

NEWS

OF THE NATIONAL ACADEMY OF SCIENCES OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

SERIES OF SOCIAL AND HUMAN SCIENCES

ISSN 2224-5294

Volume 4, Number 302 (2015), 68 – 76

**LEGAL REGULATION OF PASSENGER TRANSPORTATION BY TAXI
IN THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN**

Kh.K. Azhigulova

Research Institute of State and Law, al-Farabi Kazakh National University, Almaty

Key words: road traffic relations, road safety, regulation of passenger transportation by taxi, taxi services, taxi license in Kazakhstan, taxi driver.

Abstract. In this research article, the author examines a number of important issues relating to the regulation of passenger transportation by taxi in the Republic of Kazakhstan and makes recommendations on legislative amendments to improve the road safety and quality of passenger transportation by taxi.

351.815(574)

**ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ТАКСИ
В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН**

Х.К. Ажигулова

Научный институт государства и права КазНУ им. аль-Фараби, г. Алматы

Ключевые слова: дорожно-транспортные отношения, безопасность дорожного движения, регулирование пассажирских перевозок такси, услуги такси, лицензирование такси в Республике Казахстан, перевозчик такси.

Аннотация. В данной научной статье автор изучает вопросы государственного регулирования пассажирских перевозок легковым такси в Республике Казахстан, чтобы выявить, насколько эффективно на законодательном уровне и на практике обеспечиваются безопасность дорожного движения с участием такси, а также приоритет жизни и здоровья участников дорожного движения. Данная тематика является весьма актуальной, учитывая, что в ближайшие годы в Казахстане планируется проведение крупных мероприятий мирового уровня, когда вопросы качества обслуживания и безопасности такси встанут очень остро. Автор предлагает регулировать пассажирские перевозки такси посредством лицензирования этого вида деятельности и анализирует три модели лицензирования перевозок такси в Российской Федерации, Великобритании и США, чтобы определить, какая модель будет наиболее оптимальной для Республики Казахстан.

I. Введение

Проблема заторов на дорогах крупных городов страны, как, например, в городе Алматы, уже давно стала одной из актуальнейших в сфере дорожно-транспортных отношений. Бесспорно, жители крупного мегаполиса нуждаются в возможности передвигаться в черте города для решения личных и профессиональных вопросов, затрачивая на это как можно меньшее количество времени. Но именно время становится ценнейшим ресурсом в наши дни, и в таком крупном городе, как Алматы, очень много времени безвозвратно расходуется в пути из-за практически круглосуточных заторов.

Основная причина заторов – это, естественно, большое количество автотранспорта на дорогах. Согласно статистике в городе Алматы зарегистрировано свыше 520 000 единиц автотранспорта [1] на население почти 1,5 миллиона человек [2], т.е. на каждых трёх жителей города приходится одно

транспортное средство. Однако данные статистики не отражают реальное количество автомашин на дорогах города, в частности, не ведется учёт иногородних автомобилистов, которые сотнями, если не тысячами, въезжают ежедневно в центр города, в том числе в целях оказания услуг такси. Пропорционально количеству автотранспорта растёт количество дорожно-транспортных происшествий (ДТП), включая и ДТП с серьезными последствиями, что не только осложняет движение на дорогах города, но и негативно сказывается на безопасности дорожного движения.

Автор предлагает детально рассмотреть один из факторов, который влияет на создание заторов на дорогах – перевозки пассажиров легковым такси. В частности, автор исследует вопрос государственного регулирования деятельности по осуществлению перевозок такси в Республике Казахстан, чтобы выяснить, насколько эффективно оно справляется с предотвращением заторов на дорогах и обеспечением безопасности дорожного движения в крупных городах страны, и требуется ли принять дополнительные меры для совершенствования государственного регулирования в этой сфере. Данная тематика является весьма актуальной, учитывая, что в ближайшие годы в Казахстане планируется проведение крупных мероприятий мирового уровня, такие как ЭКСПО-2017 и Зимняя Универсиада, когда вопросы качества обслуживания и безопасности такси (визитной карточки любого города и страны в целом) встанут очень остро.

II. Осуществление перевозок такси по закону и на практике

Согласно Закону Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте» услуги по перевозке пассажиров и багажа такси могут оказывать как юридические лица, так и индивидуальные предприниматели, при этом легковой автомобиль такси должен быть оборудован в соответствии с Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом [3].

В городе Алматы есть несколько официальных таксопарков, которые оказывают услуги по перевозке пассажиров и багажа такси по предварительному заказу. Однако на практике услуги перевозки такси может оказывать любой владелец легкового автотранспорта. Таких так называемых «таксистов» можно встретить целыми колоннами в аэропорту, на вокзалах, возле рынков и крупных торговых комплексов. Конечно, деятельность таких лиц незаконна: на их автомобилях вы не встретите желто-чёрные «шашечки» на крыше и соответствующие обозначения «такси» на борту автомобиля, внутри не будет таксометра и информации о стоимости услуг такси, а пассажирам не дадут чек или квитанцию об оплате услуг, т.е. не будут соблюдены обязательные требования для такси согласно законодательству Республики Казахстан о перевозках пассажиров и грузов автомобильным транспортом [4]. Мы предлагаем проанализировать возможные «плюсы» и «минусы» услуг перевозки таким нелегальным такси, чтобы понять, насколько назрела необходимость для более жесткого регулирования данной сферы дорожно-транспортных отношений со стороны государства.

Неоспоримым плюсом нелегального такси является его доступность, как по цене, так и по предложению: достаточно поднять руку на оживленной дороге, и уже возле клиента выстраиваются несколько потенциальных перевозчиков, с которыми можно поторгаться и доехать до пункта своего назначения за приемлемую цену. Однако многие приезжие перевозчики такси грубо нарушают правила дорожного движения, чтобы как можно скорее выполнить очередной заказ и принять следующего клиента: нарушают скоростной режим, выезжают на встречную полосу, нарушают правила маневрирования, проезжают на красный свет и т.п. Некоторые пассажиры рады быстрой езде, и даже готовы приплатить, особенно, если находятся в спешке.

Но чем нам приходится расплачиваться за такой сомнительный сервис?

Во-первых, иногородние перевозчики такси, приезжая в город в неконтролируемом количестве, существенно загружают движение на дорогах, создавая вышеупомянутые заторы.

Во-вторых, выше названные примеры нарушения правил дорожного движения (ПДД) приезжими перевозчиками такси негативно сказываются на безопасности дорожного движения, повышая риск совершения ДТП на дорогах, в том числе с серьезным травматизмом. По сути, пассажиры пользуются услугами такого такси на свой страх и риск, так как владелец транспортного средства не предоставляет никакой гарантии, что автомобиль является технически

исправным и не выйдет из строя во время эксплуатации. Более того, под видом перевозчиков такси нередко орудуют лица с преступными намерениями, такие как грабители и маньяки, что может иметь весьма печальные последствия для пассажиров.

В-третьих, систематическое нарушение правил дорожного движения иногородними перевозчиками такси, неуважительное поведение по отношению к другим участникам дорожного движения постоянно держит в напряжении простых автолюбителей, вызывая у них чувство стресса, как только они видят областные и иногородние номера. Это, в свою очередь, негативно сказывается на психологическом здоровье автолюбителей.

В-четвертых, деятельность большинства, если не всех, таких самозанятых перевозчиков такси не соответствует действующему законодательству в сфере перевозок пассажиров автомобильным транспортом и налогообложения, и фактически является незаконной.

Так, согласно подпункту 25 статьи 1 Закона РК «Об автомобильном транспорте» [3], «25) такси – легковой автомобиль, предназначенный для автомобильной перевозки пассажиров и багажа, оборудованный в соответствии с Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом». Далее, Закон определяет, кто может работать перевозчиком такси: «25-1) перевозчик такси – индивидуальный предприниматель или юридическое лицо, оказывающие услуги по перевозке пассажиров и багажа такси». Законом также регламентируется, что перевозчик пассажиров должен иметь документы, подтверждающие его квалификацию и профессиональную пригодность в соответствии с законодательством Республики Казахстан об автомобильном транспорте, а его транспортное средство должно отвечать требованиям технических регламентов (пункт 1 статьи 7). Наконец, непосредственно к перевозкам такси Законом предъявляются требования запрете на использование для перевозок такси автотранспортных средств со специальным управлением, в том числе полностью ручным, правосторонним рулевым управлением, а также с количеством боковых дверей менее четырех (пункт 4 статьи 7).

Соответственно, перевозчики такси должны быть зарегистрированы в налоговых органах в качестве индивидуальных предпринимателей, уплачивать налоги с доходов, полученных от предоставления услуг такси, а также обязаны быть профессионально пригодными для этого вида деятельности, обеспечивать техническую исправность своего автомобиля и иметь соответствующее транспортное средство.

Далее, выше упомянутыми Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом [4] регламентируется перевозка пассажиров и багажа такси. К перевозчикам пассажиров такси предъявляется ряд требований, включая требования об обязательном техническом осмотре легковых автомобилей, используемых для оказания услуг такси, о внешнем виде такси, об оплате за услуги и требования к оборудованию стоянок такси. Также регламентируются такие вопросы, как очередь на посадку в такси и право на внеочередную посадку в такси для инвалидов, пенсионеров, беременных женщин, пассажиров с детьми дошкольного возраста.

Как мы видим, на законодательном уровне осуществление пассажирских перевозок такси весьма детально регламентировано в целях обеспечения безопасности и удобства при пользовании услугами такси. Однако на практике никто не следит за соблюдением этих требований перевозчиками такси. Более того, ситуация усугубляется тем, что Кодексом Республики Казахстан об административных правонарушениях не предусматривается ответственность за нарушение перевозчиками такси выше перечисленных правил перевозок пассажиров [5]. Таким образом, территориальные органы административной полиции не могут привлечь перевозчиков такси за несоблюдение требований безопасности при перевозке пассажиров, а пассажиры лишены возможности предъявлять претензии к таким перевозчикам за некачественное предоставление услуг. То есть, существенный пробел в действующем законодательстве очевиден.

Проблемы в правоприменительной практике существуют также в сфере налогообложения перевозчиков такси. Согласно налоговому законодательству [6], любое лицо, оказывающее услуги на возмездной основе, обязано уплачивать налоги со своего дохода в бюджет. В свою очередь, деятельность по перевозкам пассажиров такси на самозанятой основе также является видом предпринимательской деятельности, и соответственно, перевозчики такси обязаны становиться на

учет в налоговые органы в качестве индивидуальных предпринимателей. Однако многие перевозчики такси, если не большинство, нарушают требования налогового законодательства. Более того, многие такие самозанятые перевозчики такси не считают, что они могут что-либо нарушать и их деятельность является нелегальной. Они рассматривают частный извоз как дополнительный заработок, которым они занимаются в свободное от основной деятельности время. Но суть происходящего не меняется: осуществление перевозок такси без надлежащей регистрации в налоговых органах приводит к сокрытию доходов и соответственно систематическому уклонению от уплаты налогов в государственный бюджет. Данная ситуация усугубляется еще и тем, что налоговые инспекторы физически не в силах проверить всех фактических перевозчиков такси на наличие у них регистрации в налоговых органах в силу отсутствия у таких перевозчиков соответствующего оформления транспортного средства. Также логически напрашивается вопрос, какой территориальный налоговый орган должен контролировать деятельность незарегистрированных перевозчиков такси, ведь они могут осуществлять свою деятельность на территории нескольких районов города. А если перевозчик такси иногородний, то ситуация еще более усложняется...

III. Пути решения проблем пассажирских перевозок такси

Из выше перечисленного очевидно, что в работе нелегальных перевозчиков такси больше минусов, чем плюсов. Частный извоз используется многими гражданами как дополнительный способ заработка с помощью своего автомобиля, однако качество и безопасность услуг оставляет желать лучшего. Решением вышеперечисленных проблем могло бы стать лицензирование осуществление пассажирских перевозок такси как вида предпринимательской деятельности. Как известно, лицензированию подлежат те виды деятельности, которые имеют особую важность для общественных отношений, такие как обеспечение безопасности. Именно поэтому в нашей стране лицензированию подлежат, к примеру, строительство жилых домов, оказание услуг в сфере здравоохранения, производство и хранение ядов, использование атомной энергии и т.д. [7]. Вопросы обеспечения безопасности дорожного движения также являются важными для нашего общества, поэтому организация работы общественного транспорта также подлежит лицензированию. Однако законом до сих пор не урегулирована деятельность по осуществлению пассажирских перевозок легковым такси, что также свидетельствует о пробеле в законодательном регулировании.

В рамках лицензирования к перевозчикам такси можно предъявить ряд требований по обеспечению безопасности перевозки пассажиров, дорожного движения, а также соблюдения налогового законодательства:

- 1) требование проходить регулярный технический осмотр для предупреждения выхода из строя транспортного средства во время эксплуатации;
- 2) требование о наличии соответствующего профессионального стажа и навыков для работы перевозчиком такси и наличии права на управление транспортным средством;
- 3) требование оборудовать такси в соответствии с Правилами перевозок пассажиров автомобильным транспортом;
- 4) требование о регистрации в качестве индивидуального предпринимателя и уплате налогов в бюджет.

С одной стороны, перевозчикам такси придется понести дополнительные расходы, которые напрямую отразятся на увеличении стоимости услуг для пассажиров. Но, с другой стороны, в лицензировании перевозок такси есть немало положительных сторон:

- 1) лицензирование позволит вывести из тени нелегальных перевозчиков такси: они будут уплачивать пенсионные взносы и социальные отчисления, которые они смогут использовать в случае нетрудоспособности и при выходе на пенсию;
- 2) количество безработных в стране существенно снизится, так как реально работающие перевозчики такси смогут официально числиться самозанятыми;
- 3) государственный бюджет будет пополняться за счет налоговых отчислений перевозчиков такси;

4) и самое главное, пассажиры такси могут быть уверены, что их будут обслуживать компетентные водители на проверенном автомобильном транспорте.

Важно отметить, что лицензирование такси применяется во всех прогрессивных странах, в том числе, в странах Европейского Союза, США, и с 2011 года в Российской Федерации, в целях повышения безопасности и общего качества оказания услуг перевозок такси. Данная практика приносит неоспоримую пользу обществу и государству.

Здесь мы хотим рассмотреть и сравнить между собой правила лицензирования перевозок такси в странах с крупными мегаполисами, такие как Российская Федерация, Великобритания и США.

Российская Федерация

В РФ правила лицензирования перевозок такси достаточно просты. Для получения разрешения (лицензии) водитель должен обратиться с полным пакетом документов в территориальный орган министерства транспорта, который решает вопрос о предоставлении разрешения. Пакет необходимых документов включает:

- копия документа, удостоверяющего личность заявителя;
- копия регистрации заявителя в налоговых органах в качестве индивидуального предпринимателя;
- копия свидетельства о регистрации автомобиля (это может быть как паспорт транспортного средства, так и копия договора лизинга, генеральная доверенность или договор аренды);
- подтверждение прохождения техосмотра не реже 1 раза в год;
- наличие подтвержденного водительского стажа не менее 3 лет;
- наличие специальной цветографической разметки на борту автомобиля в виде контрастных шашечек, а также наличие шашечек на крыше автомобиля;
- наличие таксометра, объединенного с кассовым аппаратом (при отсутствии кассового аппарата могут использоваться бланки квитанций для подтверждения оплаты за проезд). Если используются фиксированные тарифы, таксометр к установке не обязателен.

Разрешение на осуществление деятельности по перевозке пассажиров такси выдается сроком на 5 лет, ее стоимость в зависимости от региона колеблется от 0 до 5000 рублей. Информация обо всех выданных лицензиях размещается на официальном сайте регулирующего органа [8]. Водители такси также обязаны размещать информацию о своей лицензии и номера телефонов регулирующего органа в салоне автомобиля, что позволяет пассажирам обратиться с жалобой в случае некачественного обслуживания.

Важно отметить, что разрешение действует только на территории того субъекта Российской Федерации, где оно было выдано. Более того, местными законодательными органами может устанавливаться максимальное количество транспортных средств, используемых для оказания услуг по перевозке такси в целях совершенствования транспортного обслуживания населения и оптимизации транспортной нагрузки на улично-дорожную сеть. При этом учитывается численность населения субъекта Российской Федерации, уровень обеспеченности населения услугами общественного транспорта и развития улично-дорожной сети. Таким образом, местные исполнительные и законодательные органы регулируют, чтобы на их территории не осуществляли деятельность перевозчики такси из других областей, и чтобы местные перевозчики такси не создавали нагрузку на дорожно-транспортную сеть и, соответственно, заторы на дорогах.

Великобритания, Лондон

В Великобритании лицензия на осуществление перевозок пассажиров такси действует только у пределах определенной территории, и требования для ее получения также варьируются в зависимости от места осуществления деятельности. Например, для того чтобы осуществлять перевозки такси в Лондоне, кандидат должен сдать дополнительные экзамены на знание карты всех районов города, а также на знание облика всех значимых зданий города; такая лицензия стоит дороже, но при соответствии всем требованиям успешный кандидат получает право работать в черте всего города. Территориальность лицензии определяется различным цветом значков такси:

зеленым (для Лондона) или желтым (для пригорода) [9]. Таким образом, перевозчики такси могут осуществлять деятельность только в пределах территории, которая покрывается лицензией.

Важно отметить, что государственный орган, выдающий лицензии на перевозку пассажиров такси, строго придерживается принципов безопасности дорожного движения и безопасности пассажиров. Исходя из этих принципов, для получения лицензии перевозчика такси кандидат должен соответствовать следующим требованиям:

- быть старше 21 года;
- иметь права на управление автотранспортом в течение последних трех лет;
- не иметь судимостей (если есть судимость за определенные преступления против личности, особенно сексуального характера, то в лицензии будет изначально отказано);
- быть годным по состоянию здоровья (учитывается физическое и психологическое здоровье);
- сдать экзамен на аккуратное вождение;
- сдать экзамен на топографические знания, т.е. знание карты всех районов города, чтобы хорошо ориентироваться в черте города и моментально определять маршруты по заказам клиентов;
- сдать экзамен на знание облика зданий Лондона (для лицензии в черте города).

Стоимость всего процесса, включая подачу заявления на лицензию, сдачу экзаменов и собственно саму лицензию, составляет 930-950 фунтов стерлингов. Лицензия предоставляется сроком на 5 лет с последующим продлением.

Соединенные Штаты Америки, Нью-Йорк

В США лицензия на осуществление перевозок такси также является территориальной по своему характеру. При этом существует ограничение на количество автомобилей такси, которые могут оказывать услуги в одном населенном пункте. Так, к примеру, в городе Нью-Йорк, штат Нью-Йорк, в 2014 году зарегистрировано 13 437 так называемых медальонных такси – такси желтого цвета, визитная карточка города, при этом лицензии на вождение такого такси имеются у более 50 000 человек [10]. Сами «медальоны», или разрешения на управление такси желтого цвета, стоят очень дорого (до 1 000 000 долларов США [11]), поэтому купить их в основном могут только крупные таксопарки или инвестиционные компании, которые впоследствии сдают их в аренду физическим лицам.

К кандидатам на получение лицензии осуществлять перевозки такси предъявляется ряд строгих требований в целях обеспечения безопасности дорожного движения и высокого качества обслуживания пассажиров такси. Если кандидат не будет соответствовать хотя бы одному пункту, то его заявление будет отклонено [12]:

- быть старше 19 лет;
- сдать отпечатки пальцев;
- пройти тест на наркозависимость;
- просмотреть обязательное видео о запрете использования автомобиля такси в целях содействия проституции;
- иметь права на управление автотранспортом. При этом учитывается история управления автотранспортом: был ли кандидат виновен в совершении дорожно-транспортного происшествия, совершал ли грубые нарушения правил дорожного движения и т.п.;
- отсутствие судимости за тяжкие преступления, особенно против личности и имущества;
- не иметь неоплаченных штрафов за нарушение правил дорожного движения;
- пройти курс и сдать экзамен по аккуратному вождению;
- пройти медицинский осмотр;
- пройти подготовку в школе такси и сдать выпускные экзамены, в том числе на знание английского языка;
- пройти тренинг по обслуживанию пассажиров с ограниченными возможностями, в том числе ограниченных в передвижении.

Стоимость лицензии и всех сборов составит примерно 500 долларов США. Первичная лицензия выдается сроком на 1 год, а в последующем ее нужно продлевать каждые два года.

Очевидно, что среди всех рассмотренных примеров, в США предъявляются наиболее строгие требования к кандидатам на получение лицензии осуществлять перевозки такси. Такие требования объясняются стремлением властей максимально обеспечить безопасность дорожного движения, а также комфорт и безопасность пассажиров, включая пассажиров с ограниченными возможностями.

IV. Выводы и рекомендации

В результате проведенного исследования можно сделать следующие научные выводы:

1. Государственное регулирование пассажирских перевозок такси в Республике Казахстан на практике не способно обеспечить ни безопасность дорожного движения, ни личную безопасность пассажиров такси. Таким образом, нарушаются положения статьи 3 Закона РК «О дорожном движении», которая гласит, что основными принципами дорожного движения являются: 1) приоритет жизни и здоровья участников дорожного движения над экономическими результатами хозяйственной деятельности; и 2) приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью участников дорожного движения... [13].

2. Государственное регулирование пассажирских перевозок такси в Республике Казахстан не способно предотвратить создание заторов на дорогах крупных городов в силу отсутствия ограничения на количество легковых такси, которые могут осуществлять пассажирские перевозки в пределах населенного пункта.

3. Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях не предусматривает ответственность за нарушение перевозчиками такси правил перевозок пассажиров, установленных законодательством. Правовая норма, не подкреплённая санкцией, является, по сути, декларативной. Так и в данном случае отсутствие административной ответственности за нарушение правил пассажирских перевозок такси не позволяет правоохранительным органам эффективно обеспечивать их соблюдение.

4. Государственное регулирование перевозок такси неэффективно с точки зрения исполнения налоговых обязательств, так как государственный бюджет ежегодно недополучает значительные суммы налоговых платежей, которые должны уплачиваться водителями такси в качестве индивидуальных предпринимателей.

5. Отсутствует учет/статистика всех лиц, фактически оказывающих услуги такси в Республике Казахстан, что создает почву для ряда потенциальных правонарушений и преступлений, включая уклонение от уплаты налогов, преступления против личности и преступления против собственности.

Для более эффективного регулирования перевозок такси в Республике Казахстан рекомендуем внести следующие изменения в действующее законодательство:

1. С учетом зарубежной практики на законодательном уровне внедрить лицензирование осуществления пассажирских перевозок такси для более эффективного обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Казахстан, а также для более эффективного учета и контроля над индивидуальными предпринимателями, осуществляющими перевозки такси. Каждая из рассмотренных выше моделей лицензирования имеет как свои неоспоримые плюсы, так и явные минусы. Тем не менее, посредством лицензирования целесообразно установить следующие требования к водителям такси в дополнение к закрепленным в законодательстве: минимальный возраст водителя такси, минимальный водительский стаж, наличие навыков аккуратного вождения, отсутствие судимостей за тяжкие преступления против личности и против имущества, требования о наличии номера лицензии и телефонов регулирующего органа в салоне такси для сведения пассажиров.

2. Ввести административную ответственность за нарушение правил перевозок пассажиров водителями такси. Стоит отметить, что в Российской Федерации до 2011 года существовала аналогичная ситуация с отсутствием административной ответственности за нарушение правил перевозок пассажиров и багажа легковым такси. С введением соответствующей административной ответственности ситуация с соблюдением правил водителями такси значительно улучшилась.

3. Разработать меры по ограничению въезда иногородних транспортных средств в крупные города с целью осуществления перевозок такси, что позволит существенно снизить нагрузку на дорожно-транспортную систему и предотвратить заторы на дорогах.

В Казахстане вопрос осуществления перевозок такси пока полностью не урегулирован. Однако это как раз тот вопрос, который требует скорейшего разрешения, учитывая, что такси является своеобразной визитной карточкой любого города, и именно по качеству и безопасности услуг такси судят об уровне развития не только отдельно взятого города, но и всей страны.

В свою очередь, предложение о необходимости вводить лицензирование перевозок такси найдет немало критиков и сторонников. Но какова бы ни была позиция по лицензированию перевозок такси, в итоге основной вопрос – это вопрос той цены, которую каждый из нас готов платить за безопасность своей жизни и своего здоровья, пользуясь услугами такси.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Информационный портал [auto.headline.kz](http://auto.headline.kz/na_dorogah_rodinyi/v_almatyi_kolichestvo_avtomobiley_zh_20_let_vyroslo_v_3_raza.html): «В Алматы количество автомобилей за 20 лет выросло в 3 раза» // http://auto.headline.kz/na_dorogah_rodinyi/v_almatyi_kolichestvo_avtomobiley_zh_20_let_vyroslo_v_3_raza.html 2. Департамент статистики город Алматы // <http://rus.almaty.gorstat.kz/>
- [2] Закон Республики Казахстан от 4 июля 2003 года № 476-III «Об автомобильном транспорте» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 29.09.2014 г.) // http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=1041485
- [3] Постановление Правительства Республики Казахстан от 2 июля 2011 года № 767 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 12.03.2014 г.) // http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31030058
- [4] Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях от 30 января 2001 года № 155-III (с изменениями и дополнениями по состоянию на 29.09.2014 г.) // http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=1021682
- [5] Кодекс Республики Казахстан от 10 декабря 2008 года № 99-IV «О налогах и других обязательных платежах в бюджет (Налоговый кодекс)» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 29.09.2014 г.) // http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30366217
- [6] Закон Республики Казахстан от 11 января 2007 года № 214-III «О лицензировании» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 29.09.2014 г.) // http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30087221
- [7] Федеральный закон от 21.04.2011 N 69-ФЗ (ред. от 23.04.2012) «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (Закон «О такси») // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_131756/
- [8] Advice and guidance on the consideration of taxi and private hire licence applications in London, издано Transport for London, UK, 2014 год // <http://www.tfl.gov.uk/cdn/static/cms/documents/driver-operator-and-vehicle-licensing-guidelines.pdf> [последний просмотр 31 октября 2014 г.]
- [9] Справочник по такси (Taxicab Fact Book), Штат Нью-Йорк, США, 2014 год // http://www.nyc.gov/html/tlc/downloads/pdf/2014_taxicab_fact_book.pdf
- [10] The New York World, “Surge pricing for drivers’ taxi medallions”, 20 January 2014, <http://www.thenewyorkworld.com/2014/01/20/taxi-medallions/>
- [11] Официальный сайт Комиссии такси и лимузинов города Нью-Йорк (NYC Taxi & Limousine Commission) // <http://www.nyc.gov/html/tlc/html/industry/drivers.shtml>
- [12] Закон Республики Казахстан от 17 апреля 2014 года № 194-V «О дорожном движении» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 29.09.2014 г.) // http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31536713

REFERENCES

- [1] Auto.headline.kz News Portal, “The number of motor vehicles in Almaty city has risen by three times in the past 20 years” // http://auto.headline.kz/na_dorogah_rodinyi/v_almatyi_kolichestvo_avtomobiley_zh_20_let_vyroslo_v_3_raza.html [last viewing on 31 October 2014]
- [2] Department of Statistics of Almaty City // <http://rus.almaty.gorstat.kz/> [last viewing on 31 October 2014]
- [3] The Law of the Republic of Kazakhstan dated 4 July 2003 # 476-III “About Auto Transport” (with amendments and additions as of 29 September 2014) // http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=1041485 [last viewing on 31 October 2014]
- [4] The Resolution of the Government of the Republic of Kazakhstan dated 2 July 2011 #767 “About Approval of the Rules of Transportation of Passengers and Luggage by Auto Transport” (with amendments and additions as of 12 March 2014) // http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31030058 [last viewing on 31 October 2014]
- [5] The Code of the Republic of Kazakhstan on Administrative Offences dated 30 January 2001 #155-III (with amendments and additions as of 29 September 2014) // http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=1021682 [last viewing on 31 October 2014]
- [6] The Code of the Republic of Kazakhstan dated 10 December 2008 # 99-IV “On Taxes and Other Obligatory Payments to the Budget (the Tax Code)” (with amendments and additions as of 29 September 2014) // http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30366217 [last viewing on 31 October 2014]

- [7] The Law of the Republic of Kazakhstan dated 11 January 2007 #214-III “About Licencing” (with amendments and additions as of 29 September 2014) // http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30087221 [last viewing on 31 October 2014]
- [8] The Federal Law dated 21 April 2011 N 69-FZ (edition as of 23 April 2012) “About Inclusion of Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation” (Taxi Law) // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_131756/ [last viewing on 31 October 2014]
- [9] Advice and guidance on the consideration of taxi and private hire licence applications in London, published by Transport for London, UK, 2014 год // <http://www.tfl.gov.uk/cdn/static/cms/documents/driver-operator-and-vehicle-licensing-guidelines.pdf> [last viewing on 31 October 2014]
- [10] Taxicab Fact Book, published by NYC Taxi & Limousine Commission, USA, 2014 // http://www.nyc.gov/html/tlc/downloads/pdf/2014_taxicab_fact_book.pdf [last viewing on 31 October 2014]
- [11] The New York World, “Surge pricing for drivers’ taxi medallions”, published 20 January 2014, <http://www.thenewyorkworld.com/2014/01/20/taxi-medallions/> [last viewing on 31 October 2014]
- [12] Official website of the NYC Taxi & Limousine Commission, USA // <http://www.nyc.gov/html/tlc/html/industry/drivers.shtml> [last viewing on 31 October 2014]
- [13] The Law of the Republic of Kazakhstan dated 17 April 2014 № 194-V “On Road Traffic” (с изменениями и дополнениями по состоянию на 29.09.2014 г.) // http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31536713 [last viewing on 31 October 2014]

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНДАҒЫ ЖОЛАУШЫЛАРДЫ ТАКСИ ТАСЫМАЛДЫ ҚҰҚЫҚТЫҚ РЕТТЕУ

Ажигулова Х.К.

Ұлыбританияның Оксфорд Университетінің магистрі, Ұлыбританияның Лестер университетінің докторанты, әл-Фараби атындағы ҚазҰУ Мемлекет және заң ғылыми институты, Алматы қ.

Түйін сөздер: жол-транспорттық қатынастар, жол қозғалысы қауіпсіздігі, жолаушыларды такси тасымалды реттеу, такси қызметтері, Қазақстан Республикасындағы таксині лицензиялау, такси тасымалдаушысы.

Аннотация. Осы ғылыми мақалада автор Қазақстан Республикасындағы жолаушыларды такси тасымалды құқықтық реттеу саласындағы өзекті мәселелер және оларды шешу тәсілдері талдап жіктейді. Такси тасымалының қауіпсіздігін және сапасын көтеруге үшін ұлттық заңнамаға өзгерістерді енгізу туралы бірнеше ұсынымдарды жасайды.

Сведения об авторе

Ажигулова Халида Канатбековна, магистр права Университета Оксфорд Великобритании, докторант Университета Лестер Великобритании

Место работы: Научный институт государства и права КазНУ им. аль-Фараби:

Адрес: Республика Казахстан, 050040, г. Алматы, пр-т аль-Фараби, 71. Тел.: +7 (727) 377-33-30. Факс +7 (727) 377-33-44. E-mail: kazasintlaw@mail.ru, kazhigulova@gmail.com

Поступила 15.07.2015 г.