

# §4 АДМИНИСТРАТИВНОЕ ПРИНУЖДЕНИЕ

Гаганов А.А.

## ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ НЕЛЕГАЛЬНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ ПассаЖИРОВ И БАГАЖА ЛЕГКОВЫМИ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ. НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПЕРЕВОЗОК ЛЕГКОВЫМ ТАКСИ

**Аннотация:** В статье рассматриваются составы административных правонарушений, связанных с перевозками легковыми такси, проблемы разграничения составов и привлечения к административной ответственности за соответствующие правонарушения и пути их решения. В статье приводится пример расхождения между законодательным пониманием состава такого правонарушения как нелегальный извоз и практикой Верховного Суда РФ по данному вопросу. Автор обосновывает необходимость введения законодательного определения понятия «легковое такси» и принятия отдельного федерального закона по соответствующему предмету регулирования. При написании статьи использованы как общенаучные методы, так и методы юридической науки. В частности, в исследовании применяются следующие методы: логический метод, системно-структурный, метод правового анализа текстов правовых актов, сравнительно-правовой метод. Автор выявляет существенные недостатки действующего законодательства, направленного на борьбу с нелегальным извозом, которые затрудняют адекватную реализацию соответствующих норм Кодекса РФ об административных правонарушениях. Учитывая отсутствие комплексного и последовательного правового регулирования сферы перевозок пассажиров легковым такси, а также несовершенство структуры и содержания Федерального закона от 21 апреля 2011 года № 69-ФЗ, автор считает необходимым принятие нового федерального закона с четким предметом регулирования – легковым такси. В таком законе рекомендуется закрепить понятие «легковое такси», включив в него видовые отличительные характеристики такси (принципы формирования цены договора перевозки).

**Ключевые слова:** нелегальный извоз, административный штраф, административное наказание, административное правонарушение, административная ответственность, легковое такси, ГИС ГМП, КоАП РФ, состав правонарушений, пассажирские перевозки.

**Review:** The article considers the components of administrative offences in the sphere of transportation by passenger taxis, the problems of delimitation of the components, and imposition of administrative sanctions for the corresponding offences, and the ways of these problems solution. The article considers the disagreement between the legislative understanding of the components of the offence connected with the illegal taxi-driving and the practice of the Supreme Court of the Russian Federation according to this issue. The author substantiates the necessity of introduction of the notion "passenger taxi" and the adoption of a particular federal law in this sphere of regulation. The author uses the general scientific methods and the methods of juridical science. Particularly, the author uses the logical method, the system structural method, the method of legal analysis of legal acts texts, the comparative-legal method. The author reveals the essential drawbacks of the existing legislation aimed at illegal taxi-driving combating which hamper the adequate realization of the corresponding norms of the Code of Administrative Offences dated April 21, 2001 No 69; in the author's opinion it is necessary to adopt a new federal law with a clear subject of regulation - a passenger taxi. It is recommended to fix in the law the definition of "passenger taxi" including the specific features of a taxi (the principles of transportation pricing).

**Keywords:** illegal taxi-driving, administrative fine, administrative punishment, administrative offence, administrative responsibility, passenger taxi, State Information System of State and Municipal Pa, Code of Administrative Offences of the Russian Fed, components of offences, passenger transportation.

**Б**орьба с нелегальным извозом в крупных городах России обусловила принятие ряда специальных нормативных правовых актов в этой сфере, в том числе внесение изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ). Однако недостаточная четкость определения понятия перевозок легковым такси, отсутствие единообразной судебной практики вызывает вопросы в разграничении составов административных правонарушений в сфере транспорта (глава 11 КоАП РФ), дорожного движения (глава 12) и предпринимательской деятельности (глава 14). Федеральный закон от 21 апреля 2011 года № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», так называемый закон о такси, имеет сложную структуру и несколько предметов регулирования, что существенно затрудняет его применение.

В настоящей статье мы рассмотрим составы административных правонарушений, связанных с перевозками легковыми такси, осветим некоторые проблемы разграничения составов и привлечения к административной ответственности за соответствующие правонарушения и предложим пути их решения.

### **1. Составы правонарушений для субъектов перевозок легковым такси, а также нелегальных перевозчиков.**

Административные правонарушения, предусматривающие ответственность водителей легковых такси, а также индивидуальных предпринимателей и юридических лиц, осуществляющих деятельность по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, предусмотрены в главе 11 КоАП РФ (правонарушения на транспорте) и главе 12 КоАП РФ (правонарушения в области дорожного движения).

В главе 12 КоАП РФ предусмотрено пять статей, связанных с легковым такси. Однако из них всего две устанавливают ответственность специального субъекта – водителя легкового такси (получившего соответствующее разрешение на перевозки). Это такие составы, как управление легковым такси, не прошедшим технический осмотр (ч. 2 ст. 12.1 КоАП РФ), и перевозка пассажиров и багажа водителем, не имеющим при себе разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси (ч. 2.1 ст. 12.3 КоАП РФ).

Вторая группа составов 12 главы предусматривает ответственность за незаконное использование знаков отличий легкового такси: незаконная установка на транспортном средстве опознавательного фонаря легкового такси (ч. 2 ст. 12.4 КоАП РФ); незаконное нанесение на наружные поверхности транспортного средства цветографической схемы легкового такси (ч. 3 ст. 12.4 КоАП РФ). Незаконными эти действия являются в случае, если на транспортное средство отсутствует разрешение на использование в качестве легкового такси. По этим двум составам штраф предусматривается как для граждан, так и для должностных лиц и юридических лиц.

Еще два состава в этой группе правонарушений предусматривают запрещение эксплуатации транспортного средства и наложение штрафа на водителя: управление транспортным средством, на котором незаконно установлен опознавательный фонарь легкового такси (ч. 4.1 ст. 12.5 КоАП РФ); управление транспортным средством, на котором незаконно нанесена цветографическая схема легкового такси (ч. 7 ст. 12.5).

Третья группа составов (ст.12.31.1 КоАП РФ) предусматривает ответственность за нарушение требований обеспечения безопасности перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом (включая легковое такси): нарушение профессиональных и квалификационных требований к водителям легкового такси (штраф налагается на должностных лиц и на юридических лиц); нарушение требований о проведении предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей; нарушение требований о проведении предрейсового контроля технического состояния транспортного средства (штраф устанавливается как для граждан, так и для должностных лиц и юридических лиц).

В главе 11 КоАП РФ предусмотрена одна статья, касающаяся нарушения правил перевозок пассажиров и багажа легковым такси (ст. 11.14.1 КоАП РФ). Данная статья введена Федеральным законом от 21 апреля 2011 года № 69-ФЗ и предусматривает административную ответственность за нарушение требований к перевозкам пассажиров и багажа легковым такси, установленных названным Федеральным законом, а также Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденными постановлением Правительства РФ от 14.02.2009 № 112 (далее – Правила перевозок). В частности, административный штраф налагается на водителя, должностное лицо или

юридическое лицо за следующие правонарушения: отсутствие в салоне легкового такси информации, предусмотренной Правилами перевозок; невыдачу пассажиру кассового чека или квитанции в форме бланка строгой отчетности; 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.

К нелегальному извозу также может быть применима статья 14.1 КоАП РФ, предусматривающая ответственность гражданина за осуществление предпринимательской деятельности без государственной регистрации или без специального разрешения (лицензии).

Исходя из распределения составов по главам КоАП РФ, можно предположить, что объектами правонарушений, совершаемых водителями легковых такси, могут быть: правила транспортных перевозок, безопасность дорожного движения. Водители, занимающиеся частным извозом без соответствующего разрешения, могут совершать правонарушения в сфере дорожного движения и предпринимательской деятельности.

Примечательно, что некоторые обстоятельства отражены как в главе 11, так и в главе 12 КоАП РФ. Так, требование установки опознавательного фонаря на крыше легкового такси и нанесения особой цветографической схемы на боковых поверхностях кузова легкового такси установлено Федеральным законом от 21 апреля 2011 года № 69-ФЗ и Правилами перевозок. Это требование обосновывается Федеральным законом в том числе целями обеспечения безопасности пассажиров. Поэтому ответственность за нарушение данного требования установлена в главе 11 КоАП РФ в специальной статье о нарушении правил перевозок пассажиров и багажа легковым такси (ст. 11.14.1): здесь имеется в виду ситуация, когда транспортное средство в соответствии с разрешением на перевозки используется в качестве легкового такси, однако не имеет обязательных опознавательных знаков.

В главе 12 данное обстоятельство рассматривается в ситуации, когда «знаки отличия» легкового такси нанесены на транспортное средство незаконно: если на транспортное средство не выдано разрешение на осуществление перевозок пассажиров и багажа. В этом случае ответственность наступает как за незаконное нанесение цветографической схемы и установку опознавательного фонаря, так и за управление транспортным сред-

ством с незаконными «знаками отличия». Последнее действие образует самостоятельные составы правонарушения, потому что эксплуатация такого транспортного средства запрещена.

Обращает на себя внимание отсутствие в статье 11.14.1 административной ответственности за нарушение требования соответствия установленным цветовым гаммам кузова, если такое требование установлено законами субъектов Федерации. Видимо, это связано с тем, что в таких случаях ответственность может предусматриваться законом соответствующего субъекта Федерации. Можно предположить, что если законом субъекта РФ установлена обязательная цветовая гамма кузова легкового такси, то в подзаконных актах субъекта РФ (административном регламенте или порядке выдачи разрешений на осуществление перевозок) будет содержаться норма о последствиях несоблюдения данного требования (например, отказ в приеме документов на выдачу разрешения в отношении транспортных средств несоответствующего цвета). Так, Законом города Москвы от 11 июня 2008 года № 22 «О легковом такси в городе Москве» введено требование желтой цветовой гаммы кузова легкового такси (статья 2.1, введенная законом города Москвы от 22 мая 2013 года № 24). Однако в постановлении Правительства Москвы от 28.06.2011 № 278-ПП «О мерах по реализации Федерального закона от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» это требование никак не отражено.

В главу 12 включена статья о нарушениях требований обеспечения безопасности перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (ст. 12.31.1 КоАП РФ), которая, несомненно, распространяется на легковое такси как вид автомобильного транспорта. Требования к квалификации водителей такси, к проведению предрейсовых медицинских осмотров и проведению контроля технического состояния легковых такси перед выпуском на линию установлены Федеральным законом от 21 апреля 2011 года № 69-ФЗ. Общее требование о необходимости проведения предрейсовых медицинских и технических осмотров установлено Федеральным законом от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (ст. 20). Учитывая, что соблюдение или несоблюдение данных требований непосредственно влияет на безопасность дорожного движения, включение соответствующей статьи в главу 12 КоАП РФ, обосновано.

## 2. Некоторые правовые проблемы противодействия нелегальному извозу.

Исследования Центра научной политической мысли и идеологии (Центра Сулакшина) исследуют вопрос о том, как принятые правовые меры юридически способствуют или не способствуют противодействию нелегальному извозу.

Рассмотрим введенное в нормативных правовых актах определение понятия «такси». Федеральный закон от 21 апреля 2011 года № 69-ФЗ, хотя неофициально и называемый законом о такси, определения понятия такси не содержит. Отсутствует определение понятия такси и в других федеральных законах. Понятие «легковое такси» закрепляется в Правилах перевозок (пункт 2), утвержденных постановлением Правительства РФ, то есть подзаконном правовом акте. Под легковым такси понимается транспортное средство категории «М1», используемое для перевозок пассажиров и багажа в соответствии с публичным договором фрахтования.

В Законе города Москвы от 11 июня 2008 года № 22 «О легковом такси в городе Москве» дано другое определение понятия «легковое такси»: это легковые автомобили, предназначенные для осуществления таксомоторных перевозок (часть 1 статьи 1). В соответствии с Законом таксомоторные перевозки – это деятельность по перевозке пассажиров и их багажа легковым такси. Нетрудно понять, что данные определения по существу не являются таковыми в связи с наличием логической ошибки – круга в определении.

На фоне московского определения понятия легковое такси федеральное определение выглядит более понятным и правильным. Хотя на наш взгляд, в определение понятия «такси» следовало бы включить признаки, вытекающие из семантического смысла слова «такси», а именно, применение таксы (точно установленной цены) за определенное время или расстояние поездки, либо фиксированной таксы в качестве определяющего фактора формирования стоимости поездки. Важно также то, что эта такса устанавливается перевозчиком, а не государством.

В центре определения понятия легкового такси лежит публичный договор фрахтования. Договору фрахтования посвящена статья 787 Гражданского кодекса РФ (части второй): по договору фрахтования (чартер) 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. Данный договор относится к договорам перевозки (глава 40 части второй Гражданского кодекса РФ). Статья 787 Гражданского кодекса РФ содержит отсылку к транспортным уставам, определяющим порядок заключения таких договоров. Такой порядок закреплен в главе 5 Федерального закона от 8 ноября 2007 года № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».

Важной характеристикой договора фрахтования в перевозках легковым такси является его публичность. Особенности публичного договора установлены статьей 426 Гражданского кодекса 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.

Именно публичность договора фрахтования отличает легковое такси от нелегального извоза. Понятно, что при перевозке пассажиров водителем, не имеющим соответствующего разрешения, тоже заключается договор, как правило, в устной форме. Однако такой водитель вправе сам решать, с кем он будет заключать договор, а кому откажет. Цена договора также определяется соглашением сторон, и любая сторона может отказаться от заключения договора, если цена не устраивает.

На некоторых интернет-сайтах даются рекомендации водителям, осуществляющим перевозку пассажиров и багажа без соответствующего разрешения, о том, как избежать ответственности за нелегальный извоз. В частности, предлагается 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 Гражданского кодекса 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. Очевидно, что главная цель пользователя услугами такси, легального или нет, – одна: доставить себя и свой багаж из пункта А в пункт Б. Если имеет место аренда автомобиля с водителем на время (безусловно, есть и такие случаи и, соответственно, договоры), то время является существенным условием договора и оплата должна зависеть от времени. Данный вид договора также следует разграничивать с договором перевозки пассажиров и багажа по заказу, который также должен заключаться в письменной форме. Правила перевозки пассажиров и багажа по заказу установлена разделом III Правил перевозок. Ответственность за нарушение этих правил предусмотрена статьей 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 (часть 2 статьи 170 Гражданского кодекса РФ), то есть сделка, которая совершена с целью прикрыть другую сделку. Такая сделка ничтожна.

Так или иначе, договор фрахтования, заключаемый при перевозках пассажиров легковым такси, можно подменить перевозками по заказу, или договором аренды транспортного средства с экипажем, или другими договорными схемами. Однако по существу не публичный договор фрахтования уже не является договором перевозки, заключаемым легковым такси. Вопрос в том, какой ответственности пытаются избежать те, кто изобретает договоры для прикрытия нелегального извоза.

На первый взгляд, ответ очевиден: это ответственность, предусмотренная частью 2.1 статьи 12.3 КоАП РФ. Часть 2.1 статьи 12.3 КоАП РФ устанавливает штраф в размере 5000 рублей за перевозку пассажиров и багажа водителем, не имеющим при себе соответствующего разрешения. Размер штрафа в десять раз превышает санкции за аналогичные правонарушения, например, если водитель забыл взять лицензионную карточку, путевой лист, страховой полис, регистрационные документы на машину или даже водительское удостоверение. Более того, есть предложения по

повышению размера штрафа по части 2.1 статьи 12.3 КоАП РФ именно в целях противодействия незаконному извозу. И повышенный размер штрафа, и предложения по его дальнейшему увеличению для борьбы с незаконным извозом указывают на то, что законодатель считает, что эта норма должна применяться в случае перевозок пассажиров легковым транспортным средством, на которое не получено соответствующее разрешение.

Однако судебная практика идет по другому пути, и виной тому несовершенная формулировка части 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». 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. Однако для привлечения к ответственности по этим статьям КоАП РФ необходимо будет доказать, что деятельность по перевозке пассажиров носит систематический характер и имеет целью извлечение прибыли (в соответствии с определением понятия предпринимательской деятельности, описанным в части 1 статьи 2 Гражданского кодекса РФ).

### 3. Предложения по совершенствованию законодательства.

Важным вопросом является достижение целей правового регулирования сферы перевозок пассажиров и багажа легковым такси. Установлены существенные требования к легковым такси и повышенная ответственность за их нарушения. Возможно, некоторые требования и штрафы даже завышены. Все это, с одной стороны, обеспечивает безопасность пассажиров, которые получают больше гарантий пользоваться качественными услугами перевозки – квалифицированными водителями на исправных транспортных средствах. Но с другой стороны, это усложняет работу легальных перевозчиков и снижает ее рентабельность. Усиление государственного регулирования и контроля в сфере легкового такси уже привело к уходу с рынка многих легальных перевозчиков. Если введенные государством меры влекут за собой рост расходов перевозчиков, логично предположить, что будут расти и тарифы на перевозку легковым такси. Если при этом цены у нелегальных таксистов останутся ниже, граждане продолжают пользоваться их услугами и будут избегать легальных такси. На данный момент цели усиления правового регулирования сферы перевозок легковым такси не достигнуты (об этом говорится и в Резолюции Международного Евразийского форума «Такси», 8-9 августа 2013 г., г. Санкт-Петербург), и только мерами административной ответственности решить проблему нелегального извоза, по-видимому, не удастся.

Таким образом, экономический аспект в решении проблемы нелегального извоза нужно учитывать, и комплексно подходить к вопросу совершенствования законодательства в этой сфере.

Уже появились законодательные инициативы, предусматривающие экономические методы улучшения положения легальных такси, а также способствующие «выходу из тени» незаконных перевозчиков. К таким мерам, в частности, относятся: уменьшение

размера отчислений в пенсионный фонд для индивидуальных предпринимателей, налоговые льготы, внедрение системы работы в такси для физических лиц без регистрации в качестве индивидуального предпринимателя на основании государственного патента и другие. Некоторые из этих мер потребуют расходов из федерального бюджета.

Если же говорить о мерах, не требующих бюджетного финансирования, в том числе мерах юридико-технического характера, то для совершенствования законодательства в сфере перевозок легковым такси, а также противодействия нелегальному извозу можно предложить следующее.

1. Учитывая отсутствие комплексного и последовательного правового регулирования сферы перевозок пассажиров легковым такси, а также несовершенство структуры и содержания Федерального закона от 21 апреля 2011 года № 69-ФЗ, считаем необходимым принятие нового федерального закона с четким предметом регулирования – легковым такси.

2. Необходимо закрепить понятие «легковое такси» в федеральном законе, включив в него видовые отличительные характеристики такси (принципы формирования цены договора перевозки).

3. Следует конкретизировать формулировку части 2.1 статьи 12.3 КоАП РФ таким образом, чтобы она была применима к водителям, осуществляющим перевозку пассажиров и багажа и не получившим соответствующего разрешения.

4. Необходимо внести изменения в статью 9 Федерального закона от 21 апреля 2011 года № 69-ФЗ, предусмотрев право не только сотрудников государственной инспекции безопасности дорожного движения, но и всех должностных лиц органов внутренних дел (полиции) требовать предъявления разрешения на перевозки пассажиров легковым такси. Это было бы логично, потому что они уполномочены составлять протоколы административных правонарушений, предусмотренных частью 2.1 статьи 12.3 и статьей 14.1 КоАП РФ.

#### Библиография:

1. Резолюцию Международного Евразийского форума «Такси», 8-9 августа 2013 г., г. Санкт-Петербург (URL: [http://taxilife.ru/forum/index.php?PAGE\\_NAME=read&FID=19&TID=201](http://taxilife.ru/forum/index.php?PAGE_NAME=read&FID=19&TID=201))
2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях // Правовая система Гарант
3. Гражданский кодекс РФ (части 1-2) // Правовая система Гарант
4. Федеральный закон от 21 апреля 2011 года № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Правовая система Гарант
5. Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Правовая система Гарант
6. Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденные постановлением Правительства РФ от 14.02.2009 № 112 // Правовая система Гарант

7. Закон города Москвы от 11 июня 2008 года № 22 «О легковом такси в городе Москве» // Правовая система Гарант
8. Постановление Правительства Москвы от 28.06.2011 № 278-ПП «О мерах по реализации Федерального закона от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» // Правовая система Гарант
9. Комментарий к Кодексу Российской Федерации об административных правонарушениях / Под ред. Салищевой Н.Г. М.: Проспект, 2009.
10. Внуков Н.А. Особенности договора фрахтования легкового такси для перевозки пассажиров и багажа как вида потребительского договора // Закон и право. № 4. 2011. С. 39-42.
11. Новик А.А. Проблемные вопросы законодательства, регулирующего пассажирские перевозки автомобильным транспортом // Транспортное право. № 4. 2007. С. 9-11.
12. Войтенков Е.А. Актуальные вопросы правового регулирования и обеспечения безопасности пассажирских перевозок на автомобильном транспорте // Юридический мир. № 3 (183). 2012. С. 20-21.
13. Матишова Е.С., Мрясова Ю.Р. Правовые проблемы лицензирования в сфере пассажирских перевозок автомобильным транспортом // Актуальные проблемы права России и стран СНГ-2013: материалы XV Международной научно-практической конференции с элементами научной школы (Юридический факультет Южно-Уральского государственного университета, 29-30 марта 2013 г.). Ч. II. 2013. С. 381-385.
14. Куракин А.В. Административно-правовые аспекты юридической ответственности в механизме противодействия коррупции в системе государственной службы Российской Федерации // NB: Административное право и практика администрирования. – 2013. – 7. – С. 137 – 157. DOI: 10.7256/2306-9945.2013.7.9954. URL: [http://www.e-notabene.ru/al/article\\_9954.html](http://www.e-notabene.ru/al/article_9954.html)

**References (transliterated):**

1. Rezolyutsiyu Mezhdunarodnogo Evraziiskogo foruma «Taksi», 8-9 avgusta 2013 g., g. Sankt-Peterburg (URL: [http://taxilife.ru/forum/index.php?PAGE\\_NAME=read&FID=19&TID=201](http://taxilife.ru/forum/index.php?PAGE_NAME=read&FID=19&TID=201))
2. Kodeks Rossiiskoi Federatsii ob administrativnykh pravonarusheniyakh // Pravovaya sistema Garant
3. Grazhdanskiy kodeks RF (chasti 1-2) // Pravovaya sistema Garant
4. Federal'nyi zakon ot 21 aprelya 2011 goda № 69-FZ «O vnesenii izmenenii v otdel'nye zakonodatel'nye akty Rossiiskoi Federatsii» // Pravovaya sistema Garant
5. Federal'nyi zakon ot 10 dekabrya 1995 goda № 196-FZ «O bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya» // Pravovaya sistema Garant
6. Pravila perevozok passazhirov i bagazha avtomobil'nym transportom i gorodskim nazemnym elektricheskim transportom, utverzhdenye postanovleniem Pravitel'stva RF ot 14.02.2009 № 112 // Pravovaya sistema Garant
7. Zakon goroda Moskvy ot 11 iyunya 2008 goda № 22 «O legkovom taksi v gorode Moskve» // Pravovaya sistema Garant
8. Postanovlenie Pravitel'stva Moskvy ot 28.06.2011 № 278-PP «O merakh po realizatsii Federal'nogo zakona ot 21 aprelya 2011 g. № 69-FZ «O vnesenii izmenenii v otdel'nye zakonodatel'nye akty RF» // Pravovaya sistema Garant
9. Kommentarii k Kodeksu Rossiiskoi Federatsii ob administrativnykh pravonarusheniyakh / Pod red. Salishchevoi N.G. M.: Prospekt, 2009.
10. Vnukov N.A. Osobennosti dogovora frakhtovaniya legkovogo taksi dlya perevozki passazhirov i bagazha kak vida potrebitel'skogo dogovora // Zakon i pravo. № 4. 2011. S. 39-42.
11. Novik A.A. Problemnye voprosy zakonodatel'stva, reguliruyushchego passazhirskie perevozki avtomobil'nym transportom // Transportnoe pravo. № 4. 2007. S. 9-11.
12. Voitenkov E.A. Aktual'nye voprosy pravovogo regulirovaniya i obespecheniya bezopasnosti passazhirskikh perevozok na avtomobil'nom transporte // Yuridicheskii mir. № 3 (183). 2012. S. 20-21.
13. Matishova E.S., Mryasova Yu.R. Pravovye problemy litsenzirovaniya v sfere passazhirskikh perevozok avtomobil'nym transportom // Aktual'nye problemy prava Rossii i stran SNG-2013: materialy XV Mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii s elementami nauchnoi shkoly (Yuridicheskii fakul'tet Yuzhno-Ural'skogo gosudarstvennogo universiteta, 29-30 marta 2013 g.). Ch. II. 2013. S. 381-385.
14. Kurakin A.V. Administrativno-pravovye aspekty yuridicheskoi otvetstvennosti v mekhanizme protivodeistviya korrupsitsii v sisteme gosudarstvennoi sluzhby Rossiiskoi Federatsii // NB: Administrativnoe pravo i praktika administrirovaniya. – 2013. – 7. – С. 137 – 157. DOI: 10.7256/2306-9945.2013.7.9954. URL: [http://www.e-notabene.ru/al/article\\_9954.html](http://www.e-notabene.ru/al/article_9954.html)