров посредством использования для этого легковых такси.

По нашему мнению, данное предложение имеет смысл, поскольку должностные лица ОВД (полиции) уполномочены составлять в порядке, установленном действующим законодательством, протоколы о совершении административных правонарушений, которые предусмотрены ч. 2.1 ст. 12.3 и ст. 14.1 КоАП РФ.

6. Отмечено, что на некоторых интернет-сайтах, а также интернет-площадках даются рекомендации, которые адресуются водителям, в силу

своей деятельности осуществляющим перевозку пассажиров, а также их багажа посредством легкового такси без наличия к тому соответствующего разрешения. Такие рекомендации направлены, в первую очередь, на то, чтобы избежать ответственности, которая грозит соответствующим лицам за нелегальный извоз. Так, к примеру, предлагается в таком случае заключать письменный договор аренды транспортного средства с экипажем. По договору аренды (фрахтования на время) транспортного средства с экипажем арендодатель предоставляет арендатору транспортное средство за плату во временное владение и пользование и оказывает своими силами услуги по управлению им и по его технической эксплуатации (статья 632 ГК РФ).

На наш взгляд, заключение письменного договора аренды транспортного средства с экипажем при перевозке пассажиров водителем, не имеющим соответствующего разрешения, в некоторых случаях может расцениваться как притворная сделка (ч. 2 ст. 170 ГК РФ), то есть сделка, которая совершена с целью прикрыть другую сделку. Такая сделка является ничтожной.

7. На сегодняшний день на водителей легкового такси, а также индивидуальных предпринимателей и юридических лиц, которые оказывают соответствующие услуги на территории Санкт-Петербурга, распространяются положения об административной ответственности, предусмотренные в КоАП РФ. Данное обстоятельство объясняется тем, на территории анализируемого субъекта Российской Федерации так и не был принят отраслевой закон – проект Закона Санкт-Петербурга «О деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси на территории Санкт-Петербурга», принятый законодательным Собранием Санкт-Петербурга 06 марта 2017 года, так и не уступил в силу. Соответственно, некоторые виды административной ответственности, к примеру за несоблюдение требования соответствия цветовым гаммам кузова при условии, что такие обязательны, остались без внимания законодателя Санкт-Петербурга.

С целью устранения указанного пробела, по нашему мнению,

целесообразно продолжить работу над принятием Закона Санкт-Петербурга «О деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси на территории Санкт-Петербурга», а также дополнить соответствующими видами административной ответственности Закон Санкт-Петербурга от 31.05.2010 № 273-70 «Об административных правонарушениях в Санкт-Петербурге».

Также в работе отмечено, что в административные барьеры входа на рынок помимо лицензии, водительского стажа таксиста, требования к автомобилю, регистрации следует включить, по примеру Великобритании, тест на вождение, тест на знание государственного языка и специальный тест на знание города. Касаясь требований, предъявляемых к автомобилю, нужно включить требования, касающиеся технической исправности и маркировки, ограничение на возраст машин. На сегодняшний день агрегатор несет лишь гражданско-правовую ответственность за все, что касается ситуаций на дорогах с водителями, зарегистрированных у этой компании, уголовную ответственность несет только водитель. Цель государства – поставить агрегатора в такие рамки, чтобы он нес административную ответственность и за уголовные дела его водителей в качестве санкций в виде штрафа, что будет мотивировать их на более тщательный набор кадров.

Агрегатор также может помочь в обеспечении безопасности в качестве информатора, предоставляющего сведения о водителе, его контактных данных и машине посредством отправки SMS или письма на почту доверенному лицу, которого указывает пользователь услуг такси. Данная функция должна быть добровольного характера. Цель агрегатора – обеспечение безопасности перевозок, сохранение доли на рынке благодаря построения такой системы защиты пассажиров и обеспечения доверия со стороны клиентов.



## Список используемой литературы и используемых источников

1. Аварийность растет: такси стало опаснее для россиян URL: <https://www.gazeta.ru/business/2020/06/11/13115107.shtml> (дата обращения: 01.03.2021).
2. Аналитический материал по состоянию таксомоторной отрасли в России с точки зрения безопасности дорожного движения // Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации URL: <https://ac.gov.ru/> (дата обращения: 01.03.2021).
3. Ахундов Р.А. Правовое регулирование пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Российской Федерации: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2005. 25 с.
4. Гаганов А.А. Правовые аспекты противодействия нелегальным перевозкам пассажиров и багажа легковыми транспортными средствами. Некоторые вопросы правового регулирования перевозок легковым такси // Административное и муниципальное право. 2015. № 3 (87). С. 256-262.
5. Гарина О.В. Административная ответственность за правонарушения в сфере перевозки пассажиров и багажа легковым такси // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. № 1 (1). С. 108-114.
6. Гарина О.В. Нелегальная предпринимательская деятельность в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси // Актуальные проблемы борьбы с преступностью: вопросы теории и практики. Материалы XXII международной научно-практической конференции: в 2 частях. Отв. ред. Н.Н. Цуканов. 2019. С. 46-48.
7. Гришковец А.А. Административная ответственность за нарушения правил автомобильных перевозок пассажиров и грузов // Российское государствоведение. 2015. № 1. С. 68-85.
8. Гурин А.И. Об административной ответственности за нарушения

при перевозках легковыми такси // Актуальные проблемы автотранспортного комплекса. Межвузовский сборник научных статей (с международным участием). Самарский государственный технический университет. Самара, 2013. С. 188-192.

9. Доклад о реализации Программы профилактики нарушений обязательных требований к перевозке пассажиров и багажа легковым такси в Санкт-Петербурге за 2020 год URL: <https://www.gov.spb.ru/> (дата обращения: 17.02.2021).

10. Жилина И.А. Introduction to legal English: basics for law enforcement: учебное пособие / И.А. Жилина, Е.А. Проценко, Л.В. Смолина. Воронеж: Воронежский ин-т МВД России, 2018. - 99 с.

11. Закон Санкт-Петербурга от 31.05.2010 № 273-70 (ред. от 16.02.2021) «Об административных правонарушениях в Санкт-Петербурге» (принят ЗС СПб 12.05.2010) // Вестник Законодательного Собрания Санкт-Петербурга. № 21. 2010.

12. Захарченко М.О. Заключение публичного договора перевозки пассажиров в маршрутном такси // Экономика и социум. 2015. № 6-2 (19). С. 924-926.

13. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 17.02.2021) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1 (ч. 1). ст. 1.

14. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // Собрание законодательства РФ. 2014. № 31. ст. 4398.

15. Мишина Ю.В. Некоторые вопросы административно-правового регулирования деятельности легковых такси // Сибирское юридическое обозрение. 2020. Т. 17. № 1. С. 116-122.

16. Мухин З.С. Совершенствование законодательства в сфере перевозок автомобильным транспортом // Актуальные вопросы юридической

науки и практики. Материалы III Международной научно-практической конференции. 2018. С. 157-161.

17. Постановление Верховного Суда РФ от 23.10.2013 № 18-АД13-30 URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 01.03.2021).

18. Постановление Правительства РФ от 01.10.2020 № 1586 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» // Собрание законодательства РФ. 2020. № 41. ст. 6428.

19. Постановление Правительства РФ от 09.06.2010 № 409 (ред. от 26.10.2020) «Об осуществлении должностными лицами Федеральной службы по надзору в сфере транспорта контрольных (надзорных) функций» // Собрание законодательства РФ. 2010. № 25. ст. 3170.

20. Постановление Правительства РФ от 19.03.2013 № 236 (ред. от 31.12.2020) «О федеральном государственном транспортном надзоре» (вместе с «Положением о федеральном государственном транспортном надзоре») // Собрание законодательства РФ. 2013. № 12. ст. 1335.

21. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 31.12.2020) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2021) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. ст. 4531.

22. Постановление Правительства РФ от 30.07.2004 № 398 (ред. от 24.11.2020) «Об утверждении Положения о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта» // Собрание законодательства РФ. 2004. № 32. ст. 3345.

23. Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 05.07.2004 № 1263 (ред. от 23.03.2016) «О Межведомственной транспортной комиссии Санкт-Петербурга» // Вестник Администрации Санкт-Петербурга. № 8. 2004.

24. Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 11.11.2011 № 1577 (ред. от 02.12.2020) «О мерах по реализации статьи 9 Федерального

закона от 21.04.2011 № 69-ФЗ» // Информационный бюллетень Администрации Санкт-Петербурга. приложение к № 45. 2011.

25. Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 24.02.2004 № 226 (ред. от 02.12.2020) «О Комитете по транспорту» // Вестник Администрации Санкт-Петербурга. № 3. 2004.

26. Постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 20 июля 2020 г. по делу № А56-136385/2019 URL: <https://sudact.ru/> (дата обращения: 17.02.2021).

27. Постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 26 июня 2020 г. по делу № А56-131480/2019 URL: <https://sudact.ru/> (дата обращения: 17.02.2021).

28. Правоприменительная практика соблюдения юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями обязательных требований в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси URL: <https://www.gov.spb.ru/> (дата обращения: 17.02.2021).

29. Приказ Минтранса России от 01.12.2015 № 347 «Об утверждении Порядка обеспечения условий доступности для пассажиров из числа инвалидов транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, автовокзалов, автостанций и предоставляемых услуг, а также оказания им при этом необходимой помощи» (Зарегистрировано в Минюсте России 06.05.2016 № 42032) // Российская газета. № 121. 2016.

30. Приказ Ространснадзора от 13.03.2014 № АК-307фс (ред. от 06.03.2019) «Об утверждении Положения об Управлении государственного автомобильного и дорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта» URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 17.02.2021).

31. Проект закона Санкт-Петербурга «О деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси на территории Санкт-Петербурга» URL: <https://tiap.ru/legislation/laws/proekty-npa/o-deyatelnosti-po-perevozke->

passazhirov-i-bagazha-legkovymi-taksi-na-territorii-sankt-peterburga/ (дата обращения: 01.03.2021).

32. Пурге А.Р. Перевозка пассажиров автомобильным транспортом: проблемы правового регулирования и пути их преодоления // Транспортное право. 2016. № 3. С. 7-10.

33. Пырченкова Г.С. State and municipal police management: учебное пособие / Г.С. Пырченкова. - Москва: Академия управления МВД России, 2019. - 170 с.

34. Распоряжение Комитета по транспорту Правительства Санкт-Петербурга от 10.04.2012 № 43-р (ред. от 10.01.2018) «Об утверждении административного регламента Комитета по транспорту по предоставлению государственной услуги по выдаче разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории Санкт-Петербурга, переоформлению разрешений и выдаче дубликатов разрешений» // Информационный бюллетень Администрации Санкт-Петербурга. № 16. 2012.

35. Решение Арбитражного суда Вологодской области от 4 августа 2020 г. по делу № А13-7223/2020 URL: <https://sudact.ru/> (дата обращения: 17.02.2021).

36. Суховеева Е.А. Характерные черты административной ответственности за правонарушения в сфере дорожного движения // Управление социально-экономическими системами: теория, методология, практика. сборник статей Международной научно-практической конференции: в 2 частях. 2017. С. 108-113.

37. Тихомирова Ю.В. Защита прав граждан при перевозке пассажиров и багажа легковым такси // Законность. 2016. № 9 (983). С. 21-23.

38. Указ Президента РФ от 15.06.1998 № 711 (ред. от 19.02.2021) «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (вместе с «Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской

Федерации») // Собрание законодательства РФ. № 25. 1998. ст. 2897.

39. Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ (ред. от 24.02.2021) «О полиции» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2021) // Собрание законодательства РФ. 2011. № 7. ст. 900.

40. Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ (ред. от 18.03.2020) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» // Собрание законодательства РФ. 2007. № 46. ст. 5555.

41. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 30.07.2019) «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. 1995. № 50. ст. 4873.

42. Федеральный закон от 21.04.2011 № 69-ФЗ (ред. от 14.10.2014) «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2011. № 17. ст. 2310.

43. Федеральный закон от 24.11.1995 № 181-ФЗ (ред. от 08.12.2020) «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 19.12.2020) // Собрание законодательства РФ. 1995. № 48. ст. 4563.

44. Федеральный закон от 26.12.2008 № 294-ФЗ (ред. от 08.12.2020) «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2021) // Собрание законодательства РФ. 2008. № 52 (ч. 1). ст. 6249.

45. Чепурных Д.А. Отдельные аспекты надзорной деятельности госавтоинспекции // Современный юрист. 2018. № 4 (25). С. 16-28.

46. Ямщиков К.С. К вопросу об ответственности владельцев агрегаторов // Вестник современных исследований. 2018. № 11.8 (26). С. 146-151.

47. Legal studies: textbook / Yu. N. Sushkova, S.A. Dragunova. - Саранск: Издательство Мордовского университета, 2020. – 89 с.

48. Aarhaug J., Skollerud K. Taxi: Different Solutions in Different Segments

// Transportation Research Procedia. 2014. Vol. 1. No 1. P. 276-283.

49. Frazzani S., Grea G., Zamboni A. Study on Passenger Transport by Taxi, Hire Car with Driver and Ridesharing in the EU. 2016. <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharing-final-report.pdf>.

50. Geradin D. Should Uber Be Allowed to Compete in Europe? And if so How? George Mason University Law & Economics Research Paper Series. No 15-29. 2015.

51. Goletz M., Feige I., Heinrichs D. What Drives Mobility Trends: Results from Case Studies in Paris, Santiago de Chile, Singapore and Vienna // Transportation Research Procedia. 2016. Vol. 13. P. 49-60.

52. Jin Y.-M., YeX.-F., Liu W.-L., Wang T., WangH. Dynamic Pricing Model for Cruising Taxi-cab Based on System Dynamics // Advances in Mechanical Engineering. 2019. Vol. 11. No 2. P. 1-8.

53. La Rocca C. R., Cordeau J.-F. Heuristics for Electric Taxi Fleet Management at Teo Taxi // INFOR: Information Systems and Operational Research. 2019. Vol. 57. No 4. P. 642-666.

54. Petrovic S., Jaksic T. Regulation and Competition of Taxi Services // Uber-Brave New Service or Unfair Competition, Ius Gentium: Comparative Perspectives on Law and Justice / M. Jasenko, S. Petrovic, M. Mudric, H. Lisicar (eds.). Zurich: Springer, Cham, 2019. P. 153-180.

55. Thelen K. Regulating Uber: The Politics of the Platform Economy in Europe and the United States // Perspectives on Politics. 2018. Vol. 16. No 4. P. 938-953.

56. Wyman K. Taxi Regulation in the Age of Uber // New York University Journal of Legislation and Public Policy. 2017. Vol. 2. No 1. Ekonomicheskaya Politika, 2020, vol. 15, no. 4, pp. 138-163.