

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО
ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
«РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА И
ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБЫ ПРИ ПРЕЗИДЕНТЕ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ»

На правах рукописи



СКВАРКО УЛЬЯНА АЛЕКСАНДРОВНА

**СИСТЕМА ДОГОВОРОВ ПО ПЕРЕМЕЩЕНИЮ ФИЗИЧЕСКИХ ЛИЦ
АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ
ЦИФРОВЫХ СЕРВИСОВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Специальность 5.1.3. – частно-правовые (цивилистические) науки

Аннотация

диссертация на соискание
ученой степени кандидата юридических наук

Научный руководитель

Иванова Татьяна Николаевна

кандидат юридических наук,

доцент

Москва, 2025

Актуальность темы исследования. Глобальная транспортная цифровизация предопределяет технологический суверенитет государства, что обуславливает стратегические направления государственной политики. В частности, реализуется цифровая трансформация отрасли и ускоренно внедряются новые технологии¹. Формируется цифровая транспортная инфраструктура и расширяется область применения цифровых сервисов². Интеграция в транспортную деятельность цифровых сервисов формата «мобильность как услуга» способствует внедрению «новых бизнес-моделей на рынках» и переосмыслению «роли государства как доминанты в сегменте транспортных услуг»³. Предполагаемый объем использования соответствующих новых цифровых сервисов в денежном выражении составит ежегодный рост на 15% вплоть до 2030 года⁴. В этой связи, активно развиваются «перевозки по запросу». Популяризируются альтернативные способы перемещения физических лиц автомобильным транспортом: «каршеринг», «народный каршеринг», «карпулинг». Вместе с тем, на законодательном и доктринальном уровнях отсутствует единство мнений в части определения правовой природы всех вышеуказанных правоотношений.

Одновременно, законодатель ввел в перевозочную деятельность легковым такси самостоятельный субъект – службу заказа легкового такси, а также две договорные конструкции, направленные на организацию отношений на транспорте: договор службы заказа легкового такси с перевозчиком легковым такси и договор об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси. Однако, соответствующие нововведения также являются недостаточно

¹ О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года : распоряжение Правительства Рос. Федерации от 27 нояб. 2021 № 3363-р // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2021. № 50, ч. IV, ст. 8613.

² Об утверждении стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года : распоряжение Правительства Рос. Федерации от 3 нояб. 2023 г. № 3097-р // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2023. № 46, ст. 8274.

³ О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года : распоряжение Правительства Рос. Федерации от 27 нояб. 2021 № 3363-р // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2021. № 50, ч. IV, ст. 8613.

⁴ Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года : распоряжение Правительства Рос. Федерации от 28 дек. 2022 № 4261-р // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2023. № 1, ч. III, ст. 422.

исследованными и требуют дополнительных изысканий для выявления их сущности и влияния на транспортную деятельность.

Исходя из сложившихся обстоятельств, практическая реализация стратегических целей и задач государства в автомобильной транспортной отрасли влечет множество доктринальных вопросов. Комплексное исследование возникающих договорных правоотношений позволит структурировать систему договоров по перемещению физических лиц автомобильным транспортом с использованием цифровых сервисов, выявляя ее недостающие элементы и определяя предназначение каждой юридической конструкции. Классификация договорного правоотношения в качестве элемента соответствующей системы влияет на специфику правового регулирования. Прежде всего, для этого требуется переосмысление субъектного состава отношений на транспорте и понятия «транспортная деятельность», выявление критериев для классификации договора в качестве транспортного. Необходимо определить сущность новых поименованных договоров службы заказа легкового такси с перевозчиком легковым такси и об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси. Следует выявить правовую природу договорных конструкций, опосредующих правоотношения в рамках карпулинга, каршеринга и народного каршеринга, а также перевозок по запросу.

Таким образом, исследование системы договоров по перемещению физических лиц автомобильным транспортом с использованием цифровых сервисов значимо для формирования научного знания о деятельности на транспорте. Выявление сущности возникающих правоотношений влияет на качество транспортной деятельности и ее безопасность, а также является неотъемлемым элементом для формирования судебной практики и создания нормативно-правового регулирования, учитывающего интересы государства, бизнеса и потребителей.

Степень научной разработанности темы исследования.
Доктринальный анализ транспортных правоотношений, способствующих

удовлетворению потребностей физических лиц – потребителей, в условиях глобальной цифровизации носит фрагментарный характер. Проблемам правового регулирования цифровизации транспортной отрасли и ее реформированию, анализу юридических конструкций каршеринга и карпулинга, анализу правовой природы организационных соглашений, а также классификации и систематизации транспортных договоров отдельное внимание уделяется в учебнике под редакцией А.В. Габова и С.Ю. Морозова «Актуальные проблемы транспортного права» (Москва, 2023 г.). Вместе с тем, Т.Н. Иванова в трудах «Очерки по транспортному праву: монография» (Москва, 2021 г.) и «Транспортное право и законодательство: содержание и перспективы развития: монография» (Москва, 2022 г.) анализирует правовые основы деятельности владельцев агрегаторов в сфере транспорта и влияние экономики совместного потребления на транспортные правоотношения. В числе исследователей, уделяющих внимание правовому регулированию деятельности владельцев (операторов) цифровых сервисов, следует выделить В.А. Вайпана, М.А. Рожкову, Н.А. Дорохову, Л.А. Чеговадзе, А.А. Иванову, С.А. Долгова, С.А. Краснову, Э.Л. Сидоренко, Е.Д. Суворова, В.А. Белова, Т.В. Дерюгину, С.М. Миронову, Д.В. Кожемякина и других. Анализ правоотношений в рамках каршеринга проводился в работах С.А. Муратовой, Ю.Н. Боярской, Т.А. Бубновской, Ю.Б. Суворова, С.Р. Дерюгиной, И.В. Погодиной, К.Б. Кораева и других. Исследования правовой сущности карпулинга проводились М.А. Рожковой, А.И. Бычковым, Т.А. Бубновской, А.А. Затолокиным, С.Р. Дерюгиной и другими. Договорному регулированию совместной деятельности исполнителей транспортных услуг по перевозке пассажиров и багажа, а также отдельным вопросам реализации «шеринговых договоров на транспорте» уделялось внимание в диссертационном исследовании Д.С. Федотовой. Система транспортных организационных договоров исследовалась С.Ю. Морозовым в диссертации на соискание степени доктора наук. При написании диссертационного исследования В.В. Тощенко систематизировал договоры перевозок такси

автомобильным транспортом. Вместе с этим, раздробленность анализа демонстрирует отсутствие в доктрине частного права системного анализа договорных правоотношений по перемещению физических лиц автомобильным транспортом с использованием цифровых сервисов, что также обуславливает недостаточную степень научной разработанности темы настоящего исследования.

Объектом диссертационного исследования являются правовые отношения, возникающие между владельцами (операторами) цифровых сервисов и (или) перевозчиками и (или) владельцами транспортных средств и (или) потребителями (пассажирами, фрахтователями и т.д.) при заключении, исполнении, изменении и прекращении договоров, опосредующих перемещения физических лиц автомобильным транспортом. **Предмет исследования** составляют отечественные правовые нормы, регулирующие правоотношения в области перемещений физических лиц автомобильным транспортом с использованием цифровых сервисов, а также отечественная доктрина гражданского, предпринимательского и транспортного права, судебная практика Российской Федерации по применению исследуемых правовых норм, практика договорной работы в исследуемой сфере.

Цель и задачи исследования. Целью исследования является решение научной задачи, а именно формирование целостного представления о системе договоров по перемещению физических лиц автомобильным транспортом с использованием цифровых сервисов в Российской Федерации.

Для достижения поставленной цели сформулированы и решены следующие задачи: проанализировать особенности деятельности владельцев (операторов) цифровых сервисов в автомобильной транспортной отрасли; структурировать систему договоров по перемещению физических лиц автомобильным транспортом с использованием цифровых сервисов; проанализировать основы государственного регулирования деятельности по перемещению физических лиц автомобильным транспортом; определить структуру договорных правоотношений в рамках каршеринга и народного

каршеринга; проанализировать особенности договорных правоотношений в рамках перевозок по запросу; выявить правовую природу договорных правоотношений физических лиц в рамках карпулинга; определить сущность договорных правоотношений службы заказа легкового такси с перевозчиком легковым такси; установить особенности договорных правоотношений при обеспечении осуществления деятельности по перевозке физических лиц легковым такси.

Методологическая основа исследования сопровождалась такими общенаучными методами как аналогия, индукция и дедукция, анализ и синтез, обобщение и абстрагирование.

Центральное место в диссертации отводится системному подходу, который использовался при выявлении элементов системы договоров по перемещению физических лиц автомобильным транспортом с использованием цифровых сервисов, определения их свойств и взаимосвязей.

Формально-юридический метод использовался при исследовании юридических дефиниций и конструкций, уяснения смысла и значимости норм права. Сравнительно-правовой метод использовался при фрагментарном исследовании зарубежного законодательства, а метод экономического анализа при исследовании отдельных хозяйственных процессов и явлений, оказывающих влияние на транспортную деятельность.

Информационная база диссертационного исследования состоит из источников и литературы, включающих: 217 источников российской научной литературы, включая монографии, учебники и учебные пособия, статьи, диссертаций и авторефераты; 37 нормативно-правовых актов Российской Федерации; 3 зарубежных нормативно-правовых акта; 5 источников на иностранных языках; 39 актов российской судебной практики; 7 источников, содержащих статистические материалы и относящихся к электронным ресурсам.

Научная новизна диссертационного исследования обусловлена тем, что автор одним из первых систематизировал договоры по перемещению

физических лиц автомобильным транспортом с использованием цифровых сервисов. Автор исследовал совокупность «шеринговых договоров на транспорте», определил их место в транспортных отношениях. Исследователем предложены новые юридические конструкции договора об организации личной мобильности и договора о совместной деятельности попутчиков. Определена правовая природа правоотношений в рамках перевозок по запросу и предложена новая юридическая конструкция договора фрахтования транспортного средства для перевозки пассажира и багажа по запросу. Помимо указанного, автор одним из первых выявил сущность и содержание договорных правоотношений службы заказа легкового такси с фрахтовщиком, а также договорных правоотношений лица, обеспечивающего осуществление деятельности по перевозке физических лиц легковым такси и фрахтовщика.

Положения, выносимые на защиту:

1. Обосновано, что система договоров по перемещению физических лиц автомобильным транспортом с использованием цифровых сервисов в Российской Федерации включает две подсистемы.

Первая «подсистема» включает соглашения, направленные на непосредственное перемещение физического лица из пункта отправления в пункт назначения посредством автомобильного транспортного средства. К ним относятся договор перевозки пассажиров и багажа; договор фрахтования транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа по заказу; договор фрахтования легкового такси для перевозки пассажиров и багажа; договор фрахтования транспортного средства для перевозки пассажира и багажа по запросу.

Вторая «подсистема» включает соглашения, направленные на организацию транспортного процесса с использованием цифровых сервисов. К ним относятся договор об организации перевозок пассажира и багажа легковым такси; договор об обеспечении осуществления деятельности по

перевозке пассажиров и багажа легковым такси; договор об организации личной мобильности; договор о совместной деятельности попутчиков.

Положение соответствует пунктам 2, 16, 19 паспорта научной специальности 5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки.

2. Предложено ввести в научный оборот новую конструкцию «договора об организации личной мобильности», в рамках которой владелец (оператор) цифрового сервиса должен осуществлять комплекс действий, направленных на организацию перемещений физического лица автомобильными транспортными средствами совместного использования посредством функционала цифрового сервиса, а потребитель обязуется соблюдать предусмотренные условия при использовании транспортных средств и функционала цифрового сервиса.

Договор об организации личной мобильности является организационным, рамочным, безвозмездным, консенсуальным, публичным, а также обладает признаками договора присоединения.

Положение соответствует пунктам 2, 7, 16, 19 паспорта научной специальности 5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки.

3. Предложено ввести в научный оборот новую конструкцию «договора фрахтования транспортного средства для перевозки пассажира и багажа по запросу», в рамках которой фрахтовщик обязуется осуществить подачу транспортного средства к посадке пассажиров в указанное место и время для их перевозки в пункт назначения, а также осуществить количественную бронь посадочных мест в транспорте общего пользования, а фрахтователь обязуется указать количество пассажиров и багажа (при наличии), территориальные границы посадки и высадки по маршруту следования транспортного средства, а также оплатить проездную плату по тарифу (с возможностью учета льготных категорий граждан).

Договор фрахтования транспортного средства для перевозки пассажира и багажа по запросу является публичным, двухсторонним, консенсуальным, возмездным, а также обладает признаками договора присоединения.

Положение соответствует пунктам 2, 7, 16, 19 паспорта научной специальности 5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки.

4. Предложено ввести в научный оборот новую конструкцию «договора о совместной деятельности попутчиков», в рамках которой физические лица разделяют расходы или (и) посменно управляют транспортным средством или (и) используют транспортное средство, не принадлежащее ни одному из них в целях совершения совместной поездки для достижения пункта назначения. Соглашение считается заключенным с момента достижения согласия по всем существенным условиям посредством функционала цифрового сервиса. Вкладом попутчиков могут являться профессиональные знания, навыки, умения, денежные средства, а также право временного пользования транспортным средством без его передачи в общую долевую собственность.

Договор о совместной деятельности попутчиков является организационным, многосторонним, консенсуальным, фидуциарным и возмездным.

Положение соответствует пунктам 2, 7, 16, 19 паспорта научной специальности 5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки.

5. Доказано, что правоотношения службы заказа легкового такси и перевозчика легковым такси следует рассматривать в качестве «договора об организации перевозок пассажира и багажа легковым такси», в рамках которого стороны совершают совместные действия в целях извлечения прибыли из последующего заключения договоров фрахтования легкового такси. Вкладом участников являются их профессиональные знания и умения, деловая репутация, право использования функционала цифрового сервиса. Стороны соглашения не передают права на осуществление профессиональной предпринимательской деятельности и пользование легковым такси.

Договор об организации перевозок пассажира и багажа легковым такси является организационным, консенсуальным, многосторонним, возмездным, а также обладает признаками договора присоединения.

Положение соответствует пунктам 2, 7, 16, 19 паспорта научной специальности 5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки.

6. Обосновано, что соглашение об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажира и багажа является самостоятельным видом договора, в рамках которого исполнитель обязуется предоставить заказчику на возмездной основе комплекс прав, включающий временное владение и пользование легковым такси, прохождение регулярных медицинских осмотров и контроля технического состояния транспортного средства, а заказчик обязуется самостоятельно использовать предоставленные права по назначению. Распределение обязанности по содержанию и техническому обслуживанию транспортного средства следует осуществлять вне существенных условий соглашения.

Договор об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажира и багажа является синаллагматическим, консенсуальным и возмездным.

Положение соответствует пунктам 2, 7, 16, 19 паспорта научной специальности 5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки.

Теоретическая значимость исследования выражается в том, что доказанные положения формируют комплексное представление о влиянии цифровизации транспортной отрасли на договорные отношения, возникающие при перемещениях физических лиц автомобильным транспортом, а также на сопутствующие этому отношения. Изложены выводы о необходимости систематизации соответствующих договоров, в том числе, с учетом предлагаемых автором юридических конструкций: договор фрахтования транспортного средства для перевозки пассажира и багажа по запросу; договор об организации личной мобильности; договор о совместной деятельности попутчиков. Проведена модернизация научного представления

о правовой природе договорных правоотношений службы заказа легкового такси с перевозчиком легковым такси, а также договорных правоотношений при обеспечении осуществления деятельности по перевозке физических лиц легковым такси. Определено влияние деятельности владельцев (операторов) цифровых сервисов на исследуемые правоотношения. Совокупность изложенных выводов значима для дальнейшего развития доктрины гражданского права и отражается на целостности научного представления о транспортной деятельности.

Практическая значимость исследования выражается тем, что изложенные выводы и предложения, могут использоваться для совершенствования положений главы 40 Гражданского кодекса Российской Федерации, Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта и иных специализированных нормативно-правовых актов, регулирующих отношения по перемещению физических лиц автомобильным транспортом с использованием цифровых сервисов. Предложенные договорные конструкции позволят заполнить правовые пробелы, усовершенствовать безопасность и комфорт транспортных услуг для конечных потребителей.

Помимо указанного, результаты исследования также могут использоваться при формировании единообразного подхода правоприменительной практики судебными инстанциями, а классификация проанализированных договорных отношений в качестве транспортных, при отсутствии их специального нормативно-правового регулирования, позволит применять аналогию закона.

Степень достоверности и апробация результатов исследования. Отдельные предложения диссертанта апробированы в выступлениях на следующих научно-практических конференциях и конгрессах: X Международной научно-практической конференции «Ценностные основания российской правовой культуры», посвященной памяти профессора, члена-корреспондента РАН Геннадия Васильевича Мальцева; XI Международной

научно-практической конференции «Право в условиях глобальных вызовов», посвященной памяти профессора, члена-корреспондента РАН Геннадия Васильевича Мальцева; III Международном научно-практическом форуме «Безопасность государства и благополучие человека: новые стратегии и вызовы»; Поволжском юридическом конгрессе, посвященном 50-летию юридического образования в Ульяновской области.

Основные положения и результаты диссертационного исследования опубликованы автором в научных статьях, в том числе в изданиях, рекомендованных ВАК Минобрнауки РФ: Скварко У.А. Проблемы правового регулирования автомобильных грузоперевозок в Российской Федерации // Право и экономика, 2021, №8. С. 64-69; Скварко У.А. Пробелы транспортной безопасности: временное явление или осознанная политика? // Право и экономика, 2022, №8. С.44-51; Скварко У.А. Правовая природа правоотношений службы заказа легкового такси с перевозчиком легковым такси // Право и экономика, 2024, №6. С.51-55; Скварко У.А. Аренда как элемент правоотношений по обеспечению осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси // Юридический мир, 2024, №11. С. 24-27; Скварко У.А. Цифровые транспортные сервисы как элемент информационной инфраструктуры // Право и экономика, 2024, №12. С. 48-51; Скварко У.А. Особенности правового регулирования правоотношений в рамках карпулинга // Академия права, 2024, №1. С.61-67; Скварко У.А. Правовые вопросы обеспечения безопасности при перевозках пассажиров и багажа легковым такси // Безопасность государства и благополучие человека: в 2 т. Том 1: монография / Коллектив авторов: Н. В. Ариев, К. М. Бобров, О. Е. Буженко [и др.]. — Москва: Издательский дом «Дело» РАНХиГС, 2024. С.83-93.

Структура исследования обусловлена его предметом, целью и задачами. Работа состоит из введения, трех глав, заключения и библиографического списка. В первой и второй главах исследования по три параграфа, а в третьей главе – два параграфа.