

мым направлениям деятельности, по мнению автора, является перспективной формой осуществления государственного контроля (надзора). Расширение полномочий позволит усилить контроль за недобросовестными организациями, осуществляющими деятельность на территории Российской Федерации, и снизить риски негативных последствий – рост смертности населения и распространения прекурсоров наркотических средств, по-

зволяющих производить готовую продукцию для наркозависимых людей.

<sup>1</sup> Проблемы немедицинского потребления лекарственных средств и перспективные пути совершенствования административно-правовых средств его профилактики отчет о научно-исследовательской работе (закл.) / Н.Н. Цуканов [и др.]. Красноярск: СибЮИ ФСКН России, 2013. 41 с. № гос. рег. 01201351071. Инв. № 02201363545.

*Гарина О.В.,*

кандидат юридических наук

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова

### **НЕЛЕГАЛЬНАЯ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В СФЕРЕ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА ЛЕГКОВЫМ ТАКСИ**

Развитие перевозок пассажиров и багажа может быть разделено в соответствии с этапами существования Российского государства или транспортных средств. В Российской империи действовали Правила для легковых извозчиков 1897 г., постановление «О порядке вознаграждения легковых извозчиков, отправляющих свой промысел в экипажах, снабженных таксометрами» от 1903 г. и другие. Сегодня сотрудники ГИБДД, а в Империи чины полиции обеспечивали безопасность дорожного движения, привлекая к ответственности за езду в нетрезвом виде, по левой стороне дороги. Последний запрет был введен Иваном IV Грозным. Новый виток истории перевозок начался с приходом к власти Советов. Так, в г. Орле комиссару милиции поручалось «принятие мер к соблюдению извозчиками таксы»<sup>1</sup>. Советский период истории мы разделяем на два – до Великой Отечественной войны и после. Несмотря на столь продолжительное существование, деятельность легкового такси до настоящего момента не получила четкого законодательного регламентирования.

Очередной этап развития деятельности легкового такси ознаменован принятием «Закона о такси» или Федерального закона от 21 апреля 2011 г.

№ 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Именно ст. 9 этого документа позволила легализовать перевозчиков и минимизировать количество «бордюриков». Разрозненность правовой базы таксомоторной деятельности обусловлена тем, что ряд ее положений урегулированы на федеральном уровне, другие – на региональном.

Перевозка пассажиров и багажа легковым такси затрагивает следующих субъектов: орган государственной власти, орган местного самоуправления, диспетчерская служба (агрегатор), индивидуальный предприниматель или юридическое лицо, водитель, пассажир. Именно потребность последнего в следовании из пункта «А» в пункт «Б» делает его центральным элементом всей системы. Его как потребителя интересуют вопросы безопасности и комфорта, которые определяют качество оказываемой услуги. Законотворческая деятельность должна быть направлена на обеспечение этих характеристик.

Анализ нормативной правовой базы перевозок пассажиров и багажа легковым такси свидетельствует о возможности совершения противоправных действий вследствие наличия пробелов в праве.

Оформить лицензию (разрешение) на перевозку пассажиров и багажа легковым такси может индивидуальный предприниматель либо юридическое лицо. Современное законодательство позволяет «закрыть» ИП в любой момент, что влечет обязанность лица прекратить действие лицензии (разрешения). Добросовестный гражданин сделает то, что предписывает закон. Недобросовестный продолжит осуществлять таксомоторную деятельность. Выявить данный факт возможно путем сверки реестра выданных разрешений (лицензий) с реестром индивидуальных предпринимателей. Ясно, что в течение суток это не будет выявлено. Следовательно, лицо какое-то время будет оказывать услуги перевозки. В этом случае имеет место нарушение правовых норм в области предпринимательской деятельности.

Нарушения в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси чаще имеют административный характер, нежели уголовный. В последнем случае это могут быть нарушение правил дорожного движения, повлекшее по неосторожности смерть человека, незаконное предпринимательство, причинившее крупный ущерб либо сопряженное с извлечением дохода в крупном размере.

Нелегальная таксомоторная деятельность носит как административно-правовой, так и уголовно-правовой характер.

Установить, имел ли место состав преступления, предусмотренный ст. 171 УК РФ, сложно. Причин этого явления несколько. Одна из них заключается в том, что в налоговую инспекцию могут предоставляться недостоверные сведения о доходах. Другая – в отсутствии взаимодействия между органом, выдавшим лицензию (разрешение), и органом, осуществляющим регистрацию индивидуальных предпринимателей и акционерных обществ, а также правоохранительными органами.

Конкуренция добросовестных и недобросовестных перевозчиков существовала всегда. Последние наносят ущерб местному бюджету, который недополучает доход в виде налогов. Методы борьбы с ними не всегда эффективны, но они не должны заключаться в

ужесточении проводимой политики в этом направлении – увеличении размера штрафных санкций, установлении необоснованных нововведений.

Увеличение количества добросовестных перевозчиков возможно в случае реализации мер, которые более выгодны для субъекта в экономическом плане. Самое главное – заинтересовать перевозчика в легальном характере его деятельности.

В г. Москве существует Реестр перевозчиков и служб заказа такси «Московское городское такси». Включение в него позволяет субъекту пользоваться преференциями: налоговые льготы, льготы на арендную плату, информационная поддержка и пользование стоянкой «Московское городское такси». Для внесения в Реестр к автомобилю легкового такси и его водителю предъявляются дополнительные требования: 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.<sup>2</sup> Все это демонстрирует стремление местных властей заинтересовать перевозчика и агрегатора в законном характере их деятельности.

В ст. 14.1 КоАП РФ предусмотрена ответственность за осуществление предпринимательской деятельности без государственной регистрации или без специального разрешения (лицензии). Сотрудники ГИБДД МВД России регулярно проводят операцию «Такси», проверяя наличие у водителей легкового такси лицензии на данный автомобиль, талона технического осмотра, путевого листа, полиса страхования автогражданской ответственности. Что касается путевого листа, то в нем должны быть отметки медицинского работника и механика. Технический осмотр автомобилей легкового такси проводится

раз полгода. Лицензия или разрешение выдается на конкретный автомобиль, и не всегда водитель и субъект получения этого документа совпадают.

Проблема заключается в том, что, проверяя наличие документов, инспектор ГИБДД не может знать, например, что индивидуальный предприниматель прекратил свою деятельность, а лицензия не была аннулирована. В этой ситуации лицо избегает административной ответственности. Осуществление деятельности при отсутствии лицензии (разрешения) наказывается административным штрафом. Его размер дифференцирован. Относительно полиса страхования автогражданской ответственности следует обращать внимание на цель использования автомобиля.

Агрегатор как участник таксомоторной деятельности предоставляет заказы индивидуальному предпринимателю или юридическому лицу, который обладает лицензией (разрешением) на автомобиль легкового такси. Служба заказа, получив данные такого документа, передает водителю информацию о вызовах. Учитывая срок действия лицензии (разрешения) – пять лет, диспетчерская служба может быть и не в курсе прекращения деятельности индивидуального предпринимателя или юридического лица. Таким образом, агрегатор сам становится субъектом противоправной деятельности.

Законодатель не предусмотрел обязанность агрегатора проверять сведения о действительности лицензии (разрешения) в течение указанного срока, хотя она вытекает из того, что служба предоставляет заказы индивидуальным предпринимателям или юридическим лицам,

которые получили разрешительный документ на конкретный автомобиль.

Лицензия (разрешение) выдается на конкретный автомобиль, а субъект ее получения может не быть собственником транспортного средства. Такая ситуация создает возможность «продажи» лицензии. Негативные последствия такого действия заключаются в том, что в случае привлечения водителя легкового такси к административной ответственности, например за отсутствие путевого листа, на индивидуального предпринимателя или юридическое лицо накладывается административный штраф.

Таким образом, незаконное предпринимательство в таксомоторной деятельности может быть представлено перевозкой пассажиров и багажа легковым такси: 1) лицом, у которого отсутствует соответствующая лицензия (разрешение); 2) лицом, имеющим лицензию (разрешение), субъект получения которой ликвидирован; 3) лицом, купившим лицензию (разрешение).

Систематизировать деятельность такси возможно путем создания соответствующей материально-технической базы, разработки четкой правовой базы. Указанные обстоятельства являются залогом добросовестной деятельности перевозчиков и недопущения фактов незаконного предпринимательства в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси.

---

<sup>1</sup> Орловские известия Советов рабочих, солдатских и крестьянских депутатов. 1918. 19 мая. № 71.

<sup>2</sup> О такси в городе Москве : Закон г. Москвы от 11.06.2008 № 22 // СПС ГАРАНТ.

*Пушкарев А.Л.*

Уральский юридический институт МВД России (г. Екатеринбург)

#### **РЕАЛИЗАЦИЯ ОРУЖИЯ, ИЗЪЯТОГО ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫМИ ОРГАНАМИ: ОТДЕЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ**

В ходе выработки и реализации государственной политики в области кон-

троля за оборотом оружия в Российской Федерации обозначилась проблема оп-