

## ОТОЗВАНА / RETRACTED 26.06.2017

**Информация для цитирования:**

Морозов С. Ю. Правовые инструменты организации и самоорганизации отношений в сфере автомобильных перевозок: гражданско-правовой аспект // Вестник Пермского университета. Юридические науки. 2016. Вып. 32. С. 199–207. DOI: 10.17072/1995-4190-2016-32-199-207.

Morozov S. Yu. *Pravovyye instrumenty organizatsii i samoorganizatsii otnosheniy v sfere avtomobil'nykh perevozok: grazhdansko-pravovoy aspekt* [Legal Tools for Organization and Self-Organization of Relations in the Sphere of Motor Transportation: Civil Aspect]. *Vestnik Permskogo universiteta. Juridicheskie nauki* – Perm University Herald. Juridical Sciences. 2016. Issue 32. Pp. 199–207. (In Russ.). DOI: 10.17072/1995-4190-2016-32-199-207.

УДК 374.4

DOI: 10.17072/1995-4190-2016-32-199-207

**ПРАВОВЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ ОРГАНИЗАЦИИ И САМООРГАНИЗАЦИИ  
ОТНОШЕНИЙ В СФЕРЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК:  
ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ**

**С. Ю. Морозов**

Доктор юридических наук, профессор,  
зав. кафедрой гражданского права и процесса  
Ульяновский государственный университет  
432017, Россия, г. Ульяновск, ул. Гончарова, 40  
**ORCID:** 0000-0002-1522-8046  
**ResearcherID:** D-6939-2016  
e-mail: contact@ulsu.ru

**Введение:** в статье рассмотрены проблемы выбора гражданско-правовых средств, используемых для организации и самоорганизации общественных отношений в транспортной сфере. **Цель:** обосновывать возможность применения гражданско-правового договора как правового инструмента самоорганизации общественных отношений в сфере автомобильных перевозок. **Методы:** методологическую основу данного исследования составляет совокупность методов научного познания, среди которых ведущее место занимает диалектический метод. В статье использованы общенаучные (диалектика, анализ и синтез, абстрагирование и конкретизация) и частнонаучные методы исследования (формально-юридический, сравнительно-правовой, технико-юридический). Для получения новых знаний автор использовал также системный и инструментальный подходы. **Результаты:** по мнению автора, под правовыми средствами самоорганизации отношений в сфере автомобильных пассажирских перевозок следует понимать совокупность ненормативных правовых инструментов, позволяющих формировать синергетические связи, и на основе договора и конструктивного моделирования общественных отношений преодолевать препятствия на пути удовлетворения потребностей пассажиров в бесперебойных, своевременных, комфортных и безопасных перевозках за приемлемую плату. Автор настаивает на том, что для наиболее оптимальной организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом необходимо разумное сочетание индивидуальных и нормативных правовых средств. В первую очередь следует применять такие индивидуальные (ненормативные) средства, как организационные гражданско-правовые отношения и гражданско-правовой договор. Также сделан вывод о том, что самоорганизация имеет неоспоримые преимущества перед нормативной организацией и управлением. Самомоделирование гражданских правоотношений с помощью индивидуальных правовых регуляторов возможно благодаря особенностям метода гражданско-правового регулирования. Нормам гражданского права отводится хотя и очень важная, но в то же время вспомогательная роль – направления синергетических процессов в

нужное русло и недопущения разрушения системы правовых связей. Только гражданско-правовые договоры и организационные правоотношения пригодны для регулирования синергетических процессов. **Выводы:** наиболее эффективными средствами самоорганизации общественных отношений между автомобильными перевозчиками и пассажирами являются гражданско-правовые организационные отношения и организационные гражданско-правовые договоры.

Ключевые слова: правовые средства; организация; самоорганизация; организационный договор; гражданско-правовые организационные отношения; автомобильный транспорт; пассажирские перевозки; правовая цель; правовой результат; синергетический потенциал

## **LEGAL TOOLS FOR ORGANIZATION AND SELF-ORGANIZATION OF RELATIONS IN THE SPHERE OF MOTOR TRANSPORTATION: CIVIL ASPECT**

**S. Yu. Morozov**

Ulyanovsk State University  
40, Goncharova st., Ulyanovsk, 432017, Russia  
**ORCID:** 0000-0002-1522-8046  
**ResearcherID:** D-6939-2016  
e-mail: fgslaw@mail.ru

**Introduction:** the article considers problems of selection of civil tools used for organization and self-organization of public relations in the transport sphere. **Purpose:** the author proves the possibility to apply a civil contract as a legal instrument for self-organization of social relations in the sphere of motor transportation. **Methods:** the methodology of the research comprises a set of scientific methods, with a dialectic method playing the leading role. The author uses general scientific (dialectics, analysis and synthesis, abstraction and specification) and specific scientific methods of research (technical, comparative law). Moreover, to obtain new knowledge the author uses both system and tool approaches. **Results:** according to the author, legal tools for self-organization of passenger transportation should be treated as a set of non-legislative instruments, able to generate synergistic relations and to overcome obstacles by means of mutual co-operation and effective modeling of public relations to meet passengers' needs in regular, timely, comfortable, and safe transportation at a reasonable price. The author insists on efficient combining both individual and legal means for the most optimal organization of passenger transportation. First of all it is necessary to use such individual (non-normative) tools, as organizational civil relations and a civil contract. Self-organization is concluded to have advantages over regulatory organization and management. Self-modeling of civil relations by means of individual legal regulators is possible due to characteristic features of the method of civil regulation. Civil law is considered to play a very important but still a secondary role in proper managing synergistic processes and preventing destruction of the system of legal relations. Only civil contracts and organizational relationship are appropriate to regulate synergistic processes. **Conclusions:** the most effective remedies for self-organization of public relations between automobile carriers and passengers are civil organizational relations and organizational civil contracts.

Keywords: legal tools; organization; self-organization; organizational contract; civil organizational relations; automobile transport; passenger transportation; legal purpose; legal result; synergistic potential

### **Введение**

Вопрос о понятии «правовые средства» не является новым для отечественной науки. Этимологически слово «средство» происходит от лат. «средний», «серединный», поскольку в логической цепочке «цель – средство – результат» оно занимает промежуточное положение.

А. И. Экимов справедливо утверждает: «Цель существует только в связи со средством. Именно в средстве своей реализации та или иная цель получает свою определенность и конкретность. Поэтому определение специфически правовой цели предполагает обнаружение специфического средства ее осуществления» [29, с. 4].

### Основной контент

В настоящее время применяется несколько методологических подходов для исследования понятия «правовые средства». Один из них называется инструментальным. М. А. Костенко поясняет: «С позиций инструментальной теории само право может быть рассмотрено и как система правовых средств, поскольку при помощи них формируются элементарные частицы правовой системы, из которых состоят такие правовые образования, как нормы, институты, подотрасли и отрасли» [13, с. 8]. Е. П. Губин видит ценность подхода Б. И. Пугинского к правовым средствам в том, что он показал «возможности правовых средств в процессе их использования в хозяйственной деятельности, принципиальные подходы к порядку их применения» [9, с. 262–263]. Ученый утверждает, что инструментальное учение представляется методологически и философски продуктивным и обоснованным [21, с. 24]. Б. И. Пугинский настаивает на том, что «правовые средства представляют собой сочетание (комбинации) юридически значимых действий, совершаемых субъектами с дозволенной степенью усмотрения и служащих достижению этих целей (интересов), не противоречащих законодательству и интересам общества» [20, с. 87]. Правовые средства, по мнению автора, хотя и используются в непосредственной связи с нормами права, но не охватываются ими и не сводятся к ним [20, с. 6].

Сторонником данной теории является С. Ю. Филиппова: «Нужда в применении правового инструментария возникает у субъектов правореализационной деятельности. Для того чтобы установленная правом возможность заработала, необходимо, чтобы предлагаемое правом решение субъект присвоил и облек в объективную форму фактического поведения. Так появляются правовые средства в деятельности субъекта» [25, с. 34–35].

Не согласен с таким подходом Н. А. Баринов, отмечающий, что «правовые средства потому и называются правовыми, что они предусматриваются правом. То, о чем пишет Б. И. Пугинский – свобода усмотрения субъектов хозяйственных отношений, само проистекает из факта наличия диспозитивных норм» [3, с. 91]. Вслед за Н. А. Бариновым выражает несогласие с позицией Б. И. Пугинского Я. С. Гришина, которая сомневается в нецелесообразности отнесения правовых норм к правовым средствам [8, с. 6–7]. Н. А. Баринов под правовыми средствами понимает «юридические возможности, заложенные в нормах гражданского законодательства, которые используются в процессе реализации этих норм» [4, с. 49].

По справедливому утверждению А. В. Малько, понятие «правовые средства» позволяет обобщить те явления (процессы и инструменты), которые призваны обеспечить достижение поставленных целей. Главное в теории правовых средств, «какие социальные задачи эти правовые механизмы могут решать, где и в каком порядке их можно использовать в практической правовой деятельности для достижения социально значимых результатов» [17, с. 42]. Важным назначением правовых средств, по мнению автора, является связывание результата и цели. Исходя из этого для правовых средств парными категориями следует считать правовую цель и правовой результат.

Мы разделяем мнение Б. И. Пугинского и С. Ю. Филипповой, называющих удовлетворение человеческих потребностей смыслом категории «правовые средства». В этой части имеет место общность взглядов названных ученых и Н. А. Баринова, полагающего, что «характерным для всех указанных средств является то, что они имеют своей целью удовлетворение имущественных потребностей граждан» [3, с. 102]. Следовательно, понятие «правовой результат» означает результат, который удовлетворяет либо не удовлетворяет человека, а потому может быть оценен только человеком. Если же взглянуть на данную проблему под другим ракурсом, то способность постановки правовых целей присуща только человеческому сознанию. Следовательно, человек стоит и в начале и в конце логической цепочки «цель – средство – результат». Таким образом, вывод Б. И. Пугинского и С. Ю. Филипповой о неразрывной связанности правовых средств с человеческим поведением представляется логичным. Правовые возможности, о которых говорит Н. А. Баринов, можно реализовать только посредством человеческой деятельности, которая зачастую связана с применением правовых норм. В таком случае правовые нормы вполне могут играть роль правового инструмента. Поэтому сомнительным видится аргумент С. Ю. Филипповой о неспособности права удовлетворять правовые цели субъектов. На взгляд автора, любой правовой инструмент представляет собой человеческую деятельность, что, с нашей точки зрения, реальной действительности не соответствует. Нельзя же отождествлять ключ и открывание замка. Конечно, инструмент является «мертвым» без приложения усилий человека, но от этого он не теряет качества инструмента. К тому же относимые Б. И. Пугинским к правовым средствам правоспособность и дееспособность [20, с. 92–93] к действиям не относятся. Они обозначают

лишь потенциальную возможность совершения действий, предусмотренных правом.

Вряд ли можно поддержать точку зрения Б. С. Монгуш, определяющей правовые средства как совокупность нормативных установлений, институтов, приемов и деятельность субъектов права по их реализации [18, с. 43]. Правовые инструменты нельзя смешивать с деятельностью по применению правовых средств, так же как нельзя отождествлять молоток с забиванием гвоздей.

Нельзя отождествлять понятия «правовые средства» и «правовые способы», несмотря на их тесную связь, поскольку можно применять различные правовые инструменты одним и тем же способом. И наоборот, используя один и тот же инструмент, можно достичь результата разными способами. Известны, например, различные способы воздействия норм права на одни и те же общественные отношения (императивным и диспозитивным методами). Однако не следует скидывать со счетов случаи «совпадения» средств и способов (иск, претензия, жалоба и др.). При этом, наши рассуждения не опровергают существования средств-деяний. Никто, например, не сомневается в том, что договор одновременно является и правовым средством и действием, направленным на возникновение, изменение или прекращение гражданских прав и обязанностей. Резюмируя сказанное, отметим, что в качестве правовых средств следует рассматривать далеко не все способы достижения правовых целей. Примером может служить самоорганизация отношений по перевозке пассажиров. Она является лишь способом достижения правового результата – систематического получения услуг по перевозке пассажиров и багажа.

Использование инструментального подхода в теории правовых средств породило многообразие позиций по данной проблеме. Так, С. С. Алексеев к системе правовых средств относил (правовой инструментарий) воздействия на общественные отношения такие элементы механизма правового регулирования, как юридические нормы, правовые отношения, акты реализации прав и обязанностей и факультативно – индивидуальное предписание и акты применения права [1, с. 319–320]. В общетеоретическом плане автор под правовыми средствами понимал институциональные явления правовой действительности, воплощающие регулятивную суть права, его энергию, которым принадлежит роль ее активных центров [2, с. 218]. При таком подходе не нашлось места среди правовых инструментов средствам-деяниям. По мнению К. В. Шундикова, к правовым средствам следует относить нормы права,

правовые принципы и презумпции, субъективные права и юридические обязанности, запреты и санкции, льготы и поощрения, юридические факты, правовые отношения, правовые институты, процедуры, режимы и механизмы, договоры и правоприменительные акты, разнообразные правореализационные действия и операции и проч. [28, с. 13–17]. Придерживается аналогичной позиции и О. Н. Бобровская, но уже применительно к гражданско-правовым средствам удовлетворения потребностей граждан в жилье [5, с. 43]. Следует обратить внимание, что названные авторы к числу правовых средств относят правовые отношения.

Не ставя перед собой задачу рассмотрения всех проблемных вопросов, связанных с правовыми средствами, мы считаем важным вопрос о выделении и анализе гражданско-правовых средств, которые можно применять для самоорганизации правоотношений по перевозке пассажиров автомобильным транспортом. Ввиду того, что гражданскому праву присущи диспозитивные начала, оно представляет собой благоприятную среду для самоорганизации общественных отношений. Возможность участников общественных отношений использовать возможности выбора вариантов своего поведения, действовать по своему усмотрению и проявлять разумную инициативу связаны с особенностями метода гражданско-правового регулирования, на важную роль которого обращал внимание В. Ф. Яковлев. Именно он (метод), по мнению ученого, позволяет раскрыть юридические черты каждой отрасли права в их органическом единстве и своеобразии ее воздействия на поведение людей. Само моделирование гражданских правоотношений с помощью индивидуальных правовых регуляторов также возможно благодаря особенностям метода гражданско-правового регулирования. Учет самоорганизационных начал гражданского права, отмечает В. Л. Яроцкий, «в значительной мере влияет и на процессы нормативного закрепления юридических конструкций, применения которых обусловлено диспозитивностью метода гражданско-правового регулирования» [31, с. 100]. В транспортном праве, представляющем собой комплексное правовое образование, органично сочетаются частноправовые и публично-правовые начала. Поэтому невозможно удовлетворить потребности граждан в систематических перевозках автомобильным транспортом без помощи как гражданско-правовых средств, так и средств публично-правового воздействия. Следует также отметить, что самоорганизация имеет неоспоримые преимущества перед нормативной организацией и управлением.

Мнения о неэффективности командного стиля хозяйствования в литературе высказывались не один раз. По мнению Р. А. Ханнанова, «практика хозяйствования последних лет показала, что страна не была готова к преобразованиям. ...В результате такого поспешного ненаучного подхода к будущему экономики снова стал реанимироваться субъективный, командный стиль в хозяйствовании» [26, с. 1234]. Соответственно данный вывод проецируется и на публично-правовые средства. Применительно к сфере образования С. В. Куров отмечает, что «публично-правовые средства обеспечения качества образования, закрепленные в нормативных актах, обнаруживают свою неполноту, отсутствие системы (разрозненность), противоречивость» [16, с. 52]. Можно сказать то же самое и в отношении правовых инструментов, применяемых в сфере пассажирских перевозок. Для самоорганизации общественных отношений необходимы специфические правовые средства. «Практика показывает, – отмечает И. В. Цветков, – что правовые средства-установления мало пригодны для самоорганизации деятельности хозяйствующих субъектов. Конечно, они содействуют самоорганизации, но не более того. Реальная самоорганизация достигается посредством активного задействования доступных многочисленным субъектам рынка индивидуальных (ненормативных) частнопроводимых средств-деяний и никак иначе» [27, с. 44].

По виду правового регулирования правовые средства классифицируются следующим образом: «Средства бывают нормативные (установленные в нормах права запреты, поощрения, обязанности и т.п.) и индивидуальные (акты непосредственной реализации права)» [23, с. 123]. Наиболее оптимально организовать пассажирские перевозки автомобильным транспортом позволит разумное сочетание индивидуальных и нормативных правовых средств, под которыми понимается применение в первую очередь индивидуальных (ненормативных) средств деяний, таких как организационные гражданско-правовые отношения и гражданско-правовой договор. Нужда в нормативных средствах проявляется при определении рамок применения правовых средств самоорганизации и направления синергетического процесса по правильному пути. Следует согласиться с В. Ф. Яковлевым в том, что «нормы гражданского права, как правило, рассчитаны на дополнение нормативного регулирования индивидуальной регламентацией отношений по усмотрению соучастников гражданско-правовых связей» [30, с. 41]. Однако в данном конкретном случае акценты необходимо поменять. Индиви-

дуальная регламентация отношений должна выйти на первый план, поскольку правовая самоорганизация общественных отношений возможна только в ее рамках. Нормам гражданского права отводится хотя и очень важная, но в то же время вспомогательная роль направления синергетических процессов в нужное русло и недопущения разрушения системы правовых связей. Только гражданско-правовые договоры и организационные правоотношения пригодны для регулирования синергетических процессов. Именно этим обусловлен их выбор в качестве правовых средств самоорганизации гражданско-правовых отношений по перевозке пассажиров автомобильным транспортом. К самоорганизующимся системам (подсистемам), к которым относится и современная рыночная экономика, отмечает И. В. Цветков, обычные методы внешнего линейного управления, в т. ч. и правового, неприменимы, поскольку это вызывает возникновение в управляемой подсистеме процессов, противодействующих внешнему управляющему воздействию [27, с. 51]. Это обуславливает необходимость краткой характеристики каждого из названных средств-деяний.

Одной из форм относительно бесконфликтного развития, в которой, в частности, реализуется действие закона динамического равновесия, является договор [11, с. 35–41]. О том, что гражданско-правовой договор играет значительную роль в регулировании гражданско-правовых отношений в условиях рыночной экономики, в юридической и экономической литературе внимание обращалось не раз. По свидетельству Р. А. Ханнанова, «в условиях рыночной организации экономики договорное регулирование приобретает силу саморегулирования, отражающего естественное первоначало как инстинктивно возникающую потребность человека, общества в согласительном регулировании их взаимных связей» [26, с. 1240]. Гражданско-правовой договор обоснованно называют универсальным средством самоорганизации гражданско-правовых отношений. Дело в том, что высокую адаптивность системы правового регулирования к вызовам внешней среды, нормативные правовые средства обеспечить не способны. Объяснение такому положению дел дает В. В. Залесский, по мнению которого развитие гражданско-правовых договорных отношений всегда «обгоняет законотворческую деятельность, подталкивая законодателя к фиксации и регулированию стихийно сложившегося порядка взаимоотношений. Противостоять этому процессу невозможно. Это – процесс самоорганизации общественных отношений, отражающий складывающийся на данный момент переход от хаоса бесчисленного множества отноше-

ний неопределенного числа субъектов права к порядку» [10, с. 91]. Поэтому обеспечиваемая гражданско-правовыми договорами самоорганизация позволяет гражданскому праву оперативно реагировать на динамику изменяющихся рыночных отношений.

В развитие данной темы следует затронуть вопрос о соотношении гражданско-правового договора с аналогичными конструкциями, используемыми другими отраслями права, например, с нормативным договором. Данный правовой инструмент, по мнению М. А. Нечитайло, представляет собой «совместный правовой акт, так как он выражает два или множество обособленных волеизъявлений. Тогда как посредством единоличного одностороннего волеизъявления порождается нормативно-правовой акт. В этом основное отличие указанных источников права – нормативно-правового акта и нормативного договора» [19, с. 37]. Ю. Ю. Кулакова одним из важнейших признаков нормативного договора называет наличие в тексте договора правовой нормы. По утверждению автора, «договорная норма – это согласованная норма, нормативное установление, выработанное посредством соглашения. В этом и, по сути, только в этом заключается специфика договорного нормативного установления» [15, с. 6]. Встречаются также суждения о том, что «нормативные договоры по содержанию – правовые акты, а по форме – договоры» [24, с. 5]. На наш взгляд, при отождествлении нормы права и условий договора, совокупность которых признается правовым актом, происходит выхолащивание сущности договора как индивидуального регулятора правовых отношений. Нормативный договор, в отличие от гражданско-правового договора, устанавливает права и обязанности для неопределенного круга лиц. Он выражает публичные интересы, поэтому непригоден для регулирования частных отношений по перевозке пассажиров.

Представляется, что заключение договора организации перевозок пассажиров должно происходить не в целях придания другого смысла административно-правовым отношениям, а для реализации возможности использовать синергетический потенциал гражданского права и предоставления перевозчикам возможности на основе сотрудничества с органами местного самоуправления выступать равноправными соорганизаторами транспортного процесса. Практика, к сожалению, свидетельствует о многочисленных злоупотреблениях органами местного самоуправления при заключении и исполнении договоров об организации перевозок пассажиров. Так, например, муниципальное образование город Пермь на основании своего решения № 138 незаконно требовало с перевозчика ООО «Тех-

строй-Авто» уплаты в бюджет 8 963 605 руб. за право заключения договора об организации пассажирских перевозок. Высший Арбитражный Суд Российской Федерации пришел к выводу, что орган местного самоуправления издал не соответствующий закону акт, чем нанес перевозчику убытки<sup>1</sup>.

Гражданско-правовые организационные отношения можно рассматривать в качестве средства самоорганизации правоотношений по перевозке пассажиров наряду с гражданско-правовым договором. О. А. Красавчиков организационными отношениями называл «построенные на началах координации или субординации социальные связи, которые направлены на упорядочение (нормализацию) иных общественных отношений, действий их участников либо на формирование социальных образований» [14, с. 163]. До того как концепция О. А. Красавчикова стала достоянием юридической общественности, организационные отношения рассматривались исключительно как административные. С. Н. Братусь, например, полагал, что организационные отношения, понимаемые как отношения управления (административные), не сливаются с отношениями имущественными [6, с. 61]. Ученый также подчеркивал, что управление и организационная деятельность – это не метод правового регулирования, а особый вид общественных отношений [6, с. 64]. О. А. Красавчиков говорил именно о горизонтальных организационных отношениях, построенных на началах координации, на которые право воздействует методом юридического равенства сторон.

Выделим из всего многообразия организационных отношений только те, которые являются одновременно относительными, договорными и внешними. Такой избирательный подход обусловлен тем, что только гражданско-правовой договор способен породить организационные и самоорганизационные правоотношения и обладает синергетическим потенциалом. Он «вносит юридически выражаемую и закрепляемую организованность во взаимосвязанную деятельность контрагентов» [22, с. 55]. Никакие иные частно-правовые, а тем более публично-правовые средства, отмечает Б. И. Пугинский, синергетическим эффектом не обладают [20, с. 88].

Организационные договоры направлены на организацию иных договорных правоотношений. О. Ю. Скворцов полагает, что выделение организационных договоров в качестве особой разновидности гражданско-правовых договоров обусловлено характером определенного рода

<sup>1</sup> Постановление Президиума ВАС РФ от 10 июля 2012 г. № ВАС-8440/12 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

системных связей, складывающихся между субъектами гражданского оборота и имеющих целью такую организацию отношений, которая в дальнейшем позволит достичь некий экономический результат [7, с. 850–851]. В. В. Ровный объясняет усиление организационного компонента в предмете гражданского права «непосредственной связью с переходом от государственно регулируемой к многоукладной рыночной экономике, ее демократизацией и централизацией всего хозяйственного механизма, развитием хозяйственной самостоятельности, предпринимательства, а вместе с этим – и самого гражданского (частного) права» [7, с. 25].

Организационные договоры, как правовые инструменты, ценны тем, что они позволяют самоорганизовать не только правоотношения, возникающие непосредственно из них, но и обязательственные правоотношения, возникающие из организуемых договоров. Учитывая эту их двойную ценность, полагаем, что перевозка пассажиров автомобильным транспортом может быть эффективно организована только при помощи этих правовых средств. О. В. Карпеев, оценивая эффект применения организационных договоров для организации перевозок, отмечает, что порождаемые ими «организационные отношения направлены на упорядочение деятельности исполнителей по оказанию услуги по перевозке, они придают этой деятельности новое качество, и в этом смысле оказывают определенное влияние и на формирование отношений между перевозчиками и ... пассажиром» [12, с. 49]. Между тем в сфере пассажирских перевозок автомобильным транспортом гражданско-правовой организационный договор остается явно недооцененным правовым инструментом. Вместо того чтобы налаживать двойное сотрудничество (в организационных и организуемых обязательствах), органы местного самоуправления продолжают применять административно-правовые договоры, которые пригодны лишь для целей линейного управления, но не для организации, а тем более самоорганизации перевозочного процесса.

### Выводы

1. Под правовыми средствами самоорганизации автомобильных пассажирских перевозок следует понимать совокупность ненормативных правовых инструментов, способных формировать синергетические связи и позволяющих путем взаимного сотрудничества и само моделирования общественных отношений преодолевать препятствия на пути удовлетворения потребностей пассажиров в бесперебойных, своевременных, комфортных и безопасных перевозках за приемлемую плату.

2. Наиболее эффективными средствами самоорганизации общественных отношений между автомобильными перевозчиками и пассажирами являются гражданско-правовые организационные отношения и организационные гражданско-правовые договоры. Нормативные средства правового воздействия, в том числе на административные отношения в данной сфере хозяйственной деятельности, должны играть вспомогательную роль, а именно устанавливать рамки самоорганизации общественных отношений.

### Библиографический список

1. *Алексеев С. С.* Восхождение к праву. Поиск и решения. М.: Норма, 2001. 752 с.
2. *Алексеев С. С.* Теория права. М.: БЕК, 1995. 320 с.
3. *Баринов Н. А.* Гражданско-правовые проблемы удовлетворения имущественных потребностей советских граждан: дис. ... д-ра юрид. наук. Саратов, 1987. 396 с.
4. *Баринов Н. А., Калмыков Ю. Х.* Правовые средства обеспечения потребностей граждан // Гражданское право и сфера обслуживания: межвуз. сб. науч. тр. Свердловск, 1984. С. 47–55.
5. *Бобровская О. Н.* Система гражданско-правовых средств удовлетворения потребностей граждан в жилье // Гражданское право. 2012. № 6. С. 43–47.
6. *Братусь С. Н.* Предмет и система советского гражданского права. М.: Гос. изд-во юрид. лит., 1963. 197 с.
7. *Гражданское право: учебник: в 3 т. / под ред. А. П. Сергеева.* М.: РГ-Пресс, 2010. Т. 1. 1008 с.
8. *Гришина Я. С.* Средства правового регулирования отношений по удовлетворению социально-имущественных потребностей граждан // Гражданское право. 2012. № 6. С. 5–8.
9. *Губин Е. П.* Средства государственного регулирования рыночной экономики и правовые формы их опосредования в Российской Федерации // Актуальные вопросы государства и права в Российской Федерации и Республике Македонии: сб. науч. ст. М.: Статут, 2006. Вып. 1. С. 261–272.
10. *Залесский В. В.* Вероятность и самоорганизация в гражданском праве // Журнал российского права. 2005. № 10. С. 85–92.
11. *Залесский В. В.* Законы природы и законы юридические // Журнал российского права. 2007. № 10. С. 35–41.
12. *Карпеев О. В.* Правовое регулирование организации перевозки в прямом смешанном сообщении: дис. ... канд. юрид. наук. Ульяновск, 2012. 223 с.

13. Костенко М.А. Классификация правовых средств правовой политики // Современное право. 2010. № 8. С. 7–9.
14. Красавчиков О. А. Организационные гражданско-правовые отношения // Антология уральской цивилистики. 1925–1989: сб. ст. М.: Статут, 2001. 431 с.
15. Кулакова Ю. Ю. Место нормативно-правового договора в системе форм права // История государства и права. 2007. № 8. С. 5–7.
16. Куров С. В. Правовые средства обеспечения качества образования // Право и образование. 2003. № 5. С. 44–56.
17. Малько А. В. Политическая и правовая жизнь России. М.: Юрист 2000. 255 с.
18. Монгуш Б. С. Категория «правовые средства» применительно к защите субъективного гражданского права // Жилищное право. 2002. № 2. С. 43–44.
19. Нечитайло М. А. Нормативный договор как источник прав: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2002. 188 с.
20. Пугинский Б. И. Гражданско-правовые средства в хозяйственных отношениях. М.: Юрид. лит., 1984. 224 с.
21. Пугинский Б. И. Инструментальная теория правового регулирования // Вестник Московского университета. Сер. 11: Право. 2011. № 3. С. 22–31.
22. Пугинский Б. И. Теория и практика договорного регулирования. М.: ИКД «Зерцало-М», 2008. 224 с.
23. Российская правовая политика: курс лекций / под ред. Н. И. Матузова, А. В. Малько. М.: Норма, 2003. 528 с.
24. Трошина С. М. Совершенствование системы юридических источников регулирования трудовых отношений в РФ: дис. ... канд. юрид. наук. Екатеринбург, 1993. 23 с.
25. Филиппова С. Ю. Инструментальный подход в науке частного права. М.: Статут, 2013. 350 с.
26. Ханнанов Р. А. Саморегулирование социально-экономических отношений: теоретические основы и значение для инновационного развития России // Право и политика. 2010. № 7. С. 1234–1249.
27. Цветков И. В. Договорная дисциплина в предпринимательской деятельности: дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2006. 336 с.
28. Шундилов К. В. Цели и средства в праве (общетеоретический аспект): автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Саратов, 1999. 24 с.
29. Экимов А. И. Категория «цель» в советском праве: дис. ... канд. юрид. наук. Л., 1970. 16 с.
30. Яковлев В. Ф. К проблеме гражданско-правового метода регулирования общественных отношений // Антология уральской цивилистики. 1925–1989: сб. ст. М.: Статут, 2001. С. 360–379.
31. Яроцкий В. Л. Правовая система Украины: история, состояние и перспективы: в 5 т. Харьков: Право, 2011. Т. 3. 680 с.

#### References

1. Alekseev S. S. *Voskhozhdenie k pravu. Poiski i resheniya* [Ascension to the Law. Searches and Decisions]. Moscow, 2001. 752 p. (In Russ.).
2. Alekseev S. S. *Teoriya prava*. [The Theory of Law]. Moscow, 1995. 320 p. (In Russ.).
3. Barinov N. A. *Grazhdansko-pravovye problemy udovletvoreniya imushchestvennykh potrebnoyest sovetskikh grazhdan: diss. kand. jurid. nauk*. [Civil Law Problems of Meeting Soviet Citizens' Needs for Property: Synopsis of Cand. jurid. sci. diss.]. Saratov, 1987. 396 p. (In Russ.).
4. Barinov N. A., Kalmykov Yu. Kh. *Pravovye sredstva obespecheniya potrebnoyest grazhdan* [Legal Means of Meeting Citizens' Needs]. *Grazhdanskoe pravo i sfera obsluzhivaniya: Mezhevuz. sb. nauch. tr.* [Civil Law and the Service Sector: Interuniversity Collection of Scientific Papers]. Sverdlovsk, 1984. Pp. 47–55. (In Russ.).
5. Bobrovskaya O. N. *Sistema grazhdansko-pravovykh sredstv udovletvoreniya potrebnoyest grazhdan v zhil'ye* [The System of Civil Law Means for Meeting Citizens' Housing Needs]. *Grazhdanskoe pravo – Civil Law*. 2012. Issue 6. Pp. 43–47. (In Russ.).
6. Bratus' S. N. *Predmet i sistema sovetskogo grazhdanskogo prava* [The Subject and the System of the Soviet Civil Law]. Moscow, 1963. 197 p. (In Russ.).
7. *Grazhdanskoe pravo: uchebnik / pod red. A. P. Sergeeva* [Civil Law: Textbook: in 3 vols; ed. by A. P. Sergeev]. Moscow, 2001. Vol. 3. 1008 p. (In Russ.).
8. Grishina Ya. S. *Sredstva pravovogo regulirovaniya otnosheniy po udovletvoreniyu sotsial'no-imushchestvennykh potrebnoyest grazhdan* [Means of Legal Regulation of the Relations on Meeting Citizens' Social and Property Needs]. *Grazhdanskoe pravo – Civil Law*. 2012. Issue 6. Pp. 5–8. (In Russ.).
9. Gubin E. P. *Sredstva gosudarstvennogo regulirovaniya rynochnoy ekonomiki i pravovye formy ikh oposredovaniya v Rossiyskoy Federatsii* [Means of State Regulation of Market Economy and Legal Forms of Their Mediation in the Russian Federation]. *Aktual'nye voprosy gosudarstva i prava v Rossiyskoy Federatsii i Respubliki Makedonii: sb. nauch. statey – Current Issues of the State and Law in the Russian Federation and the Republic of Macedonia*.



- Collection of Scientific Articles. 2006. Issue 1. Pp. 261–272. (In Russ.).
10. Zalesskiy V. V. *Veroyatnost' i samoorganizatsiya v grazhdanskom prave* [Probability and Self-Organization in Civil Law]. *Zhurnal rossiyskogo prava – Journal of Russian Law*. 2005. Issue 10. Pp. 85–92. (In Russ.).
  11. Zalesskiy V. V. *Zakony prirody i zakony yuridicheskie* [Laws of Nature Jurisprudence]. *Zhurnal rossiyskogo prava – Journal of Russian Law*. 2007. Issue 10. Pp. 35–41. (In Russ.).
  12. Karpeev O. V. *Pravovoe regulirovanie organizatsii pervozki v pryamom smeshannom soobshchenii: dis. ... kand. jurid. nauk.* [Legal Regulation of Transportation Organization in Direct Mixed Connection: Synopsis of Cand jurid. sci. diss.]. Ulyanovsk, 2012. 223 p. (In Russ.).
  13. Kostenko M. A. *Klassifikatsiya pravovykh sredstv pravovoy politiki* [Classification of Legal Means of Legal Policy]. *Sovremennoe pravo – The Modern Law*. 2010. Issue 8. Pp. 7–9. (In Russ.).
  14. Krasavchikov O. A. *Organizatsionnye grazhdansko-pravovye otnosheniya. Antologiya ural'skoy tsivilistiki: 1925–1989* [Organizational Civil Law Relations. Anthology of Ural Civil Law]. Moscow, 2001. 431 p. (In Russ.).
  15. Kulakova Yu. Yu. *Mesto normativno-pravovogo dogovora v sisteme form prava* [The Place of the Regulatory Agreement in the System of Law Forms]. *Istoriya gosudarstva i prava – History of the State and Law*. 2007. Issue 8. Pp. 5–7. (In Russ.).
  16. Kurov S. V. *Pravovye sredstva obespecheniya kachestva obrazovaniya* [The Legal Means of Quality Assurance in Education]. *Pravo i obrazovanie – Law and Education*. 2003. Issue 5. Pp. 44–56. (In Russ.).
  17. Malko A. V. *Politicheskaya i pravovaya zhizn' Rossii* [The Political and Legal Life of Russia]. Moscow, 2000. 255 p. (In Russ.).
  18. Mongush B. S. *Kategoriya «pravovye sredstva» primenitel'no k zashchite sub'ektivnogo grazhdanskogo prava* [The Category of “Legal Means” in Relation to the Protection of Subjective Civil Law]. *Zhilishchnoe parvo – Housing Law*. 2002. Issue 2. Pp. 43–44. (In Russ.).
  19. Nechitaylo M. A. *Normativnyj dogovor kak istochnik prav: avtoref. dis. ... kand. jurid. nauk.* [The Normative Contract as a Source of Rights: Synopsis of Cand. jurid. sci. diss.]. Moscow, 2002. 188 p. (In Russ.).
  20. Puginskiy B. I. *Grazhdansko-pravovye sredstva v khozyaystvennykh otnosheniyakh* [Civil Law Means in Economic Relations]. Moscow, 1984. 224 p. (In Russ.).
  21. Puginskiy B. I. *Instrumental'naya teoriya pravovogo regulirovaniya* [Instrumental Theory of Legal Regulation]. *Vestnik Moskovskogo universiteta: Seriya 11: Pravo – MSU Vestnik. Series 11. Law*. 2011. Issue 3 Pp. 22–31. (In Russ.).
  22. Puginskiy B. I. *Teoriya i praktika dogovornogo regulirovaniya* [Theory and Practice of Contractual Regulation]. Moscow, 2008. 224 p. (In Russ.).
  23. *Rossiyskaya pravovaya politika: Kurs lektsiy / pod red. N. I. Matuzova i A. V. Malko* [Russian Legal Policy: Course of Lectures; ed. by N. I. Matuzov and A. V. Malko]. Moscow, 2003. 528 p. (In Russ.).
  24. Troshina S. M. *Sovershenstvovanie sistemy yuridicheskikh istochnikov regulirovaniya trudovykh otnosheniy v RF: avtoref. dis. ...kand. jurid. nauk.* [Improving the System of Legal Sources of Labour Relations Regulation in the Russian Federation: Synopsis of Cand jurid. sci. diss.]. Ekaterinburg, 1993. 23 p. (In Russ.).
  25. Filippova S. Yu. *Instrumental'nyy podkhod v nauke chastnogo prava* [The Instrumental Approach to the Science of Private Law]. Moscow, 2013. 350 p. (In Russ.).
  26. Khamanov R. A. *Samoregulirovanie sotsial'no-ekonomicheskikh otnosheniy: teoreticheskie osnovy i znachenie dlya innovatsionnogo razvitiya Rossii* [Self-Regulation of Socio-Economic Relations: Theoretical Foundations and Importance for the Innovative Development of Russia]. *Pravo i politika – Law and Politics*. 2010. Issue 7. Pp. 1234–1249. (In Russ.).
  27. Tsvetkov I. V. *Dogovornaya distsiplina v predprinimatel'skoy deyatel'nosti: dis. ... d-ra jurid. nauk.* [Contractual Discipline in Entrepreneurship: Synopsis of Dr. jurid. sci. diss.]. Moscow, 2006. 336 p. (In Russ.).
  28. Shundikov K. V. *Tseli i sredstva v prave (obshcheteoreticheskiy aspekt): avtoref. dis. ... kand. jurid. nauk.* [The Purposes and Means in Law (General Theoretical Aspect): Synopsis of Cand jurid. sci. diss.]. Saratov, 1999. 24 p. (In Russ.).
  29. Ekimov A. I. *Kategoriya «tsel'» v sovetskom prave: avtoref. dis. ... kand. jurid. nauk.* [Category “Purpose” in the Soviet Law: Synopsis of Cand jurid. sci. diss.]. Leningrad, 1970. 16 p. (In Russ.).
  30. Yakovlev V. F. *K probleme grazhdansko-pravovogo metoda regulirovaniya obshchestvennykh otnosheniy.* [On the Issue of Civil Law Method of Social Relations Regulation]. *Antologiya ural'skoy tsivilistiki. 1925–1989* [Anthology Ural Civil Law in 1925–1989]. Moscow, 2001. Pp. 360–379. (In Russ.).
  31. Yarotskiy V. L. *Pravovaya sistema Ukrainy: istoriya, sostoyanie i perspektivy: v 5 t.* [The Legal System of Ukraine: History, Current State and Prospects: in 5 vols.]. Kharkov: Pravo, 2011. Vol. 3. 680 p. (In Russ.).