

Министерство внутренних дел Российской Федерации

**Федеральное государственное казенное
образовательное учреждение высшего образования
«Орловский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации
имени В.В. Лукьянова»**

О.В. Гарина

**ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ
ТАКСОМОТОРНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

Учебно-практическое пособие

**Орёл
ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова
2020**

УДК 351
ББК 67.99(2)116.1
Г20

Рецензенты:

О.А. Третьякова, кандидат юридических наук
(Брянский филиал ВИПК МВД России);
Л.Н. Госсельбах
(Управление МВД России по Орловской области)

Гарина, О.В.
Г20 **Проблемы правового регулирования таксомоторной
деятельности : учебно-практическое пособие / О.В. Гарина. –
Орел : ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2020. –
42, [1] с. – 22 экз. – Текст : непосредственный.**

В учебно-практическом пособии рассматриваются нормативные правовые акты, действующие в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси, на региональном и федеральном уровнях. Анализ правового обеспечения таксомоторной деятельности позволяет сформулировать проблемы отрасли и предложить пути их разрешения.

Издание представлено в авторской редакции.

УДК 351
ББК 67.99(2)116.1

© ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2020

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
1. НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ ЛЕГКОВЫМИ ТАКСИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	7
2. ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА ЛЕГКОВЫМ ТАКСИ (ОПЫТ ОТДЕЛЬНЫХ РЕГИОНОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ)	21
3. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ ЛЕГКОВЫМИ ТАКСИ	26
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	33
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	35
ПРИЛОЖЕНИЯ	35

ВВЕДЕНИЕ

Периодически ГИБДД проводятся профилактические мероприятия «Автобус», «Такси», «Детское кресло» и т.д., в рамках которых сотрудники проводят тщательную проверку, что позволяет помимо выявления нарушителей предотвратить возможные негативные последствия не исполнения требований нормативных правовых актов в сфере регулирования дорожного движения.

Гражданин как участник дорожного движения не должен нарушать прав других граждан. Водитель, соблюдая скоростной режим и дистанцию, минимизирует шансы столкновения с другим транспортным средством. Переходя проезжую часть в неустановленном месте или на запрещающий сигнал светофора, пешеход допускает возможность совершения на него наезда. Вместе с тем граждане активно помогают сотрудникам ГИБДД, предоставляя информацию (материалы фото-, видеофиксации) о фактах нарушения правил дорожного движения. Реализация права на безопасное дорожное движение одного человека зависит от других участников.

Безопасность дорожного движения представляет собой комплексное явление. Для ее обеспечения необходима слаженная деятельность всех субъектов. Неисполнение одним участником возложенных на него обязанностей или нарушение прав других участников представляет угрозу безопасности дорожного движения. Для их минимизации государство в лице своих органов осуществляет целенаправленную работу.

Реалии современной действительности свидетельствуют о востребованности услуг по перевозке пассажиров и багажа легковым такси. Отсутствие четкой правовой регламентации обуславливает большое количество нарушений в данной сфере.

Таксомоторная деятельность отнесена к предметам совместного ведения государственных органов и органов местного самоуправления. На федеральном уровне установлены единые требования для всей отрасли, а на местах они дополняются и конкретизируются. В разных субъектах к водителям и транспортным средствам предъявляются не одинаковые установления. Например, окрас кузова.

Лица, желающие заняться перевозками легковым такси, находятся не в равных условиях. Стоимость разрешения на осуществление такой деятельностью варьируется. В одном регионе она бесплатна, в другом ее стоимость достигает четырех тысяч рублей. Таким образом, изначально заложено нарушение равенства граждан.

Большое количество нормативных актов, регулирующих таксомоторную деятельность, обусловлено тем, что она предполагает оказание услуг путем использования источника повышенной опасности с соблюдением правил дорожного движения,

Правила перевозок пассажиров и багажа легковым такси устанавливаются:

1. Федеральным законом от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»¹;

2. Федеральным законом от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»²;

3. Постановлением Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2009 г. № 112 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»³;

Ответственность за нарушение правил дорожного движения субъектами таксомоторной деятельности регламентирована КоАП РФ в статьях 11.14.1, 11.14.2, 12.3, 12.4, части 4.1 статьи 12.5, части 7 статьи 12.5 и т.д. Административная ответственность выступает частью государственного механизма по предупреждению правонарушений лицами, использующими транспортные средства. Существование таких норм позволяет предупредить дорожно-транспортные происшествия в целом и по отдельным видам.

В октябре 2019 г. в Российской Федерации произошло 15699 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 1149 человек и ранены 19453 человека⁴.

В данной категории водителями, имеющими лицензию на перевозочную деятельность, совершено 1604 дорожно-транспортных про-

¹ О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федер. закон Рос. Федерации от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 17, ст. 2310.

² Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта: Федер. закон Рос. Федерации от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2007. № 46, ст. 5555.

³ Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом: постановление Правительства Рос. Федерации от 14 февраля 2009 г. № 112 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2009. № 9, ст. 1102.

⁴ Официальный сайт Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 31.10.2019).

исшествия, в которых погибли 87 и ранены 2148 человек. Часть таких происшествий допущена водителями, находившимися в состоянии опьянения – 44, в них погибли и ранены 8 и 54 человека соответственно¹. Если в общей картине дорожно-транспортных происшествий мы видим снижение по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, то для легкового такси показатели возросли.

Система правового регулирования деятельности по перевозке пассажиров и багажа в силу своей сложности и относительно непродолжительного существования имеет некоторые недостатки, выявление и анализ которых определили актуальность исследования.

¹ Официальный сайт Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 31.10.2019).

1. НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК ПассаЖИРОВ ЛЕГКОВЫМИ ТАКСИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Федеральный закон от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ содержит в статье 9 положения, регламентирующие деятельность легкового такси. Указанный нормативный правовой акт в повседневной жизни получил название «Закон о такси». Вместе с тем этот документ содержит положения, не имеющие отношения к деятельности легкового такси.

К таксомоторной деятельности относится статья 3 Федерального закона от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ, ей внесены изменения в КоАП РФ и установлена ответственность за:

а) нарушение правил перевозок пассажиров и багажа легковым такси – статья 11.14.1 КоАП РФ;

б) нарушение правил перевозок пассажиров и багажа по заказу – статья 11.14.2 КоАП РФ;

в) нарушение правил перевозки пассажиров и багажа легковым транспортным средством, используемым для оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа, водителем, не имеющим при себе разрешения – статья 12.3 КоАП РФ;

г) незаконное нанесение цветографической схемы легкового такси или незаконная установка опознавательного фонаря легкового такси – статья 12.4 КоАП РФ;

д) управление транспортным средством, на котором незаконно установлен опознавательный фонарь легкового такси – часть 4.1 статьи 12.5 КоАП РФ;

е) управление транспортным средством, на которое незаконно нанесена цветографическая схема легкового такси – часть 7 статьи 12.5 КоАП РФ.

Статья 7 Федерального закона от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ дополнила Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ новой правовой нормой, указывающей, что за нарушение правил перевозок пассажиров и багажа легковым такси и перевозок пассажиров и багажа по заказу, виновное лицо привлекается к административной ответственности по действующему законодательству.

Указанная статья носит бланкетный характер и отсылает к другим законодательным актам Российской Федерации.

Статья 8 Федерального закона от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ не актуальна, так как в Федеральный закон от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ были внесены изменения Федеральным законом от 18 июля

2011 г. № 242-ФЗ и часть 4 статьи 1 Федерального закона от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ была изложена в новой редакции.

Новшеством анализируемого федерального закона является необходимость получения разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси. Данная норма закона благоприятно сказалась на деятельности легкового такси – сократилось число нелегальных перевозчиков и повысилось качество предоставляемых услуг, но продолжает оставаться на довольно низком уровне. Среднее количество легальных перевозчиков на одну тысячу жителей составляет в (см. приложение):

1. Дальневосточном федеральном округе – 3,26;
2. Центральном федеральном округе – 3,10;
3. Приволжском федеральном округе – 2,69;
4. Северо-западном федеральном округе – 2,38;
5. Уральском федеральном округе – 2,22;
6. Южном федеральном округе – 2,01;
7. Сибирском федеральном округе – 1,81;
8. Северо-кавказском федеральном округе – 1,56¹.

Субъектом получения такого разрешения выступает юридическое лицо или индивидуальный предприниматель. В частях 1 и 1.2 статьи 9 Федерального закона от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ указан перечень необходимых документов для получения лицензии, который не подлежит расширению.

Согласно части 3 статьи 9 Федерального закона от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ разрешение выдается на каждое транспортное средство, которое будет использоваться в качестве легкового такси. Реестр выданных разрешений доступен на официальном сайте уполномоченного органа или субъекта Российской Федерации. Мы проанализировали реестр, доступный на официальном сайте Администрации Орловской области².

¹ Зарипова И.В. Исследование правоприменительной практики ФЗ-69 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [Электронный ресурс]. URL: https://os-taxi.ru/wp-content/uploads/2019/10/%D0%98%D1%81%D1%81%D0%BB%D0%B5%D0%B4%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D0%B5_%D0%BF%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%BE%D0%BF%D1%80%D0%B8%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%8F_%D0%A4%D0%B5%D0%B4%D0%B5%D1%80%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE-2.pdf (дата обращения: 31.10.2019).

² Официальный сайт Администрации Губернатора и Правительства Орловской области. URL: <http://orel-region.ru/index.php?head=6&part=73&unit=7&op=8&in=175&docid=22036> (дата обращения: 31.10.2019).

В Орловской области по состоянию на ноябрь 2019 г. действовало 3242 разрешения на деятельность легкового такси¹,

- г. Москве – 49938²,
- г. Курске – 1960³,
- г. Брянске – 4133⁴,
- г. Воронеж – 6200⁵,
- Московской области – 85225⁶.

Образца реестра выданных разрешений на осуществление таксомоторной деятельности не предусмотрено, и каждый регион ведет по своей форме. Большинство реестров не предусматривают систематизацию по субъекту получения документа. Отмечаем, что количество выданных разрешений на одно лицо различно, т.е. один субъект может получить неограниченное число документов, разрешающих деятельность легкового такси. При этом данный факт в реестре никак не отражается.

Законодатель в Федеральном законе от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ не предусмотрел ограничения количества лицензий, получаемых одним и тем же индивидуальным предпринимателем или юридическим лицом.

Отсутствие в правовом документе такой нормы, позволяет недобросовестным субъектам «продавать» разрешения на транспортные средства, не заботясь о том, кто и как будет ими управлять, что негативно сказывается на безопасности дорожного движения. Установить факт «продажи» лицензии сложно. Договор может составляться, а

¹ Максимова А. Орловцы смогут пожаловаться на работу такси [Электронный ресурс] / Информационное агентство «РИА57». URL: <http://ria57.ru/tra №sport/54994> (дата обращения: 31.10.2019).

² Официальный сайт мэра Москвы. URL: <https://www.mos.ru/otvet-transport/kak-proverit-razreshenie-taksi> (дата обращения: 31.10.2019).

³ Официальный сайт Администрации Курской области. URL: https://adm.rkursk.ru/index.php?id=885&mat_id=12070 (дата обращения: 31.10.2019).

⁴ Департамент промышленности, транспорта и связи Брянской области [Электронный ресурс]. URL: <http://bryanskprom.ru/%D1%80%D0%B5%D0%B5%D1%81%D1%82%D1%80-%D0%B2%D1%8B%D0%B4%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D1%85-%D1%80%D0%B0%D0%B7%D1%80%D0%B5%D1%88%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B9-%D0%BD%D0%B0-%D0%BE%D1%81%D1%83%D1%89%D0%B5%D1%81-3> (дата обращения: 31.10.2019).

⁵ Реестр выданных разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории Воронежской области [Электронный ресурс]. URL: <https://services.govvrn.ru/wps/taxi/zul/permitDocs.zul> (дата обращения: 31.10.2019).

⁶ Официальный сайт мэра Москвы. URL: <https://www.mos.ru/otvet-transport/kak-proverit-razreshenie-taksi> (дата обращения: 31.10.2019).

может и нет; в договоре достаточно указать факт безвозмездного предоставления разрешения водителю, хотя в действительности он будет уплачивать определенную сумму субъекту получения лицензии.

«Продавая» разрешение субъект берет на себя ответственность в случае допущения водителем нарушения норм КоАП РФ.

Например, у водителя отсутствует отметка механика в путевом листе о предрейсовом контроле технического состояния транспортного средства, и данный факт установлен сотрудниками ГИБДД. Помимо водителя к административной ответственности по части 3 статьи 12.31.1 КоАП РФ будут привлечены механик и индивидуальный предприниматель или юридическое лицо на кого оформлена лицензия. Таким образом, предоставляя лицензию на автомобиль, субъект ее получения берет на себя обязательство по выполнению требований закона о медицинском осмотре водителя и техническом осмотре машины перед выходом на линию.

В связи с чем, предлагаем дополнить содержание лицензии (часть 4 статьи 9 Федерального закона от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ) пунктом о том, кто будет использовать автомобиль в качестве легкового такси (собственник транспортного средства или иное лицо, или собственник транспортного средства и иное лицо). Данные сведения должны находить свое подтверждение в полисе ОСАГО. Также в случае указания на использование автомобиля третьим лицом у субъекта получения разрешения должен быть открыт код ОКВЭД 77.11 – аренда и лизинг легковых автомобилей и легких автотранспортных средств.

Предложенные положения позволят выявить лиц, сдающих транспортные средства в аренду при отсутствии у них разрешения на занятие этой деятельностью и как следствие уклоняющихся от налогов с полученных доходов.

Деятельность по перевозке пассажиров и багажа легковым такси предполагает наличие отношений между отдельными субъектами, в частности индивидуальный предприниматель или представитель юридического лица, водитель автомобиля, пассажир. Их права и обязанности законодательно не регламентированы.

Инструкция водителя автомобиля-такси¹ во втором разделе предусматривает обязанности водителя. С учетом, требований КоАП РФ, необходимо дополнить их пунктом об обязательном прохождении предрейсового медицинского осмотра.

¹ Щур-Труханович Л.В. Инструкция водителя автомобиля-такси [Электронный ресурс] / Центр исследований в сфере экономики и права. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

В статье 2.1.10 анализируемой Инструкции содержится спорное положение – при отказе пассажира от платы за пользование автомобилем-такси водитель сообщает о конфликте оператору и доставляет пассажира в полицию (доставка осуществляется при включенном таксометре).

Трудно представить ситуацию, когда человек, отказывающийся платить за оказанные услуги легкового такси, добровольно поедет в полицию. В этом случае, пассажир против своей воли перемещается в другое место (отдел полиции).

Как известно, состав статьи 126 УК РФ «Похищение человека» формальный и окончен с момента его перемещения. Таким образом, реализация на практике вышеприведенного положения Инструкции представляется затруднительной.

В целях избегания возникновения подобных ситуаций целесообразно предусмотреть в приложениях для работы такси функцию указания на неоплату заказа клиентом, и последующей блокировки номера его телефона для вызова такси до момента погашения своей задолженности.

Таким образом, считаем необходимым, разработать Федеральный закон, в который бы вошли положения статьи 9 Федерального закона от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ, а также были бы указаны права и обязанности субъекта получения разрешения, водителя транспортного средства и его пассажира.

Итак, «Закон о такси» урегулировав аналогичную сферу деятельности, породил отдельные проблемы, которые на законодательном уровне не урегулированы до настоящего времени.

Безопасность дорожного движения обеспечивается государством как неотъемлемая часть национальной безопасности государства. На законодательном уровне уделяется значительное внимание этим направлениям государственной политики.

Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»¹ предписывает страховать риск гражданской ответственности, которая может наступить вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц при использовании транспортных средств.

В средствах массовой информации в последнее время часто стали появляться сообщения о трудностях приобретения полисов ОСАГО

¹ Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств: Федер. закон Рос. Федерации от 25.04.2002 № 40-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2002. № 18, ст. 1720.

перевозчиками-таксистами. Данная ситуация проблематична в связи с грядущим чемпионатом мира по футболу, для работы на котором они должны пройти аккредитацию. Выход из этой ситуации обещал представить Российский Союз Автостраховщиков.

На стоимость полиса ОСАГО коэффициенты страховых тарифов, тип и назначение использования транспортного средства.

Статья 3 Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ устанавливает «всеобщность и обязательность страхования гражданской ответственности владельцами транспортных средств».

В пункте «и» части 1 статьи 14 Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ установлено право регрессного требования страховщика к лицу, причинившему вред, если на момент наступления страхового случая истек срок действия диагностической карты, содержащей сведения о соответствии транспортного средства обязательным требованиям легкового такси. Это единственное упоминание термина «такси» в указанном нормативном правовом акте.

Предельные размеры базовых ставок страховых тарифов и коэффициенты страховых тарифов, требования к структуре страховых тарифов, а также порядок их применения страховщиками при определении страховой премии по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств раскрыт в соответствующем указании Банка России от 19 сентября 2014 г. № 3384-У¹.

Базовая ставка страхового тарифа устанавливаются в зависимости от назначения транспортного средства, существенно влияющего на вероятность причинения вреда при его использовании и на потенциальный размер причиненного вреда.

Базовая ставка страхового тарифа для транспортного средства категории «В», «ВЕ» физического лица, индивидуального предпринимателя и транспортного средства, используемого в качестве такси, различаются и составляют от 2440 руб. до 2574 руб. и от 3654 руб. до 3854 руб. соответственно. Обратим внимание, что тарифы установлены также для транспортных средств категории «В», «ВЕ» юридических лиц в размере от 2926 руб. до 3087 руб. Как видим тарифы для автомобилей физических лиц и индивидуальных предпринимателей и автомобилей-такси различаются.

¹ О предельных размерах базовых ставок страховых тарифов и коэффициентах страховых тарифов, требованиях к структуре страховых тарифов, а также порядке их применения страховщиками при определении страховой премии по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств: указание Банка России от 19.09.2014 № 3384-У // Вестник Банка России. 2014. № 88.

Например, торговый представитель, доставляя товар по магазинам, использует личный автомобиль в служебных целях не меньше, чем таксист, но отдельно базовой ставки страхового тарифа для них нет.

Почему же более выгодные тарифы не могут применяться в исследуемой сфере деятельности?

Назначение транспортного средства определяется с учетом информации, указанной страхователем в заявлении на страхование.

Перевозка пассажиров и багажа легковым такси осуществляется на основании разрешения, выданной юридическому лицу или лицу, осуществляющему предпринимательскую деятельность без образования юридического лица.

В заявлении на страхование субъект вправе указать назначение использования автомобиля как транспортное средство категории «В», «ВЕ» юридического лица или индивидуального предпринимателя. Для них установлены разные базовые ставки страховых тарифов. При этом в КоАП РФ санкции административных правонарушений предусматривают то, что лицо, осуществляющее предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, несет аналогичную ответственность.

Почему же субъектам получения лицензии на перевозку пассажиров и багажа легковым такси определены различные суммы стоимости полисов ОСАГО? Рассмотрим влияние коэффициента страхового тарифа – КБМ¹. К водителю чаще попадающего в дорожно-транспортные происшествия применяется повышенный КБМ и пониженный в обратной ситуации. Стоимость полиса ОСАГО для автомобиля, используемого в качестве такси, выше, но, если водитель не допускает ДТП, то она снижается в зависимости от его коэффициента.

Нецелесообразно указание в полисе ОСАГО цели использования автомобиля в качестве легкового такси. Страхование осуществляет собственник транспортного средства, на него он оформляет разрешение на осуществление таксомоторной деятельности. В силу того, что это может сделать только юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, то для чего выделять отдельный страховой тариф – использование транспортного средства как легковое такси?

По нашему мнению, данное положение должно быть исключено, а для страхования следует применять критерий юридическое лицо или индивидуальный предприниматель.

КоАП РФ содержит более 100 составов административных правонарушений, которые предусматривают ответственность для субъек-

¹ КБМ – коэффициент бонус-малус, или скидка за безаварийную езду.

тов, осуществляющих деятельность в сфере перевозки пассажиров и багажа легковым такси.

Анализ положений КоАП РФ позволяет выделить группы административных правонарушений в сфере перевозок:

- нарушение правил парковки (статьи 5.43; 12.19);
- нарушение правовых норм, связанных с выдачей специальных разрешений на перевозку (статьи 5.63.1; 11.29; 14.1.2);
- нарушение экологических требований при осуществлении перевозок (статьи 8.22; 8.23);
- нарушение правил передвижения по автомобильным дорогам (статьи 12.9; 12.12; 12.13; 12.14; 12; 15; 12.16; 12.21.1);
- нарушение правил перевозки пассажиров (статьи 11.14.1; 12.23; 12.24);
- нарушение правил эксплуатации транспортных средств (статьи 12.4; 12.5; 12.6; 12.8; 14.38);
- нарушение правил использования обочин (статья 11.21);
- нарушение правил охраны автомобильных дорог или дорожных сооружений (статьи 11.22; 12.33);
- нарушение правил регистрации транспортных средств (статьи 11.26; 11.27; 12.31) и т. д.

Наиболее часто допускаются следующие правонарушения:

- а) статья 11.14.1 КоАП РФ – нарушение правил перевозок пассажиров и багажа легковым такси;
- б) статья 11.14.2 КоАП РФ – нарушение правил перевозок пассажиров и багажа по заказу;
- в) часть 2 статьи 12.1 КоАП РФ – управление легковым такси без прохождения государственного технического осмотра;
- г) часть 2 статьи 12.3 КоАП РФ – управление транспортным средством без путевого листа;
- д) часть 2.1 статьи 12.3 КоАП РФ – нарушение правил перевозки пассажиров и багажа легковым транспортным средством, используемым для оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа, водителем, не имеющим при себе разрешения;
- е) статья 12.4 КоАП РФ – незаконное нанесение цветографической схемы легкового такси или незаконная установка опознавательного фонаря легкового такси.

Легковое такси должно иметь на кузове (боковых поверхностях кузова) цветографическую схему, представляющую собой композицию из квадратов контрастного цвета, расположенных в шахматном порядке – пункт 116 постановления Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2009 г. № 112.

ж) часть 4.1 статьи 12.5 КоАП РФ – управление транспортным средством, на котором незаконно установлен опознавательный фонарь легкового такси.

Легковое такси должно иметь на крыше опознавательный фонарь оранжевого цвета – пункт 115 постановления Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2009 г. № 112.

Постановление Амурского областного суда от 23 апреля 2014 г. по делу № 4А-217/2014¹ «Об отмене актов о привлечении к административной ответственности по ст. 12.5 КоАП РФ» в отношении К., который ранее был привлечен к административной ответственности по части 4.1 статьи 12.5 КоАП РФ (ему назначено наказание в виде штрафа в сумме 5000 руб.) и обжаловал это решение в вышестоящий суд.

В данных протокола об административном правонарушении отсутствуют сведения о цвете фонаря, располагаемого на крыше автомобиля, а по показаниям заявителя он – зеленый и действующее законодательство не запрещает использовать на крыше фонари зеленого цвета в качестве декоративного элемента.

Пункт 115 «Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» регламентирует, что легковое такси оборудуется опознавательным фонарем оранжевого цвета, который устанавливается на крыше транспортного средства и включается при готовности легкового такси к перевозке пассажиров и багажа. Решение о привлечении К. административной ответственности отменено.

Таким образом, сотрудники ГИБДД при оформлении протокола об административном правонарушении по части 4.1 статьи 12.5 КоАП РФ халатно подошли к заполнению документа, полностью не отразив все обстоятельства нарушения, что позволило прекратить по нему производство.

з) часть 7 статьи 12.5 КоАП РФ – управление транспортным средством, на которое незаконно нанесена цветографическая схема легкового такси;

и) часть 1 статьи 12.31 КоАП РФ – выпуск на линию транспортного средства, не прошедшего государственного технического осмотра;

к) части 2 и 3 статьи 12.31.1 КоАП РФ – непрохождение предрейсового медицинского осмотра и предрейсового контроля технического состояния транспортного средства. В случае выявления указан-

¹ Постановление Амурского областного суда [Электронный ресурс]: от 23.04.2014 по делу № 4А-217/2014. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

ных правонарушений штрафные санкции применяются и к должностному лицу и юридическому лицу, или лицу, осуществляющему предпринимательскую деятельность без образования юридического лица;

л) статья 14.1.2 КоАП РФ – осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта без лицензии;

Подробнее остановимся на частях 2 и 3 статьи 12.31.1 КоАП РФ и обратимся к Федеральному закону от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»¹, который в статье 20 определил требования по обеспечению безопасности дорожного движения к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям при осуществлении ими деятельности, связанной с эксплуатацией транспортных средств в части организации проведения обязательных медицинских осмотров и мероприятий по совершенствованию водителями транспортных средств навыков оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях и обеспечения технического состояния транспортных средств требованиям безопасности дорожного движения и не допущения транспортного средства к эксплуатации при наличии у них неисправностей, угрожающих безопасности дорожного движения.

Итак, юридическое лицо или лицо, осуществляющее предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси обязано в своем штате иметь медицинского работника и технического специалиста или заключать договор с такими лицами для исполнения требований закона о предрейсовых и послерейсовых осмотрах.

Как правило, при диспетчерских службах работают медицинские работники, которые и проводят предрейсовый медицинский осмотр водителя транспортного средства и отмечают данный факт в путевом листе.

Другой вопрос, поедет ли водитель в офис для его прохождения из дома, перед выходом на линию. В приложении работы такси следует предусмотреть возможность отметки медицинского сотрудника о том, что водитель приезжал и успешно прошел предрейсовый медицинский осмотр.

Аналогичное положение актуально и для предрейсового контроля технического состояния автомобиля, проводимого механиком, имеющим специальное удостоверение.

¹ О безопасности дорожного движения: Федер. закон Рос. Федерации от 10.12.1995 № 196-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 50, ст. 4873.

При поступлении заказа диспетчерской службе возможно следующее развитие событий (приложения 1 и 2):

1. Агрегатор передает заказ юридическому лицу или лицу, осуществляющему предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, под лицензией которого водитель и выполняет заказ. Третий участник и водитель могут совпадать, а могут и нет. В последнем случае, возникает вопрос об отношениях между ними.

2. Агрегатор передает заказ транспортному средству, которое принадлежит его таксопарку.

В случае если его автомобили заняты, то диспетчер действует по первой схеме. Такой вариант возможен, если между агрегатором и юридическим лицом или лицом, осуществляющим предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, заключены соответствующие договоры.

Анализ положений КоАП РФ показал, что диспетчер не является субъектом правонарушений. Вместе с тем, он участвует в организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси. Выделим некоторые аспекты его деятельности, где целесообразно ввести административную ответственность.

В настоящее время законодательного регулирования деятельности диспетчерских служб заказа такси нет. Диспетчер, передавая заказ исполнителю, не имеет сведений о его организационной форме. Лицензия на рассматриваемые отношения может быть прекращена или истекла. Фактически они занимаются противоправной деятельностью, оказывая услуги предпринимателям заведомо не имеющим прав на осуществление пассажироперевозок.

Диспетчерской службе следует самостоятельно, например, раз в квартал, сверять списки лиц, сотрудничающих с ними с Реестром выданных разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории субъектов Российской Федерации.

Для выдачи лицензии или разрешения на перевозку пассажиров и багажа легковым такси субъекту, он должен быть зарегистрирован в качестве юридического лица или индивидуального предпринимателя. Для того, чтобы избежать, например, уплаты налогов и страховых взносов, после получения документа он ликвидирует организационную форму. Получается, разрешение является действующим и деятельность можно осуществлять, а сам субъект его получения фактически отсутствует.

По нашему мнению, необходимо проводить периодическую сверку Реестра выданных разрешений на осуществление деятельности

по перевозке пассажиров и багажа легковым такси и Реестра субъектов малого и среднего предпринимательства для подтверждения соответствующего статуса того или иного хозяйствующего субъекта и статуса лицензий, на основании которых осуществляется перевозка пассажиров и багажа легковым такси. На основании, которой следовало отзывать (аннулировать) указанный выше документ.

На настоящий момент в части 14 статьи 9 Федерального закона от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ данное обстоятельство не указано.

Итак, административная ответственность установлена для водителей, должностных лиц (лица, проводившие предрейсовые медицинский осмотр и контроль технического состояния транспортных средств) и юридического лица или индивидуального предпринимателя, получившего разрешение на рассматриваемую деятельность, а для диспетчерских служб ответственность не предусмотрена.

На основе вышерассмотренного материала выделим проблемы правового обеспечения деятельности легкового такси:

- отсутствие единого нормативного правового акта в сфере регулирования деятельности легкового такси;
- отсутствие законодательного ограничения количества получаемых разрешений (лицензий) одним субъектом;
- возможность «продажи» разрешений (лицензий) по перевозке пассажиров и багажа легковым такси полученных на свое имя третьим лицам;
- отсутствие указания в разрешении (лицензии) субъекта пользования транспортного средства (лично или/и третье лицо);
- отсутствие законодательного закрепления прав и обязанностей водителей легкового такси, пассажира, субъекта получения разрешения (лицензии), собственника транспортного средства (приложение 3);
- отсутствие в законе ответственности для диспетчерской службы, передающей заказы лицу, который не вправе осуществлять таксомоторную деятельность;
- предусмотреть в качестве основания аннулирования лицензии на перевозку пассажиров и багажа легковым такси прекращение деятельности юридического лица или лица, осуществляющего предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, который получил ее на определенное транспортное средство;
- трудность оформления полиса ОСАГО для таксистов-перевозчиков и противоречивость базовых ставок страхового тарифа для легкового транспортного средства;

– возможность осуществлять деятельность по перевозке пассажиров и багажа легковым такси по лицензии, оформленной на индивидуального предпринимателя, который «закрыл его» после получения указанного документа.

Принятие единого нормативного правового акта в сфере регулирования деятельности легкового такси решило многие из указанных проблем.

Законопроект № 472515-6 «О государственном регулировании деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»¹ находится на рассмотрении во втором чтении Совета Государственной Думы с 6 октября 2016 года. Указанный законопроект был зарегистрирован 16 июня 2014 года. Длительный период его рассмотрения негативно сказывается на актуальности его текста.

Вместе с тем, он решает ряд проблем, обозначенных в нашем исследовании.

Обязанности водителей легкового такси, пассажира, субъекта получения разрешения (лицензии), собственника транспортного средства не содержатся в одном нормативном документе, а вытекают из положений правовых актов, регулирующих таксомоторную деятельность.

Нормативными правовыми актами Российской Федерации и ее субъектов установлены требования к транспортному средству, используемому в качестве легкового такси, к его водителю и к юридическому лицу или индивидуальному предпринимателю, осуществляющему деятельность в исследуемой сфере (приложение 4).

Что касается первой группы, то сюда относятся:

а) легковое такси должно иметь на кузове (боковых поверхностях кузова) цветографическую схему, представляющую собой композицию из квадратов контрастного цвета, расположенных в шахматном порядке;

б) легковое такси должно иметь на крыше опознавательный фонарь оранжевого цвета;

в) легковое такси должно быть оборудовано таксометром в случае, если плата за пользование легковым такси определяется в соот-

¹ О государственном регулировании деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации [Электронный ресурс]: Законопроект № 472515-6. URL: <http://asozd2.duma.gov.ru/main.nsf/%28SpravkaNew%29?OpenAgent&RN=472515-6&02> (дата обращения: 31.10.2019).

ветствии с показаниями таксометра на основании установленных тарифов исходя из фактического расстояния перевозки и (или) фактического времени пользования легковым такси.

Для водителя легкового такси установлено только требование относительно водительского стажа и он должен быть не менее трех лет.

Последняя группа обязанностей:

а) обеспечивать техническое обслуживание и ремонт легковых такси;

б) проводить контроль технического состояния легковых такси перед выездом на линию;

в) обеспечивать прохождение водителями легковых такси предрейсового медицинского осмотра.

В силу того, что для диспетчерских служб не предусмотрена административная ответственность в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси, предлагаем дополнить КоАП РФ статьей, устанавливающей ответственность агрегатора, совершившего противоправное деяние, путем передачи заказа субъектам, у которого отсутствует право на занятие таксомоторной деятельностью.

Для предупреждения этого правонарушения необходимо на уровне субъектов Российской Федерации органы, ответственные за сверку Реестра выданных разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси и Реестра субъектов малого и среднего предпринимательства.

Аналогичную обязанность целесообразно возложить и на агрегатора, только ему необходимо проверять актуальность документов, сотрудничающих с ним лиц в исследуемой сфере. На практике реализовать такое предложение вполне реально, так как указанные Реестры находятся в открытом доступе.

Таким образом, проблем в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси достаточно. Именно их существование и приводит к тому, что пассажиро-перевозчики не спешат осуществлять свою деятельность в установленном законом порядке и продолжают работать в нарушение норм.

2. ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА ЛЕГКОВЫМ ТАКСИ (ОПЫТ ОТДЕЛЬНЫХ РЕГИОНОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ)

В г. Москве таксомоторная деятельность нормативно урегулирована. В Законе г. Москвы перечислены требования к перевозчику, службе заказа такси и автомобилю легкового такси для включения в Реестр перевозчиков и служб заказа такси «Московское городское такси».

Вхождение в Реестр перевозчика и диспетчерской службы предоставляет определенные преимущества. Документ определяет цвет кузова такси – желтый. В г. Белгороде легковое такси должно соответствовать установленной цветовой гамме кузова (белый, желтый, синий, серый (стальной)).

С принятием «Закона о такси» в каждом регионе вносились предложения по унифицированию цветовой гаммы автомобилей такси. Они не были одобрены в таких городах как Санкт-Петербург, Орел, Брянск, Липецк и других. Превалирующими цветами являются белый и желтый. Черный окрас предусмотрен в Вологодской области и Пермском крае.

В последнем субъекте указано, что двери должны быть желтыми. Серебристый – в Белгородской, Астраханской и Калужской областях, Республике Адыгея.

Единый окрас кузова автомобилей легкового такси облегчает их идентификацию среди иных транспортных средств не только гражданами, но и инспекторами ГИБДД.

На федеральном уровне определяется, что для осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси необходимо разрешение или лицензия, которые могут получить индивидуальный предприниматель или юридическое лицо. Местным властям предоставлены полномочия по определению срока ее действия и размера платы за оформление.

Как правило, разрешительный документ выдается на пять лет. Стоимость этой услуги различна в субъектах Российской Федерации. Например, в г. Москве, г. Липецке предоставление государственной услуги осуществляется без взимания платы, в г. Орле установлена государственная пошлина в размере 3750 руб., в г. Туле – 2000 руб.

Деятельность по перевозке пассажиров и багажа легковым такси требует предварительное получение разрешения. Он оформляется уполномоченным органом. Федеральный закон от 21 апреля 2011 г.

№ 69-ФЗ предоставлял субъектам самостоятельно определять пошлину за выдачу документа. Ее размер варьируется, максимальный размер составляет семь тысяч пятьсот рублей и взимается в Приморском крае.

В таблице приведен размер платы за выдачу разрешения на такси в Центральном федеральном округе (приложение 5):

№ п/п	Субъект	Размер платы за выдачу разрешения на такси
1.	Москва	Бесплатно
2.	Ивановская область	265 руб.
3.	Липецкая область	44 руб.
4.	Орловская область	3750 руб.
5.	Тульская область	2000 руб.
6.	Белгородская область	Бесплатно
7.	Владимирская область	2000 руб.
8.	Калужская область	Бесплатно
9.	Курская область	2000 руб.
10.	Тамбовская область	2600 руб.
11.	Брянская область	1650 руб.
12.	Ярославская область	Бесплатно
13.	Рязанская область	2300 руб.
14.	Московская область	Бесплатно
15.	Смоленская область	2000 руб.
16.	Воронежская область	Бесплатно
17.	Костромская область	1500 руб.
18.	Тверская область	500 руб.

В регионах Российской Федерации размер платы за оформление лицензии (разрешения) на перевозку пассажиров и багажа легковым такси определяется местными властями самостоятельно. Лица, обратившиеся за разрешительным документом, в разных городах находят в не равных условиях. Один должен уплатить пошлину, а другой – нет. В этой ситуации отсутствует равенство между перевозчиками в разных субъектах.

По нашему мнению, такая ситуация свидетельствует об ущемлении права равенства индивидуальных предпринимателей и юридических лиц.

Для урегулирования взимания платы за оформление лицензии (разрешения) на таксомоторную деятельность целесообразно на федеральном уровне установить единый ее размер или разработать диффе-

ренцированный подход в зависимости от региона с учетом определенных факторов.

Заявление на оформление разрешения на осуществления перевозок пассажиров и багажа легковым такси может быть подано лично, через МФЦ или сайт «ГОСУСЛУГИ». Наиболее популярными являются последние два. Отдельные регионы (например г. Москва и Московская область) предусматривают только электронную форму подачи пакета документов для получения разрешительного документа.

Каждый регион может вводить дополнительные требования к автомобилю и водителю легкового такси. В Республике Крым «автомобиль должен быть зарегистрирован и иметь специальные номерные знаки желтого цвета, выданные уполномоченным органом на период действия разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси»¹.

В «Законе о такси» перечислены требования для автомобиля такси.

В г. Москве, чтобы включить перевозчика или службу заказа такси в Реестр, указаны дополнительные требования к водителю и автомобилю: наличие медицинской справки о годности к управлению легковым такси; свободное владение русским языком водителем такси и знание им путей проезда по г. Москве; оснащение автомобиля электронным таксометром; использование автомобиля, соответствующего требованиям не ниже экологического класса 2 (евро-2); использование автомобиля серийного производства, имеющего левостороннее расположение руля и не менее четырех дверей. Сходные требования предъявляются к автомобилю и водителю легкового такси в Краснодарском крае².

Перевозчик вправе не исполнять указанные выше положения, но тогда он не будет включен в Реестр, что не позволит ему получить определенные льготы. Правительство г. Москвы заинтересовано в улучшении деятельности легкового такси, предоставляя преференции тем субъектам, которые выполняют их требования. Такие меры направлены на искоренение нелегальных перевозчиков.

Одной из распространенных преференций является предоставление стоянок для такси в таких регионах как Алтайский край, Белго-

¹ Об организации транспортного обслуживания населения легковыми такси в Республике Крым: Закон Республики Крым № 97-ЗРК/2015 // Крымские известия. 2015. 19 мая. № 85 (5751).

² Об организации транспортного обслуживания населения легковыми такси в Краснодарском крае: Закон Краснодарского края № 1217-КЗ // Кубанские новости. 2007. 3 апр. № 48.

родская область, Воронежская область, Иркутская область, Курская область, Липецкая область и др.

Выделенные полосы – Алтайский край, Красноярский край, Ростовская область, Рязанская область, Ульяновская область и т.д.

Федеральный закон от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ не предусматривает порядок прекращения действия разрешения. Каждый субъект самостоятельно его определяет:

- по заявлению;
- по инициативе органа государственной власти;
- органы государственной власти с прекращением деятельности;
- судебный порядок.

В средствах массовой информации предлагается разработать стандарты в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси для каждого субъекта Российской Федерации. Данное введение нецелесообразно в силу необходимости введения требований, которые будут единообразны.

Пробел современного законодательства в сфере таксомоторной деятельности позволяет агрегатору передавать заказы лицам, не имеющим лицензии. К последним приравниваются и те, кто сознательно аннулировал разрешение, но продолжает осуществлять деятельность по перевозке пассажиров и багажа легковым такси.

На апрель 2019 г. в сорок одном регионе Российской Федерации имели место факты передачи заказов диспетчерскими службами перевозчиками такси¹.

В силу того, что агрегатор, диспетчерская служба оказывают только информационные услуги круг лиц, привлекаемых за нарушение действующих нормативных правовых актов в сфере таксомоторной деятельности ограничен юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем, водителем автомобиля и пассажиром.

Единого мнения законодателя и правоприменителя об отношениях водителя и субъекта получения разрешения на перевозку пассажиров и багажа легковым такси нет.

¹ Исследование правоприменительной практики ФЗ-69 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [Электронный ресурс]. URL: https://os-taxi.ru/wp-content/uploads/2019/10/%D0%98%D1%81%D1%81%D0%BB%D0%B5%D0%B4%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D0%B5_%D0%BF%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%BE%D0%BF%D1%80%D0%B8%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%8F_%D0%A4%D0%B5%D0%B4%D0%B5%D1%80%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE-2.pdf (дата обращения: 31.10.2019).

Первый вариант – это оформление отношений трудовым договором, второй – это гражданско-правовые отношения, например, заключение договора аренды, агентского договора.

В Липецкой области предусмотрен трудовой договор (контракт), заключенный между водителем и юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем¹.

Таким образом, в регионах Российской Федерации отсутствует единый подход к таксомоторной деятельности. Унифицирование требований к водителям и автомобилям легкового такси, к индивидуальным предпринимателям или юридическим лицам, оформляющим разрешение (лицензию) на перевозку пассажиров и багажа легковым такси, может осуществляться как в рамках всего государства, так и федерального округа.

¹ О правовом регулировании некоторых вопросов в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси на территории Липецкой области: Закон Липецкой области 541-ОЗ // Липецкая газ. 2011. 14 сент. № 177.

3. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ ЛЕГКОВЫМИ ТАКСИ

В сфере таксомоторной деятельности применяются положения различных отраслей права: гражданское, административное.

Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26 июня 2018 г. № 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции»¹ указывает, что факт перевозки пассажиров и багажа легковым такси оформляется проездным билетом и багажной квитанцией.

Данное постановление не предусматривает такого участника таксомоторных услуг как агрегатора. Пробельность законодательных положений в отношении агрегатора, вызывает много вопросов и свидетельствует о необходимости его корректировки.

Федеральный закон от 14 июня 2012 г. № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном»² содержит различный подход к регулированию ответственности за причинение вреда пассажиру или его багажу при перевозке, осуществляемой легковым такси или автобусом.

Данный закон устанавливает обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика за вред жизни и здоровью пассажиру или его имуществу, причиненный при перевозке.

Вместе с тем, перевозчиком выступает юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, осуществляющие перевозку по договору фрахтования. Определение легкового такси приведено в постановлении Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2009 г. № 112 – «транспортное средство категории «М1», которое используется для перевозок пассажиров и багажа в соответствии с публичным договором фрахтования».

¹ О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции: постановление Пленума Верховного Суда Рос. Федерации от 26.06.2018 № 26 // Рос. газ. 2018. 4 июля. № 142.

² Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном: Федер. закон Рос. Федерации от 14.06.2012 № 67-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2012. № 25, ст. 3257.

Законодатель не относит водителя легкового такси к перевозчикам, тем самым уменьшая выплату для пострадавших, так как Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ¹ предусматривает иные размеры возмещения.

Полис ОСАГО содержит пункт, касающийся цели использования транспортного средства. Если страхователь указывает, что использует автомобиль для личного пользования, а по факту осуществляет таксомоторную деятельность, то возмещение вреда осуществляется в гражданско-правовом порядке, т.к. полис признается недействительным. Следовательно, гражданин обращается не к страховщику, а к причинителю вреда непосредственно.

По нашему мнению, необходимо уравнивать возможности возмещения вреда здоровью, жизни и имущества пассажира, независимо от того каким видом транспорта пользовался, легковое такси или автобус. Это предполагает обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика-водителя легкового такси.

Данная мера будет способствовать уходу с рынка таксомоторных услуг лиц, «купивших» или осуществляющих деятельность по просроченному, аннулированному или чужому разрешению.

В шести субъектах ЦФО за выдачу разрешения не взимается плата. В других размер пошлины колеблется от 44 до 3750 рублей. Лицо, решившее заняться таксомоторной деятельностью, находится в неодинаковых условиях в разных регионах. Конституция РФ предусматривает равенство всех граждан.

Таким образом, предоставление субъектам права самостоятельно определять размер платы за выдачу разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, нарушает конституционный принцип равенства граждан, и должен устанавливаться государством, быть единым на всей территории Российской Федерации.

На рассмотрении в Государственной Думе находится проект федерального закона «О государственном регулировании отношений в области организации и осуществления деятельности по перевозке легковым такси и деятельности служб заказа легкового такси, внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации».

¹ Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств: Федер. закон Рос. Федерации от 25.04.2002 № 40-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2002. № 18, ст. 1720.

В ближайшее время ему предстоит пройти третье чтение. Несомненно, данный документ внесет ясность в сферу правового регулирования таксомоторной деятельности. Вместе с тем, анализ его положения свидетельствует о недостаточной проработке отдельных моментов деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси.

В качестве субъектов деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси определены: органы государственной власти, служба заказа легкового такси, лица, осуществляющие деятельность по перевозке легковым такси.

Пункт 5 статьи 4 Проекта закона к его задачам относит определение правового положения участников отношений, возникающих в области таксомоторной деятельности. Потребителем услуг легкового такси выступает пассажир. В текст нормативного акта можно было бы включить статью, относительно его прав и обязанностей.

Полномочия органов государственной власти субъектов Российской Федерации направлены на повышение качества транспортного обслуживания легковым такси и обеспечение безопасности перевозок. Они разрабатывают и реализуют государственные программы, создают условия для развития рынка услуг легкового такси.

Так, согласно пункту 8 части 6 статьи 1 Проекта закона, органы власти в субъекте Российской Федерации создают и обеспечивают функционирование парковок легкового такси. В настоящее время такие парковки действуют не во всех регионах. Возложение обязанности их создания приведет к увеличению финансовой нагрузки на бюджет, необходимо будет изыскивать средства.

Возможно, службы заказа такси могли бы самостоятельно их организовать при выделении участка администрацией субъекта РФ на льготных условиях. Такая территория должна находиться в непосредственной близости к крупным транспортным узлам города.

Федеральный закон от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ указывает в качестве необходимого основания для осуществления таксомоторной деятельности оформление соответствующего разрешения. Заявление на его выдачу подается как на бумажном носителе, так и в электронном виде. В регионах может быть предусмотрен только один вариант из указанных способов.

Несовершенство действующей схемы привело к тому, что индивидуальный предприниматель или юридическое лицо, оформив разрешение и сотрудничающее с диспетчерской службой или агрегатором, может прекратить свое существование. При этом последние не обязаны проверять действительность выданных документов в течение срока их действия, который составляет пять лет.

В настоящее время в регионах Российской Федерации отсутствует единый подход к определению стоимости выдачи разрешения. В г. Орле эта платная государственная услуга, а в г. Москве – бесплатная. Часть 2 статьи 4 Проекта закона предусматривает бесплатную основу оформления специального документа.

Разрешение выдается на пять лет, в течение которых возможно осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, но оно может быть аннулировано или приостановлено. Выполнять перевозки легковым такси можно с момента выдачи разрешения и до истечения его срока или аннулирования. В случае приостановления его действия лицо может осуществлять таксомоторную деятельность, т.к. основания, препятствующие этому, отсутствуют. Часть 1 статьи 3 Проекта закона следует дополнить словами «... приостанавливается на один месяц», что позволит конкретизировать формулировку положения закона.

«Закон о такси» установил, что для осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси используется транспортное средство категории «В», в котором предусмотрено не более 8 пассажирских мест. Легковое такси оборудуется таксометром и фонарем оранжевого цвета, на кузове располагается цветографическая схема. Это минимальный перечень условий, которые действуют на всей территории Российской Федерации.

Органы власти на местах самостоятельно могут ужесточить требования к легкому такси. Субъекты могут ввести дополнительное условие – цвет кузова автомобиля. Сейчас оно действует в ряде регионов нашего государства, например, в г. Москве.

Введение данных требований позволило сократить количество нелегальных перевозчиков.

Новшеств среди условий к автомобилю легкового такси Проект закона не вносит. Их отсутствие составляет состав административного правонарушения, предусмотренного частью 3 статьи 11.14 КоАП РФ. Дополнительные требования к легковым такси и водителям, тарифам на перевозку устанавливаются субъектами Российской Федерации.

В г. Москве установлен желтый цвет такси, а в г. Орле такого требования нет. Соответственно, Проект закона не упорядочивает такой аспект таксомоторной деятельности и предоставляет возможность местным органам власти ужесточать условия выдачи разрешения на ее осуществление.

По нашему мнению, законодателю следовало уточнить в нормативном правовом акте не только расположение цветографической схемы, но и ее размер.

Также возможно обязать агрегаторов и диспетчерские службы брендировать свои автомобили и машины, сотрудничающего с ними перевозчика.

В качестве обязательного условия оформления разрешения на таксомоторную деятельность целесообразно предусмотреть соответствие машины, которую предполагается использовать в качестве легкового такси, требованиям, указанным в пункте 1 статьи 7 анализируемого Проекта. Собственник транспортного средства своей подписью в заявлении подтверждает данные условия.

В качестве нарушения требований к осуществлению деятельности по перевозке легковым такси следует предусмотреть ответственность за выдачу разрешения на транспортное средство, не отвечающее требованиям пункта 1 статьи 7 Проекта закона.

В качестве обязанностей индивидуального предпринимателя или юридического лица, осуществляющего деятельность по перевозке легковым такси, пункты 2–3 части 3 статьи 7 Проекта закона предусматривают обеспечение технического обслуживания и ремонта легкового такси, организацию предрейсового контроля технического состояния легкового такси перед выездом на линию и обязательный медицинский осмотр водителей таких машин.

С учетом положений части 2 статьи 12.31.1 КоАП РФ медицинский осмотр проводится до выхода на линию и по окончании смены. В анализируемом законопроекте следует конкретизировать вид осмотра – предрейсовый и послерейсовый, или только предрейсовый.

Таким образом, Проект закона предусматривает определенные обязанности для водителя легкового такси, перевозчика, службы заказа легкового такси, органа государственной власти. Они не являются корреспондирующими друг другу, и требует определенной доработки. При этом обязанности пассажиров не регламентированы.

Неурегулированность отношений водителя и субъекта получения разрешения на осуществление таксомоторной деятельности на федеральном уровне обуславливает возможность субъектам самостоятельно решать этот вопрос. Основными понятиями, связанными с такими отношениями являются фрахтовщик, фрахтователь, перевозчик.

Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26 июня 2018 г. № 26 исходит из понятия договора перевозки. Именно фрахтователь, являющийся юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем, получает заказ от агрегатора или диспетчерской службы и выполняет заказ клиента.

При этом водитель и фрахтователь могут не совпадать. В этом случае, их отношения могут быть оформлены агентским договором,

что в случае причинения вреда пассажиру или его имуществу сумма страхового возмещения ограничивается величиной агентского договора.

Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26 июня 2018 г. № 26 не решает главного вопроса об ответственности агрегатора, что в целом отражается на рынке таксомоторных услуг. Это большое количество нелегалов, низкое качество транспортных средств.

Сфера перевозок пассажиров и багажа легковым такси контролируется уполномоченными органами. Это и ГИБДД, и органы местного самоуправления. В средствах массовой информации периодически появляются сведения о проведенных операциях «ТАКСИ».

Проверяющие сотрудники ограничиваются проверкой необходимого минимума документов:

1. Паспорт транспортного средства.
2. Водительское удостоверение.
3. Разрешение на осуществление перевозок пассажиров и багажа легковым такси.
4. Путевой лист с отметками о прохождении предрейсового медицинского и технического осмотра.
5. Полис ОСАГО.
6. Диагностическая карта.

Также обращается внимание на внешние атрибуты автомобиля-легкового такси:

- цветографическая схема,
- опознавательный фонарь оранжевого цвета,
- наличие данных о водителе в салоне автомобиля.

В регионах этот перечень может быть расширен за счет установления дополнительных требований.

Вместе с тем, к недостаткам таких проверок можно отнести следующее:

1. Не всегда предоставляется возможным установить действительность разрешения (на момент остановки оно может быть аннулировано, прекращено или действовать, но субъект ее оформивший прекратил свою деятельность, но не подал заявление о прекращении действия разрешения).

2. При проверке полиса ОСАГО не обращается внимание на цель использования транспортного средства (пока законодатель не предпринял никаких изменений в этом вопросе необходимо исходить из позиций действующих нормативных правовых актов).

Отсутствие документов, устанавливающих отношения между водителем легкового такси и субъектом получения разрешения.

Анализируемый Проект содержит отдельные новации в сравнении с действующим Федеральным законом от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ. Его цель внести ясность в сферу, которая полна правовых коллизий. Его скорейшее принятие позволит улучшить ситуацию на рынке таксомоторных услуг, устранив недобросовестных перевозчиков.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Безопасность как состояние защищенности обеспечивается во всех сферах жизнедеятельности. Она необходима при контакте с источниками повышенной опасности, к которым относятся транспортные средства. Именно с транспортными средствами сегодня мы сталкиваемся, выходя из дома. Одной из задач государства является обеспечение безопасного дорожного движения. Ее решение возможно при активном участии органов государственной власти и местного самоуправления, самих граждан – водителей, пассажиров, пешеходов.

Дорожное движение предполагает перемещение людей и грузов с помощью транспортных средств или без них на автомагистралях. Высокое качество, безопасность и эффективность организации дорожного движения представляет собой важные условия устойчивого развития общества и страны в целом.

Возрастающее количество граждан, пользующихся транспортными средствами и высокий риск возможного причинения вреда, широкий спектр реализуемых мер регулирования дорожного движения, обуславливают большое внимание со стороны государства, направленное на повышение безопасности данной сферы.

Таксомоторная деятельность имеет глубокие исторические корни. Законодательную регламентацию в Российской Федерации она получила сравнительно недавно. В настоящее время четко определяются проблемы этой сферы, связанные с недостатками ее правового регулирования.

Пассажиры легкового такси находятся в неравном положении относительно пассажиров наземного транспорта (кроме метрополитена). Для них различается сумма страхового возмещения в случае причинения вреда здоровью, жизни и имуществу.

Нельзя не отметить положительное влияние на исследуемую сферу «Закона о такси», который значительно сократил число нелегальных перевозчиков-таксистов и упорядочил деятельность легкового такси. Использование легальной службы такси, оформленной в соответствии с законодательством, в теории гарантирует клиенту полную безопасность поездки. На практике многое также зависит и от специфики работы компании-перевозчика.

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.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Нормативные правовые акты

1. О безопасности дорожного движения : Федеральный закон № 196-ФЗ : [от 10 декабря 1995 г.] // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 1995. – № 50, ст. 4873. – Текст : непосредственный.

2. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : Федеральный закон № 69-ФЗ : [от 21 апреля 2011 г.] // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2011. – № 17, ст. 2310. – Текст : непосредственный.

3. Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств: Федеральный закон № 40-ФЗ : [от 25 апреля 2002 г.] // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2002. – № 18, ст. 1720. – Текст : непосредственный.

4. Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном : Федеральный закон № 67-ФЗ : [от 14 июня 2012 г.] // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2012. – № 25, ст. 3257. – Текст : непосредственный.

5. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта : Федеральный закон № 259-ФЗ : [от 8 ноября 2007 г.] // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2007. – № 46, ст. 5555. – Текст : непосредственный.

6. Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом : постановление Правительства Рос. Федерации № 112 : [от 14 февраля 2009 г.] // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2009. – № 9, ст. 1102. – Текст : непосредственный.

7. О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции : постановление Пленума Верховного Суда Рос. Федерации № 26 : [от 26 июня 2018 г.] // Рос. газ. – 2018, № 142. – Текст : непосредственный.

8. О предельных размерах базовых ставок страховых тарифов и коэффициентах страховых тарифов, требованиях к структуре страховых тарифов, а также порядке их применения страховщиками при определении страховой премии по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств : указание

Банка России № 3384-У : [от 19 сентября 2014 г.] // Вестник Банка России. – 2014, № 88. – Текст : непосредственный.

9. Об организации транспортного обслуживания населения легковыми такси в Краснодарском крае : Закон Краснодарского края № 1217-КЗ // Кубанские новости. – 2007, № 48. – Текст : непосредственный.

10. О правовом регулировании некоторых вопросов в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси на территории Липецкой области : Закон Липецкой области № 541-ОЗ // Липецкая газ. – 2011, № 177. – Текст : непосредственный.

11. Об организации транспортного обслуживания населения легковыми такси в Республике Крым : Закон Республики Крым № 97-ЗРК/2015 // Крымские известия. – 2015, № 85 (5751). – Текст : непосредственный.

12. Постановление Амурского областного суда : [от 23.04.2014 по делу № 4А-217/2014] // КонсультантПлюс : сайт. – URL: <http://www.consultant.ru>. – Текст : электронный.

13. О государственном регулировании деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : Законопроект № 472515-6. – URL: <http://asozd2.duma.gov.ru/main.nsf/%28SpravkaNew%29?OpenAgent&RN=472515-6&02>. – Текст : электронный.

2. Монографии, учебники, учебные пособия

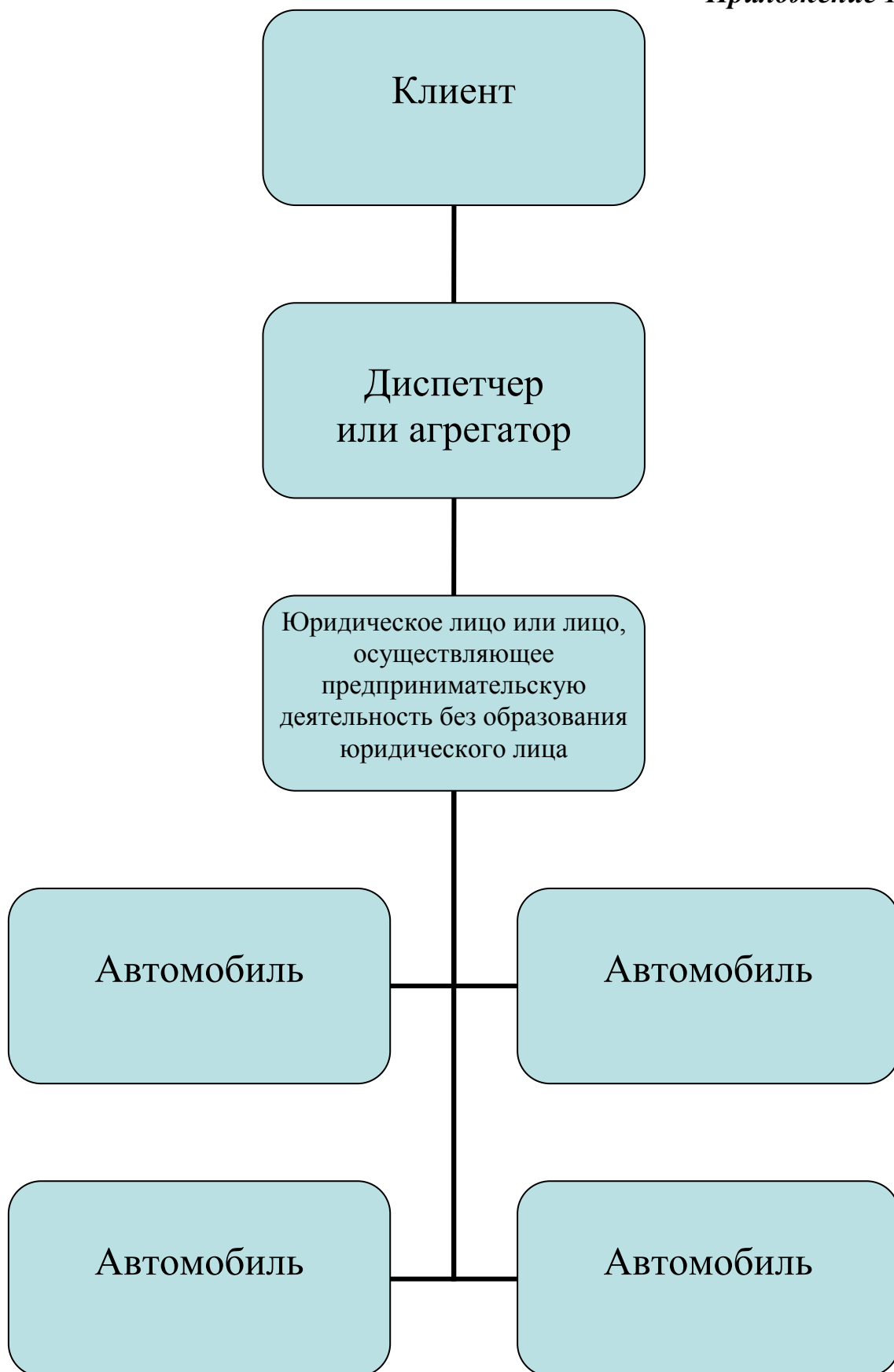
1. Щур-Труханович, Л.В. Инструкция водителя автомобиля-такси / Л.В. Щур-Труханович ; Центр исследований в сфере экономики и права // КонсультантПлюс : сайт. – URL: <http://www.consultant.ru>. – Текст : электронный.

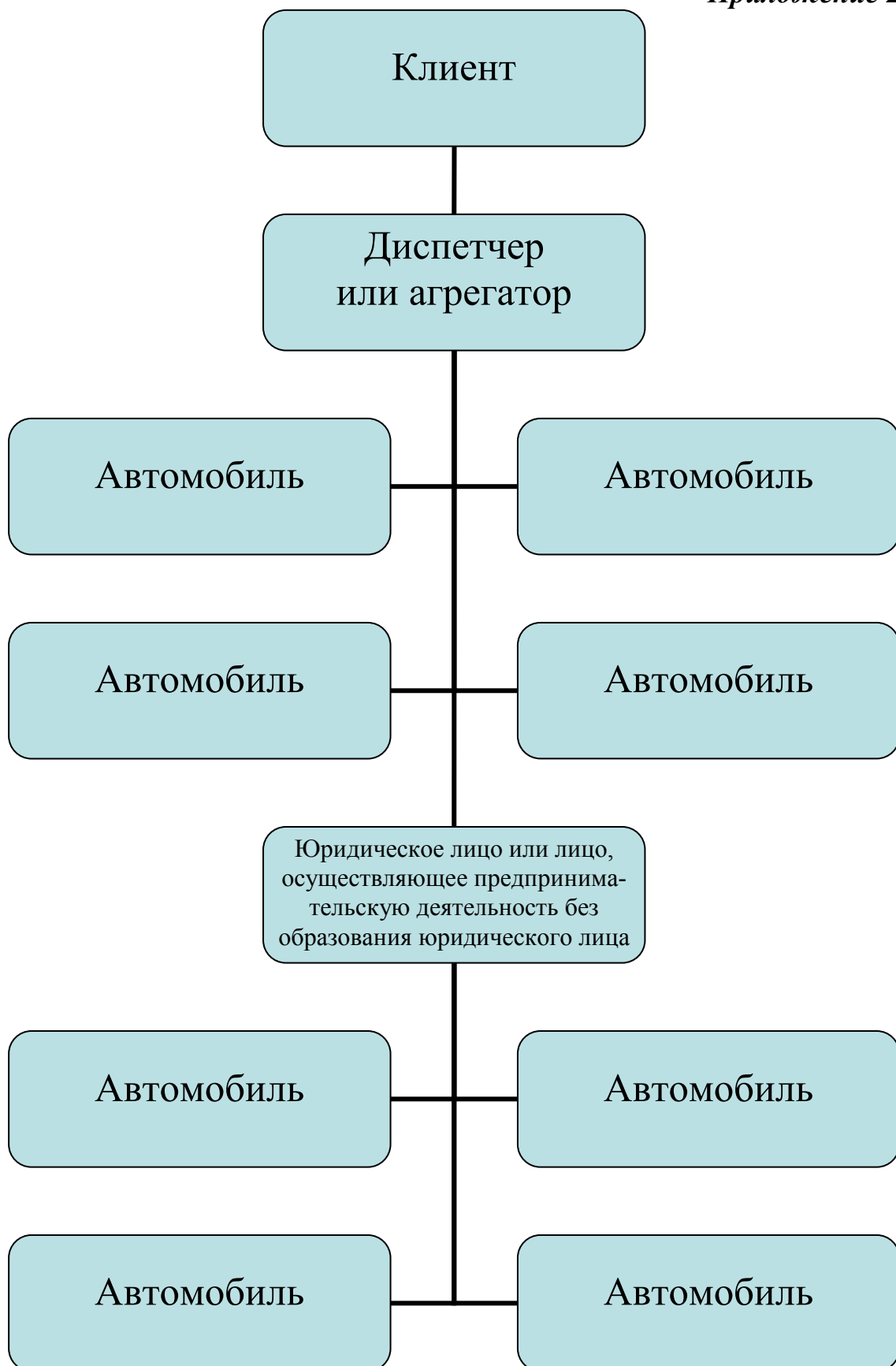
3. Статьи

2. Зарипова, И.В. Исследование правоприменительной практики ФЗ-69 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» / И.В. Зарипова. – Текст : электронный / Общественный Совет по развитию такси. – URL: https://os-taxi.ru/wp-content/uploads/2019/10/%D0%98%D1%81%D1%81%D0%BB%D0%B5%D0%B4%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D0%B5_%D0%BF%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%BE%D0%BF%D1%80%D0%B8%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%

8F_%D0%A4%D0%B5%D0%B4%D0%B5%D1%80%D0%B0%D0%BB
%D1%8C%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE-2.pdf.

3. Максимова, А. Орловцы смогут пожаловаться на работу такси / А. Максимова. – Текст : электронный / Информационное агентство «РИА57». – URL: <http://ria57.ru/tra №sport/54994>.







Агрегатор не является субъектом правонарушений в сфере таксомоторной деятельности

**На федеральном
уровне
(требования к
автомобилю-
легковое такси)**

- Цветографическая схема на боковых поверхностях кузова
- Оповестительный фонарь оранжевого цвета
- Таксометр

**На федеральном
уровне
(требования к
водителю
легкового такси)**

- Стаж управления транспортным средством – не менее трех лет

**Уровень
субъектов
Российской
Федерации**

- Цвет кузова автомобиля
- Дополнительные требования к водителю (знание города, владение русским языком)
- Дополнительные требования к автомобилю (класс, год выпуска)
- Преференции для легкового такси

Размер платы за выдачу разрешения на такси в регионах Центрального федерального округа, руб.



Учебно-практическое пособие

кандидат юридических наук
Гарина Оксана Вячеславовна

ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТАКСОМОТОРНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Свидетельство о государственной аккредитации
Рег. № 2660 от 02.08.2017.
Подписано в печать 05.03.2020. Формат 60х90¹/₁₆.
Усл. печ. л. – 2,63. Тираж 22 экз. Заказ № 67.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.