

УДК 342.9

DOI: 10.19073/2658-7602-2020-17-1-116-122

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЛЕГКОВЫХ ТАКСИ

МИШИНА Юлия Вячеславовна*

✉ ukkazluka@mail.ru

Ул. Игнатова, 2, Орёл, 302027, Россия

Аннотация. В статье рассматриваются особенности нормативно-правового регулирования деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации в контексте обеспечения безопасности дорожного движения. Анализируется специфика участия в дорожном движении транспортных средств, предназначенных для перевозки пассажиров в качестве легкового такси. Обращается внимание на формальность существующих требований, предъявляемых к водителям, претендующим на получение разрешения на осуществление указанного вида деятельности, и обосновывается необходимость их корректировки. Вносятся предложения, направленные на совершенствование законодательства в сфере таксомоторных перевозок. Исследуются отдельные коллизии, возникающие в правоприменительной практике сотрудников Госавтоинспекции при реализации контрольно-надзорных полномочий за соблюдением легковыми такси требований по обеспечению безопасности дорожного движения, и предлагаются пути их возможного разрешения.

Ключевые слова: такси, безопасность дорожного движения, пассажирские перевозки, цветографическая схема, водитель.

Separate Aspects of Administrative and Legal Regulation of Activity of Passenger Taxis

Mishina Yuliya V.**

✉ ukkazluka@mail.ru

2 Ignatov st., Oryol, 302027, Russia

Abstract. The article discusses the features of the legal regulation of the activities for the transport of passengers and baggage by taxi in the Russian Federation in the context of ensuring road safety. The Author analyzes the specifics of participation in traffic of vehicles intended for the carriage of passengers as a passenger taxi. Attention is drawn to the formality of existing requirements for drivers applying for a permit to carry out the specified type of activity, and the need for their adjustment is justified. Suggestions are being made aimed at improving legislation in the field of taxi transportation. Separate collisions are investigated that arise in the law enforcement practice of the traffic police when exercising control and supervisory powers over the observance of road safety requirements by passenger taxis, and suggested ways to resolve them.

Keywords: taxi, traffic safety, passenger traffic, color and graphic scheme, driver.

По данным исследования, проведенного аналитическим центром при Правительстве Российской Федерации, абсолютное количество ДТП с участием такси в России имеет тенденцию к росту. Среднегодовой показатель с 2015 по 2017 гг. составил 16,3 %. Но с учетом того, что количество

разрешений на перевозку пассажиров легковым такси, выданных за указанное время, возросло (среднегодовой темп роста составил 17,5 %), аналитики пришли к выводу об улучшении показателя количества ДТП с участием такси¹. Однако не все так очевидно. Во-первых, количество

* Преподаватель кафедры специальной подготовки Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова.

** Lecturer of the Department of Special Training at Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

¹ Состояние таксомоторной отрасли в России с точки зрения безопасности дорожного движения : исследование аналит. центра при Правительстве Рос. Федерации. URL: <http://ac.gov.ru/files/content/19540/taksi-avariinost-final-2311-pdf.pdf>

выданных разрешений на деятельность по перевозке пассажиров в легковом такси, к сожалению, не является достоверным показателем реального рынка такси. По оценкам разных специалистов, деятельностью по перевозке пассажиров легковым транспортом в России занимаются от 1,5 до 3 млн граждан². Среднее количество такси на тысячу населения составляет 3,25 автомобилей³. Отдельные лизинговые компании, получая официальные разрешения на принадлежащие им транспортные средства, просто передают машины вместе с разрешением в аренду физическим лицам. Определенное количество транспортных средств, у которых истек срок действия разрешения, продолжают эксплуатироваться в качестве легкового такси. Во-вторых, Госавтоинспекция в официальной статистике не выделяет данные о ДТП с участием легкового такси, предоставляя лишь сведения о такси в целом.

Легковое такси занимает особое положение с точки зрения нормативно-правового регулирования. На несовершенство указанной сферы обращали внимание Р. А. Ахундов [1], А. А. Гаганов [2], А. Р. Пурге [3]. Активное реформирование всей системы таксомоторных перевозок началось в 2011 г. со вступления в силу Федерального закона от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»⁴, четыре статьи которого были посвящены поправкам, имеющим непосредственное отношение к такси. С этого момента появилась возможность применения мер административного принуждения в виде административной ответственности за нарушение правил перевозок пассажиров и багажа легковым такси; перевозку пассажиров и багажа легковым такси с водителем, не имеющим разрешения на данный вид деятельности. Дополнительно была введена ответственность за незаконное нанесение на кузов транспортного средства цветографической схемы легкового такси, незаконную установку опознавательного фонаря, а равно за управление такими транспортными средствами. Появление ответственности за указанные действия было обусловлено, в том числе,

необходимостью разграничения легальных перевозчиков, получивших разрешение на осуществление пассажирских перевозок легковым такси, и «нелегалов», не отягощенных дополнительными обязанностями по отношению к пассажирам, но охотно использующих преференции, установленные для легковых такси, в попытках получить максимальный доход.

Так, Правила дорожного движения Российской Федерации⁵ позволяют легковым такси двигаться по специальной полосе для маршрутных транспортных средств, обозначенной дорожными знаками 5.11, 5.13.1, 5.13.2, 5.14, и осуществлять на ней остановку. Указанная льгота позволяет водителю легкового такси лавировать в сложной дорожной обстановке, перемещаясь на полосу для движения маршрутного транспорта для объезда заторов и возвращаясь на полосу общего пользования для объезда остановившегося маршрутного транспортного средства. Как следствие – временные затраты на перевозку пассажира сокращаются.

На отдельных участках дороги несомненным плюсом для транспортных средств, используемых в качестве легкового такси, является легальная возможность двигаться по полосе для маршрутных транспортных средств навстречу общему потоку (при отсутствии запрета со стороны дорожной разметки). Разрешено водителям легкового такси отступать и от требований отдельных дорожных знаков. В их числе не только предписывающие знаки 4.1.1–4.1.6 и знаки особых предписаний 5.15.1 и 5.15.2 (разрешается отступать от их требований при въезде на перекресток с полосы для движения маршрутного транспорта), но и четыре запрещающих знака: 3.27–3.30. В частности дорожный знак 3.27, запрещающий остановку и стоянку транспортных средств, не распространяется на легковые такси, находящиеся в местах стоянки транспортных средств, используемых в качестве легкового такси, обозначенных соответствующей разметкой и (или) дорожным знаком. А отступать от требований знаков 3.28–3.30, запрещающих остановку, для водителей легкового такси возможно при включенном таксометре.

² Доклад о безопасности пассажирских перевозок в такси. URL: <https://таксист-нн.рф/obshhestvennaya-palata-rf-22-aprelya-2015-goda/>

³ О состоянии транспортного обслуживания населения легковым такси в субъектах Российской Федерации : доклад обществ. совета «Междунар. Евраз. форум «ТАКСИ». URL: <https://mintrans.government-nnov.ru/?id=162282>

⁴ Рос. газ. 2011. 25 апр.

⁵ О Правилах дорожного движения : постановление Правительства Рос. Федерации от 23 окт. 1993 г. № 1090. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

Какие же требования устанавливает законодатель к водителю и транспортному средству для получения разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров легковым такси? По нашему мнению, они минимальны.

Для получения указанного разрешения водитель должен соответствовать единственному критерию: иметь общий водительский стаж не менее трех лет. Однако данное требование носит, по существу, формальный характер: учитывается срок с момента выдачи первого водительского удостоверения, независимо от того, управляло ли лицо фактически в течение этого срока каким-либо транспортным средством или нет. Кроме того, при соблюдении иных предусмотренных законом требований разрешение будет выдано, даже если претендент на его получение систематически допускает грубые нарушения правил дорожного движения. Между тем, требуя навести порядок в области пассажирских перевозок легковым такси, большинство лиц, обсуждающих сложившуюся в сфере таксомоторных перевозок ситуацию, апеллируют к статистике ДТП с участием такси, демонстрируют многочисленные видеоролики, размещенные в сети Интернет, фиксирующие факты циничного нарушения правил дорожного движения водителями таксомоторов. Справедливости ради необходимо отметить, что далеко не всегда в таких сюжетах «героем» становится водитель, имеющий разрешение на перевозку пассажиров, однако то, что к легальному перевозочному процессу может быть беспрепятственно допущено лицо, стилем жизни которого является нарушение правил дорожного движения – это факт. Так, виновником одного из резонансных ДТП сразу с двенадцатью пострадавшими (семеро из которых погибли) в Алтайском крае был водитель легкового такси, приступивший к осуществлению перевозок сразу же после окончания срока лишения права управления транспортными средствами⁶. Более того, не только наличие предшествующих нарушений ПДД, но и назначение наказания в виде лишения права управления транспортным средством не является основанием для прекращения действия разрешения. Согласно законодательству единственной причиной аннулирования разрешения по основанию, имеющему прямое отношение к безопасности дорожного движения, является совершение водителем легкового

такси ДТП, повлекшего смерть либо причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью пассажира или третьих лиц [4]. Между тем услугой такси в России пользуется все большее количество людей. Такая ситуация обусловлена комплексом причин – от появления в крупных городах платных парковок, увеличивающих расходную составляющую для лиц, передвигающихся на личном автотранспорте до роста количества мобильных приложений для поиска и вызова такси, спровоцировавших снижение стоимости услуги по перевозке пассажиров. Отдельные сервисы заказов такси в борьбе за клиента самостоятельно ведут работу по уменьшению количества нарушителей правил дорожного движения среди водителей такси, осуществляя блокирование доступа к системе получения заказов для лиц, допускающих грубые правонарушения в области безопасности дорожного движения. Однако наличие жесткой конкуренции среди агрегаторов такси и, как следствие, отсутствие практики обмена информацией о водителе приводят к тому, что заблокированный водитель просто переходит к другому агрегатору. В связи с этим представляется целесообразным дополнить ч. 14 ст. 9 Федерального закона от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» пунктом, предусматривающим возможность отзыва разрешения по решению суда в случае неоднократного совершения водителем транспортного средства административного правонарушения, за которое КоАП РФ предусмотрено лишение специального права в виде права управления транспортным средством.

Несмотря на то что требований к транспортному средству при выдаче разрешения немного, как справедливо отмечает Ю. В. Тихомирова, даже им отвечает далеко не каждое такси [4]. О каких же обязательных условиях идет речь? Если плата за пользование легковым такси будет определяться по показаниям таксометра, необходимо оборудовать машину таксометром. На боковых поверхностях кузова легкового такси должна быть нанесена цветографическая схема (расположенные в шахматном порядке квадраты контрастного цвета), а на крыше установлен оранжевый опознавательный фонарь. Кроме того, в случае, когда закон конкретного субъекта, в котором оформляется разрешение

⁶ Доклад о безопасности пассажирских перевозок в такси ...

на деятельность по перевозке пассажиров легковым такси, предусматривает конкретный цвет кузова, транспортное средство должно соответствовать установленной цветовой гамме. Чаще всего в качестве обязательного основного цвета кузова оговаривается желтый. Такие требования установлены, в частности, в Москве⁷ и Ставропольском крае⁸. В республике Татарстан⁹ и Тверской области¹⁰ разрешено использовать в качестве легковых такси транспортные средства желтого и белого цветов. В Московской области обязательен белый цвет кузова¹¹. Белгородская область расширила цветовую гамму до четырех цветов: желтого, белого, синего и серого¹². Однако, как отмечает Д. А. Чепурных, специфичность требований, предъявляемых в отдельно взятом регионе к такси, порождает правовые проблемы [5]. Делая шаги по выведению из тени максимального количества нелегальных перевозчиков, регионы не могут не принимать во внимание тот факт, что изменение цвета автомобиля неизбежно повлечет затраты и, в дальнейшем, снижение стоимости транспортного средства при продаже. А это, в свою очередь, может стать одной из причин отказа от идеи оформления официального разрешения.

Незаконное нанесение на наружные поверхности транспортного средства цветографической схемы легкового такси, установка опознавательного фонаря легкового такси без специального разрешения наказуемы. Совершение указанных действий квалифицируется по чч. 3 или 2. ст. 12.4 КоАП РФ соответственно и влечет административную ответственность, как для граждан, так и для должностных и юридических лиц. Установлена административная ответственность и за управление такими транспортными средствами. В частности, действия водителя по управлению автомобилем, на котором неза-

конно установлен опознавательный фонарь легкового такси, квалифицируется по ч. 4.1 ст. 12.5 КоАП РФ. Действия по управлению транспортным средством, на которое незаконно нанесена цветографическая схема легкового такси, образуют состав правонарушения, предусмотренного ч. 7 ст. 12.5 КоАП РФ. Многочисленная судебная практика по обжалованию решений, принятых по перечисленным статьям, показывает, что водители в попытках избежать административной ответственности вырабатывают стратегии действий, тем самым порождая необходимость тщательнее и скрупулезнее относиться к сбору и закреплению доказательств по делу об административном правонарушении при выявлении таких правонарушений. Как на этапе составления протокола об административном правонарушении, так и при обжаловании принятых решений звучат различные версии: отрицается сам факт нахождения опознавательного знака легкового такси на транспортном средстве с приведением доводов, что опознавательный фонарь находился в салоне, в багажнике и так далее¹³; доказывается факт размещения фонаря на транспортном средстве посторонними лицами после того, как водитель сел в машину¹⁴; аргументируется, что в момент остановки транспортного средства деятельность по перевозке пассажиров не осуществлялась¹⁵. Однако если в перечисленных случаях результат привлечения нарушителей к административной ответственности зависит напрямую от полного и грамотного сбора сотрудниками Госавтоинспекции доказательств по делу об административном правонарушении, то отдельные вопросы требуют законодательного урегулирования либо, как минимум, дополнительного разъяснения.

В частности, в правоприменительной практике сотрудники Госавтоинспекции сталкиваются

⁷ О легковом такси в городе Москве : закон г. Москвы от 11 июня 2008 г. № 22. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

⁸ О некоторых мерах по обеспечению безопасности пассажиров легкового такси в Ставропольском крае : закон Ставропольского края от 26 июля 2011 г. № 65-кз. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

⁹ О перевозках пассажиров и багажа легковыми такси на территории Республики Татарстан : закон Респ. Татарстан от 10 окт. 2011 г. № 77-ЗРТ. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

¹⁰ О регулировании отдельных отношений в сфере организации деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории Тверской области : закон Твер. обл. от 28 нояб. 2011 г. № 89-ЗО. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

¹¹ Об организации транспортного обслуживания населения на территории Московской области : закон Моск. обл. от 27 дек. 2005 г. №268/2005. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

¹² Об организации транспортного обслуживания населения на территории Белгородской области : закон Белгор. обл. от 8 нояб. 2011 г. № 80. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

¹³ Постановление Хабаров. краевого суда от 1 авг. 2013 г. по делу № 4А-353/2013. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

¹⁴ Постановление С.-Петербур. гор. суда от 23 окт. 2015 г. № 4а-1146/2015. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

¹⁵ Постановление Волгоград. обл. суда от 8 июня 2015 г. по делу № 7а-583/. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

с вопросами квалификации фактов управления с полисами ОСАГО, в которых в графе «Цель использования транспортного средства» не указано – «такси». В одних регионах практика привлечения к ответственности таких водителей отсутствует, в других за аналогичные действия сотрудники Госавтоинспекции привлекают к ответственности по ч. 1 ст. 12.37 КоАП. Обжалование таких решений не приводит к отмене постановления. Так, судья Матвеево-Курганского районного суда Ростовской области оставил без удовлетворения жалобу на постановление по делу об административном правонарушении о привлечении Н. к административной ответственности по ч. 1 ст. 12.37 КоАП РФ за отсутствие отметки страхователя об использовании транспортного средства в качестве такси¹⁶. Аргументируя принятое решение, судья ссылаясь на постановление Пленума Верховного Суда РФ, разъясняющее, что «управление транспортным средством с нарушением условий договора об обязательном страховании, содержащихся в страховом полисе, в том числе управление транспортным средством лицом, не указанным в страховом полисе» подлежит квалификации по ч. 1 ст. 12.37 КоАП РФ¹⁷. Аналогичные решения принимались и во Владимирской области¹⁸.

Действительно, ч. 8 ст. 15 Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» обязывает страхователя незамедлительно, в письменной форме сообщать страховщику об изменении условий страхования¹⁹. Однако, как следует из положений п. 1.9 Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств²⁰, речь идет только о передаче права на управление транспортным средством водителю, не указанному в страховом полисе, либо об изменении периода пользования транспортным средством. Использо-

вание застрахованной машины не для личных нужд, а в качестве такси – это изменение цели использования транспортного средства. Данное обстоятельство порождает у страхователя лишь право требовать уплаты дополнительной страховой премии, исходя из повышенных страховых тарифов, установленных для такси. Кроме того, в содержании диспозиции ч. 1 ст. 12.37 КоАП РФ речь идет только об управлении транспортным средством в период, не предусмотренный страховым полисом, а равно управлении с нарушением предусмотренного данным страховым полисом условия управления этим транспортным средством только указанными в данном страховом полисе водителями. Представляется, что избежать дискуссии по данному вопросу позволило бы законодательное закрепление требования предоставлять при подаче документов на получение разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа, помимо предусмотренных документов, копию страхового полиса ОСАГО с отметкой «такси» в графе «Цель использования транспортного средства».

Еще одним дискуссионным вопросом в правоприменительной практике сотрудников Госавтоинспекции является вопрос об обоснованности и законности привлечения к административной ответственности водителей такси, которые, получив разрешение на деятельность по перевозке пассажиров и багажа в одном субъекте, осуществляют пассажирские перевозки на территории других субъектов (часто даже не смежных), с которыми не заключено межрегиональное соглашение. Всего в Российской Федерации на начало 2019 г. было заключено 84 таких соглашения, в которых принимает участие 61 субъект²¹. При отсутствии указанного соглашения легковое такси может осуществлять перевозку только, если пункт подачи такси находился в «своем» субъекте, а пункт назначения – за его пределами. Нелегальное присутствие такси

¹⁶ Решение Матвеево-Курган. район. суда Ростов. обл. по жалобе на постановление по делу об адм. правонарушении по ч. 1 ст. 12.37 КоАП РФ. URL: <https://resheniya-sudov5.ru/2/149672/>

¹⁷ О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях : постановление Пленума Верхов. Суда Рос. Федерации от 24 окт. 2006 г. № 18. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

¹⁸ Решение Ленин. район. суда г. Владимира по жалобе на постановление по делу об адм. правонарушении по ч. 1 ст. 12.37 КоАП РФ. URL: https://leninsky.wld.sudrf.ru/modules.php?name=docum_sud&id=295

¹⁹ Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств : федер. закон от 25 апр. 2002 г. № 40-ФЗ. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

²⁰ Положение о правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств : утв. Банком России 19 сент. 2014 г. № 431-П. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

²¹ О состоянии транспортного обслуживания населения легковым такси в субъектах Российской Федерации ...

на определенной территории обусловлено рядом факторов: покупательской способностью жителей региона, низким уровнем внутрирегиональной конкуренции. Такая ситуация, как правило, вызывает беспокойство Правительства субъекта, в котором фактически осуществляется перевозочная деятельность, и оно в свою очередь требует от Госавтоинспекции принятия конкретных мер к водителям таких такси. Сотрудники Госавтоинспекции в отдельных регионах составляют в отношении указанных водителей протоколы об административных правонарушениях по ч. 7 ст. 12.5 КоАП РФ. Часть 7 ст. 12.5 предусматривает ответственность за управление транспортным средством, на которое незаконно нанесена цветографическая схема легкового такси. Однако лицо, управляющее такси, предъявляет сотруднику Госавтоинспекции действующее разрешение, полученное в другом субъекте. Означает ли это, что цветографическая схема такси нанесена незаконно? Разрешение, полученное в другом субъекте, в отсутствие соглашения не дает права на осуществление деятельности такси. Но цветографическая схема была нанесена на законных основаниях. Должно ли транспортное средство с такой окраской находиться только в регионе, выдавшем разрешение? Тульский областной суд, рассматривая жалобу К. на постановление и решение по делу об административном правонарушении, предусмотренном ч. 7 ст. 12.5 КоАП РФ, пришел к выводу о наличии в действиях истца состава административного правонарушения²². Суд сослался на запрет эксплуатации транспортных средств, имеющих на кузове цветографические схемы легкового такси, в случае отсутствия у водителя соответствующего разрешения, вы-

данного в установленном порядке. Но ведь К. получил разрешение в соседней Орловской области в установленном законом порядке. Да, водитель такси нарушает требование п. 1.4 ст. 9 Федерального закона от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» заключать договор фрахтования такси только на территории субъекта, выдавшего разрешение. Но можно ли усматривать в такой ситуации именно *нарушение порядка выдачи* разрешения? Представляется, что вопросы квалификации правонарушения по ч. 7 ст. 12.5 КоАП РФ в рассматриваемом контексте требуют дополнительного разъяснения.

Изменения в нормативно-правовом регулировании такой значимой для общества сферы, как пассажирские перевозки приводят к ее постепенному упорядочению. Параллельно с этим возникают вопросы по реализации отдельных норм в правоприменительной практике. Безусловно, системная трансформация деятельности по осуществлению перевозок легковым такси в сторону легализации указанной деятельности требует значительных усилий со стороны государства, сопровождаемых как созданием комфортных условий и преференций для добросовестных перевозчиков, так и ужесточением мер принудительного характера, применяемых к «нелегалам». Представляется, что законодательное закрепление сформулированных в настоящей статье предложений исключит отдельные коллизии в правоприменительной практике сотрудников Госавтоинспекции, реализующих контрольно-надзорные полномочия за соблюдением легковыми такси требований по обеспечению безопасности дорожного движения.

Список литературы

1. Ахундов Р. А. Правовое регулирование пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Российской Федерации : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2005. 25 с.
2. Гаганов А. А. Правовые аспекты противодействия нелегальным перевозкам пассажиров и багажа легковыми транспортными средствами. Некоторые вопросы правового регулирования перевозок легковым такси // Административное и муниципальное право. 2015. № 3 (87). С. 256–262. DOI: 10.7256/1999-2807.2015.3.12519.
3. Пурге А. Р. Перевозка пассажиров автомобильным транспортом: проблемы правового регулирования и пути их преодоления // Транспортное право. 2016. № 3. С. 7–10.
4. Тихомирова Ю. В. Защита прав граждан при перевозке пассажиров и багажа легковым такси // Законность. 2016. № 9 (983). С. 21–23.
5. Чепурных Д. А. Отдельные аспекты надзорной деятельности Госавтоинспекции // Современный юрист. 2018. № 4 (25). С. 16–28.

References

1. Akhundov R. A. *Pravovoe regulirovanie passazhirskikh perevozk avtomobil'nyim transportom v Rossiiskoi Federatsii*. Avtoref. dis. kand. yurid. nauk [Legal Regulation of Passenger Transport by Road in the Russian Federation. Ext. Abstr. Cand. Legal Sci. Dis.]. Moscow, 2005. 25 p.

²² Постановление Тул. обл. суда от 17 нояб. 2016 г. по делу № 4а-451/16. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

2. Gaganov A. A. Pravovye aspekty protivodeistviya nelegal'nym pervozkam passazhirov i bagazha legkovymi transportnymi sredstvami. Nekotorye voprosy pravovogo regulirovaniya pervozok legkovym taksi [Legal Aspects of Illegal Transportation of Passengers and Goods by Motor Cars. Some Issues of Transportation by Passenger Taxis]. *Administrativnoe i munitsipal'noe pravo – Administrative and Municipal Law*, 2015, no. 3, pp. 256–262. DOI: 10.7256/1999-2807.2015.3.12519.

3. Purge A. R. Perevozka passazhirov avtomobil'nym transportom: problemy pravovogo regulirovaniya i puti ikh preodoleniya [Transportation of Passengers by Motor Transport: Problems of Legal Regulation and Ways of Their Overcoming]. *Transportnoe pravo – Transportation Law*, 2016, no. 3, pp. 7–10.

4. Tikhomirova Yu. V. Zashchita prav grazhdan pri perevozke passazhirov i bagazha legkovym taksi [The Protection of Citizens' Rights for Transportation of Passengers and Luggage by Taxi]. *Zakonnost' – Zakonnost Journal*, 2016, no. 9 (983), pp. 21–23.

5. Chepurnyh D. A. Otdel'nye aspekty nadzornoj deyatelnosti Gosavtoinspektсии [Separate Aspects of Supervisory Activity of the State Traffic Inspectorate]. *Sovremenniyi yurist – The Modern Lawyer*, 2018, no. 4 (25), pp. 16–28.