

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

Диссертация на соискание

ученой степени кандидата юридических наук

Научный руководитель

Иванова Татьяна Николаевна

кандидат юридических наук,
доцент

Москва, 2025

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
Глава 1 Теоретические основы правового регулирования перемещений физических лиц автомобильным транспортом с использованием цифровых сервисов.....	23
1.1 Правовое регулирование организации транспортной деятельности с использованием цифровых сервисов.....	23
1.2 Систематизация договоров по перемещению физических лиц автомобильным транспортом с использованием цифровых сервисов.....	50
1.3 Государственное регулирование деятельности по перемещению физических лиц автомобильным транспортом	68
Глава 2 Правовое регулирование новых договорных конструкций при перемещении физических лиц автомобильным транспортом с использованием цифровых сервисов.....	94
2.1 Правовая сущность отношений по перемещению физических лиц посредством сервисов «каршеринг» и «народный каршеринг».....	94
2.2 Правовая природа отношений при перевозках по запросу.....	122
2.3 Правовая характеристика перемещений физических лиц посредством сервиса «карпулинг».....	142
Глава 3 Особенности перемещений физических лиц с использованием легковых такси.....	169
3.1 Правовое регулирование отношений службы заказа легкового такси с перевозчиком легковым такси.....	169
3.2 Обеспечение осуществления деятельности по перевозке физических лиц легковым такси.....	194
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	218
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК	221

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. Глобальная транспортная цифровизация представляется элементом, предопределяющим технологический суверенитет государства и его место в международном сообществе. Вместе с тем, развитость транспортной системы является одним из неотъемлемых критериев оценки социально-экономического процветания общества. Данные обстоятельства обуславливают стратегические направления государственной политики. В частности, Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года предусматривает цифровую трансформацию отрасли и ускоренное внедрение новых технологий. При этом выделяются проблемы (а) недостаточности качества, безопасности и доступности транспортных услуг для населения; (б) перегруженности дорожной сети в городских агломерациях; (в) высокого количества выбросов парниковых газов в атмосферу при необходимости низкоуглеродной трансформации транспортной отрасли¹. Стратегическое направление в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года также направлено на формирование цифровой транспортной инфраструктуры и расширение области применения цифровых сервисов и т.д.² В недалеком будущем цифровые сервисы формата «мобильность как услуга» будут применяться на всех видах общественного транспорта, а также при использовании такси и каршеринга. Их интеграция в транспортную деятельность способствует внедрению «новых бизнес-моделей на рынках» и переосмыслению «роли государства как доминанты в сегменте транспортных услуг»³.

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.

В свете изложенного, классические способы взаимодействия сторон договорных правоотношений на транспорте существенно преобразовываются, что влияет на качество и стоимость услуг, а также влечет перераспределение спроса. Например, после внедрения в организацию перевозочной деятельности функционала агрегатора отмечается рост рынка такси в количественных и стоимостных показателях, сокращение стоимости поездки, сокращение доли нелегальных перевозчиков, повышение уровня безопасности перевозочной услуги, общий рост удовлетворенности пассажира предоставленной услугой. Среди негативных факторов выделяются снижение уровня квалификации водителей легкового такси и увеличение их рабочей смены⁴. По состоянию на 2023 год, основные проблемы в области предоставления таксомоторных услуг связаны с нехваткой водителей и дефицитом автомобильных транспортных средств определенных категорий, ростом расходов водителей и таксопарков, неготовностью отдельных регионов Российской Федерации к вступлению в силу новых правил осуществления перевозочной деятельности посредством легковых такси. Поскольку соответствующие обстоятельства влияют на стоимость услуги, зафиксировано возвращение спроса на поездки легковым такси, соответствующего периоду 2021 года. Наиболее сильное снижение за двухлетний период наблюдалось в населенных пунктах с численностью населения от 100 до 500 тысяч человек⁵.

Вместе с тем, важнейшим направлением развития транспортной отрасли является «рост паратранзита – такси и каршеринга»⁶. При этом активно развиваются такие альтернативные способы перемещений физических лиц автомобильным транспортом как «каршеринг» (краткосрочная аренда автомобильного транспортного средства), «народный каршеринг» (краткосрочная аренда физическим лицом личного автомобильного транспорта у другого

⁴ Оценка эффектов от внедрения ЦП такси для агрегатора (оператора ЦП) // НИУ ВШЭ : [сайт]. URL: <https://www.hse.ru/mirror/pubs/share/345234431.pdf> (дата обращения: 15.01.2025).

⁵ Положение отрасли такси в России в 2023 году: анализ экономических и регуляторных процессов // ac.gov.ru : [сайт]. URL: https://ac.gov.ru/uploads/publications/taxi_app.pdf (дата обращения: 15.01.2025).

⁶ 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.

физического лица), «карпулинг» (совместные поездки, осуществляемые физическими лицами преимущественно на дальние расстояния с целью оптимизации расходов). Соответствующие способы перемещений возникли в результате развития шеринговой экономики (экономики совместного потребления). Однако, само по себе повторное употребление актива, бывшего в употреблении, не является новым способом потребления. При этом особенность шеринговой экономики, в том числе, проявляется в использовании современных цифровых сервисов. Популяризация указанных способов перемещений дополнительно обуславливается экологической «зеленой повесткой» по сокращению количества выброса парниковых газов в атмосферу, а также морально-нравственной реакцией отдельной категории физических лиц (антиконсьюмеризм) на устоявшиеся ценности «общества потребления». В свете изложенного, из Распоряжения Правительства Российской Федерации от 28.12.2022 №4261-р «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года» следует, что предполагаемый объем использования транспортных шеринговых сервисов в денежном выражении составит ежегодный рост на 15% вплоть до 2030 года. К 2030 году ожидается, что цифровой сервис каршеринг будут использовать 20-30% мирового населения. Согласно прогнозу, к 2025 году автопарк каршеринга в России увеличится более чем до 170 тыс. единиц⁷. При этом согласно данным Российской ассоциации электронных коммуникаций (далее – РАЭК) по итогу 2020 года, объем транзакций российских шеринговых сервисов показал рост в 39%⁸. В 2021 году РАЭК совместно с партнерами провела исследование объема транзакций на транспортных «шеринговых» сервисах и зафиксировала рост более чем на 85% по сравнению с показателями прошлого года. В том числе,

⁷ 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.

⁸ Экономика совместного пользования (ЭСП) в России 2020 // РАЭК : [сайт]. URL: <https://raec.ru/activity/analytics/9845/> (дата обращения: 15.01.2025).

исследование включало анализ рынков каршеринга и карпулинга⁹. Согласно финансовым результатам компании «Ситидрайв», за 2023 год оборот цифрового сервиса каршеринг демонстрирует рост более 66%, количество поездок увеличилось в 1,5 раза, а прирост автопарка составляет 40%¹⁰.

Помимо указанного, внедрение цифровых сервисов в транспортную отрасль способствует становлению новых видов перевозочной деятельности. Например, во исполнение Поручения Президента Российской Федерации по итогам заседания Президиума Госсовета по вопросам развития общественного транспорта активно развиваются «перевозки по запросу»¹¹. На территории Москвы по итогу 2023 года спрос на экспериментальные персонализированные перевозки общественным транспортом увеличился на 20% и достиг показателя в 700 тысяч поездок¹². Эффект от перевозок по запросу проявляется в сокращении времени в пути наполовину по сравнению с регулярными пассажирскими перевозками, а также в уменьшении стоимости поездки по сравнению с легковым такси в пять раз¹³.

Учитывая изложенное, следует признать, что наблюдается устойчивая тенденция внедрения цифровых сервисов в повседневные перемещения физических лиц автомобильным транспортом. При этом деятельность субъектов, управляющих цифровыми сервисами, может оказывать решающее влияние на общие условия оказания транспортных услуг и нарушать права потребителей, а также создавать опасность причинения вреда жизни, здоровью и имуществу неограниченного круга лиц. Популяризация «платформенной занятости» водителей автомобильных транспортных средств также способствует появлению

⁹ Российский рынок транспортного шеринга-2021: РОСТ на 85% // РАЭК : [сайт]. URL: <https://raec.ru/live/branch/12846/?ysclid=lt2w8bvd8i527305360> (дата обращения: 15.01.2025).

¹⁰ Оборот сервиса каршеринга «Ситидрайв» в 2023 году вырос на 66% // Интерфакс : [сайт]. URL: <https://www.interfax.ru/business/944966?ysclid=lt2wa0vqvw959862293> (дата обращения: 15.01.2025).

¹¹ Перечень поручений по итогам заседания Президиума Госсовета по вопросам развития общественного транспорта // kremlin.ru : [сайт]. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/72287> (дата обращения: 15.01.2025).

¹² В 2023 году вы пользовались сервисом «По пути» на 20% чаще, чем в 2022 // Мосгортранс : [сайт]. URL: <https://mosgortrans.ru/about/projects/po-puti/v-2023-godu-vy-polzovalis-servisom-po-puti-na-20-chashche-chem-v-2022/> (дата обращения: 15.01.2025).

¹³ Транспорт по запросу // Датапакс : [сайт]. URL: <https://itforum.admhmao.ru/upload/iblock/a24/M.Isaev.pdf> (дата обращения: 15.01.2025).

дополнительных рисков. Представляется, что данные обстоятельства недопустимы в правоотношениях с участием физических лиц.

В это же время, действующее транспортное законодательство, регламентирующее перемещения физических лиц автомобильным транспортом с использованием цифровых сервисов, является фрагментарным.

На сегодняшний день, законодатель ввел в перевозочную деятельность легковым такси самостоятельный субъект – службу заказа легкового такси, а также две договорные конструкции, направленные на организацию транспортных правоотношений: договор службы заказа легкового такси с перевозчиком легковым такси и договор об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси. Вместе с тем, соответствующие нововведения являются недостаточно исследованными и требуют дополнительных изысканий для выявления их сущности и влияния на транспортную деятельность.

Одновременно, законодатель неоднократно стремился разработать и принять специализированные нормативно-правовые акты, упорядочивающие правоотношения в рамках «шеринговых договоров на транспорте»¹⁴. Однако, на сегодняшний день в отношении каршеринга и народного каршеринга отсутствует единство мнений в части определения правовой природы возникающих правоотношений. Как отмечают некоторые исследователи, «даже о том, что, собственно говоря, представляет собой каршеринг, говорить приходится с большой опаской. Все потому, что практика, как это бывало неоднократно, сделала огромный шаг вперед, а законодательная база осталась далеко позади. Нет ни федерального закона о каршеринге, ни достаточной судебной практики. Есть лишь заявления о том, что это полноценный вид общественного транспорта, да ряд актов регионального уровня»¹⁵. В этой связи, одной из проблем юридического конструирования в транспортном праве является определение

¹⁴ Актуальные проблемы транспортного права : учеб. / под ред. А.В. Габова, С.Ю. Морозова. М. : Проспект, 2023. С. 262.

¹⁵ Тарасенкова А.Н. Движимое имущество: что, где и как арендовать. М. : Редакция «Российской газеты», 2021. С. 58.

общих признаков, свойственных «шеринговым договорам на транспорте» и их систематизацией¹⁶.

Аналогичный нормативный пробел относится и к перевозкам по запросу. В этой связи, одним из направлений деятельности во исполнение вышеуказанного Поручения Президента Российской Федерации является «установление правовых основ регулирования перевозок по запросу пассажиров»¹⁷. Более того, в отсутствии общепринятого универсального определения цифровых сервисов не приходится говорить и об однозначном понимании их сущности в транспортной деятельности.

Исходя из сложившихся обстоятельств, практическая реализация стратегических целей и задач государства в автомобильной транспортной отрасли влечет множество доктринальных вопросов. Вместе с тем, 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 каршеринга и народного каршеринга, а также перевозок по запросу. В то же время, следует учитывать, что соответствующая договорная система является

¹⁶ Актуальные проблемы транспортного права : учеб. / под ред. А.В. Габова, С.Ю. Морозова. М. : Проспект, 2023. С. 250.

¹⁷ Перечень поручений по итогам заседания Президиума Госсовета по вопросам развития общественного транспорта [Электронный ресурс] : утв. Президентом Рос. Федерации 17 сент. 2023 № Пр-1855ГС. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

открытой, а потому взаимосвязана с иными (внедоговорными) правовыми средствами. Следовательно, их доктринальный анализ также способствует выявлению сущности исследуемой деятельности на транспорте.

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 разработанности научной проблемы. 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. Иванова, 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.

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 следующие задачи:

- 1) Проанализировать особенности деятельности владельцев (операторов) цифровых сервисов в автомобильной транспортной отрасли;
- 2) Структурировать систему договоров по перемещению физических лиц автомобильным транспортом с использованием цифровых сервисов;
- 3) Проанализировать основы государственного регулирования деятельности по перемещению физических лиц автомобильным транспортом;
- 4) Определить структуру договорных правоотношений в рамках каршеринга и народного каршеринга;

- 5) Проанализировать особенности договорных правоотношений в рамках перевозок по запросу;
- 6) Выявить правовую природу договорных правоотношений физических лиц в рамках карпулинга;
- 7) Определить сущность договорных правоотношений службы заказа легкового такси с перевозчиком легковым такси;
- 8) Установить особенности договорных правоотношений при обеспечении осуществления деятельности по перевозке физических лиц легковым такси.

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 диссертационного 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.

Теоретическую основу исследования составляют научные труды дореволюционных и современных ученых в сфере гражданского, предпринимательского, транспортного права. Помимо ранее указанных, в их числе следует выделить таких научных деятелей, как А.А. Ананьева, К.М. Арсланов, А.В. Афанасьевская, М.К. Александров-Дольник, М.И. Брагинский, М.А. Бажина, И.И. Батищев, Н.А. Бутакова, Ю.Н. Боярская, Т.А. Бубновская, И.Л. Бурова, В.А. Белов, А.И. Бычков, Е.В. Вавилин, В.В. Витрянский, В.А. Вайпан, В.Н. Гречуха, А.В. Габов, В.Г. Голубцов, Т.В. Дерюгина, С.Р. Дерюгина, Н.А. Духно, Н.А. Дорохова, С.А. Долгов, В.А. Егiazаров, А.Е. Егоров, А.А. Затолокин,

А.И. Землин, И.С. Зыкин, О.С. Иоффе, Т.Н. Иванова, Н.А. Иванова, А.А. Иванов, О.А. Красавчиков, О.В. Карпеев, В.В. Кулаков, Д.В. Кожемякин, К.Б. Кораев, А.Ю. Кабалкин, С.А. Краснова, С.Ю. Морозов, С.А. Муратова, С.М. Миронова, В.С. Нерсисянц, В.Ф. Попондуполо, К.П. Победоноστήев, И.А. Покровский, И.В. Погодина, М.А. Рожкова, О.Н. Садиков, Э.Л. Сидоренко, Е.А. Суханов, Е.Д. Суворов, Ю.Б. Суворов, М.А. Тарасов, Е.М. Тужилова-Орданская, В.В. Тощенко, А.И. Трусов, Т.А. Тухватуллин, Д.С. Федотова, Л.А. Чеговадзе, Г.Ф. Шершеневич, К.К. Яичников, С.Г. Яшнова и других.

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 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.

Обоснованность и достоверность результатов исследования подтверждаются анализом нормативно-правовых актов, статистическими и

аналитическими исследованиями, правоприменительной практикой и критическим осмыслением трудов российских правоведов, отражающих проблематику диссертационного исследования, а также целями и задачами стратегических направлений государственной деятельности в сфере совершенствования транспортной отрасли.

Научная новизна работы 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.

Научная новизна работы конкретизирована в следующих *положениях, выносимых 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 фраховщик обязуется осуществить подачу транспортного средства к посадке пассажиров в указанные место и время для их перевозки в пункт назначения, а также осуществить количественную бронь посадочных мест в транспорте общего пользования, а фрахователь 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.

В целях практической реализации этих и некоторых других выводов диссертации автор разработал *предложения по совершенствованию действующего законодательства Российской Федерации:*

1. Изложить статью 20 Федерального закона от 29 декабря 2022 года № 580-ФЗ «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» в следующей редакции:

«Статья 20. Договор об организации перевозок пассажира и багажа легковым такси.

1. По договору об организации перевозок пассажира и багажа легковым такси служба заказа легкового такси и перевозчик легковым такси осуществляют совместные действия в целях извлечения прибыли из последующего заключения публичного договора фрахтования легкового такси.

2. Распределение прибыли, полученной в результате заключения публичного договора фрахтования легкового такси, осуществляется на основании соглашения сторон.

3. Договор об организации перевозок пассажира и багажа легковым такси заключается в письменной форме в соответствии с требованиями Гражданского кодекса Российской Федерации.

4. Договор между службой заказа легкового такси и физическим лицом заключается до получения им разрешения на осуществление перевозочной деятельности.

2. Дополнить статью 2 Федерального закона от 8 ноября 2007 года № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» следующим содержанием:

«38) индивидуальная мобильность – способ перемещения физических лиц посредством краткосрочного владения и пользования транспортным средством без получения услуг по управлению;

39) совместная поездка – способ перемещения физических лиц, предполагающий осуществление совместной деятельности в рамках которой попутчики разделяют расходы или (и) посменно управляют транспортным средством или (и) используют транспортное средство, не принадлежащее ни одному из них в целях достижения пункта назначения посредством перемещения автомобильным транспортным средством;

40) пользователи – физические лица, использующие функционал цифрового сервиса в целях осуществления индивидуальной мобильности и (или) осуществления совместной поездки и (или) получения услуг по одному из видов договора перевозки пассажира и багажа, закрепленных статьей 5 настоящего Федерального закона.

3. Дополнить Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» статьей 5.1 следующего содержания:

«Статья 5.1. Организация индивидуальной мобильности и совместных поездок.

1. При организации индивидуальной мобильности владелец (оператор) цифрового транспортного сервиса должен документально удостовериться в надлежащем техническом состоянии транспортного средства и наличии права пользователя на управление транспортным средством.

2. Требования пункта 1 настоящей статьи также распространятся на организацию совместных поездок физических лиц. При организации совместной поездки физических лиц владелец (оператор) цифрового сервиса дополнительно запрашивает заверение пользователя об отсутствии намерений осуществлять посредством функционала цифрового сервиса предпринимательскую деятельность, а также документальное подтверждение отсутствия процесса уголовного преследования или наличия неснятой или непогашенной судимости за преступления против жизни, здоровья и половой неприкосновенности физических лиц, грабежи и разбои, а также против общественной безопасности, конституционного строя и безопасности государства, против мира и безопасности человечества, относящиеся Федеральным законом от 13.06.1996 № 63-ФЗ «Уголовный кодекс Российской Федерации» к преступлениям средней тяжести, тяжким и особо тяжким.

3. Владелец (оператор) цифрового сервиса вправе отказать в организации заключения договора пользователям, не предоставившим информацию, указанную в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, а также осуществить их временную блокировку при выявлении предоставления недостоверной информации до устранения несоответствий.

4. При невыполнении обязанностей, установленных пунктами 1 и 2 настоящей статьи, владелец (оператор) цифрового транспортного сервиса несет солидарную ответственность с лицом, заключившим договор посредством

функционала цифрового сервиса в случае причинения вреда жизни, здоровью и имуществу пользователей или иных физических лиц.

5. Владелец (оператор) цифрового сервиса освобождается от ответственности, установленной пунктом 4 настоящей статьи, в случае получения от пользователей недостоверной информации, установленной пунктами 1 и 2 настоящей статьи.

6. При предоставлении недостоверной информации, указанной в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, пользователи несут ответственность в соответствии с действующим законодательством.

7. Установленные настоящей статьей правила не распространяются на деятельность служб заказа легкового такси и профессиональных перевозчиков, использующих функционал цифровых сервисов в целях заключения договоров перевозки, закрепляемых статьей 5 настоящего Федерального закона.»

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 и положений диссертационного исследования значима для дальнейшего развития доктрины

гражданского права и соответствующих правовых норм, а также отражается на целостности научного представления о транспортной деятельности.

Практическое значение результатов 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 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.

Достигнутые результаты могут быть использованы в учебном процессе в рамках реализации образовательных программ по направлению «Юриспруденция», а также в практической деятельности заинтересованных юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, предоставляющих транспортные услуги физическим лицам.

Апробация результатов исследования. Диссертация подготовлена, рецензированная и обсуждена на кафедре гражданского права и процесса Института права и национальной безопасности Российской академии народного хозяйства и государственного управления при Президенте Российской Федерации. Теоретические и практические выводы и предложения докладывались и обсуждались на следующих научно-практических конференциях и конгрессах:

1. X Международной научно-практической конференции «Ценностные основания российской правовой культуры», посвященной памяти профессора, члена-корреспондента РАН Геннадия Васильевича Мальцева (Москва, 25.04.2023

г.). Тема выступления: «Новые договорные конструкции в транспортных правоотношениях».

2. III Международном научно-практическом форуме «Безопасность государства и благополучие человека: новые стратегии и вызовы» (Москва, 07.12.2023 г. – 09.12.2023 г.). Тема выступления: «Правовые вопросы обеспечения безопасности при перевозках пассажиров и багажа легковым такси».

3. XI Международной научно-практической конференции «Право в условиях глобальных вызовов» (Москва, 19.04.2024 г. – 20.04.2024 г.), посвященной памяти профессора, члена-корреспондента РАН Геннадия Васильевича Мальцева. Тема выступления: «Определение правовой сущности перевозок по запросу».

4. Поволжском юридическом конгрессе, посвященном 50-летию юридического образования в Ульяновской области (Ульяновск, 03.10.2024 г. – 04.10.2024 г.). Тема выступления: «Средства индивидуальной мобильности в транспортных правоотношениях».

Перечень публикаций автора. Предложения автора получили отражения в научных публикациях, размещенных в журналах, рекомендованных Высшей аттестационной комиссии при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации:

1. Скварко У.А. Проблемы правового регулирования автомобильных грузоперевозок в Российской Федерации // Право и экономика, 2021, №8. С. 64-69.

2. Скварко У.А. Пробелы транспортной безопасности: временное явление или осознанная политика? // Право и экономика, 2022, №8. С.44-51.

3. Скварко У.А. Правовая природа правоотношений службы заказа легкового такси с перевозчиком легковым такси // Право и экономика, 2024, №6. С.51-55.

4. 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.

5. Скварко У.А. Цифровые транспортные сервисы как элемент информационной инфраструктуры // Право и экономика, 2024, №12. С 48-51.

Также, диссертантом опубликована научная статья в журнале Российского индекса научного цитирования:

1. Скварко У.А. Особенности правового регулирования правоотношений в рамках карпулинга // Академия права, 2024, №1. С.61-67.

Вместе с тем, опубликована научная статья по итогам международного научно-практического форума:

1. 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.

Глава 1 Теоретические основы правового регулирования перемещений физических лиц автомобильным транспортом с использованием цифровых сервисов

1.1 Правовое регулирование организации транспортной деятельности с использованием цифровых сервисов

Стремление общества к научно-технологическому прогрессу, а также созданию условий, позволяющих усовершенствовать простоту и комфорт повседневной жизни, способствует развитию цифровых технологий, трансформирующих экономические отношения в цифровую форму¹⁸. В свою очередь, стремительное развитие этих технологий сопровождается их внедрением в транспортную отрасль. Например, Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года предусматривает «развитие цифровых каналов и платформ для взаимодействия с конечными потребителями и участниками рынка», а также развитие цифровых сервисов формата «мобильность как услуга»¹⁹.

В результате внедрения в транспортную деятельность цифровых технологий все большую актуальность приобретает «платформенная экономика», предполагающая реализацию продукции посредством использования цифровой платформы²⁰. Переход торговли в электронную форму обуславливает необходимость анализа её адаптации к новым цифровым технологиям²¹. Так, из законопроекта «О платформенной экономике в Российской Федерации» следует,

¹⁸ Актуальные проблемы транспортного права : учеб. / под ред. А.В. Габова, С.Ю. Морозова. М. : Проспект, 2023. С. 416.

¹⁹ 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.

²⁰ Бурова А.Ю. Цифровая экосистема как способ ведения предпринимательской деятельности: юридический взгляд // Актуальные проблемы рос. права. 2023. № 11. С. 111–117.

²¹ Андреева Л.В. Элементы цифровых технологий в торговой и закупочной деятельности (правовой аспект) // Предпринимат. право. Приложение «Право и Бизнес». 2019. № 1. С. 15–21.

что соответствующая экономическая модель представляется «совокупностью имущественных отношений, складывающихся в результате взаимодействия неограниченного круга лиц посредством цифровых платформ для осуществления предпринимательской деятельности или в иных целях»²². Платформенная организация экономических отношений означает, что взаимодействие субъектов происходит посредством специальной «технологической площадки (платформы)», представляющей не только местом встречи, но и ее организатором, регулятором процесса взаимодействия²³.

Считаем, что развитие такого способа организации правоотношений между субъектами экономической деятельности также оказало влияние на масштабирование в транспортной отрасли шеринговой экономики (экономики совместного потребления), под которой в наиболее общем виде следует понимать коллективное использование бывших в употреблении активов путем обмена или аренды посредством цифровых технологий. При этом совместное использование транспортных средств не получило бы серьезного развития в отсутствие интеграции новейших цифровых технологий, позволяющих работать эффективно и результативно²⁴. Цифровые платформы (онлайн-платформы)²⁵ рассматриваются в качестве инструмента шеринговой экономики²⁶, а некоторые авторы и вовсе выделяют «шеринг-платформы» в качестве вида цифровой платформы²⁷. В свою очередь, Е.Ф. Авдокушин и Е.Г. Кузнецова указывают, что шеринговая экономика является «обновленной формой кооперативистских отношений». При этом ее технологии изначально внедрялись в бизнес-модели как маркетинг. Предполагалось, что после временного пользования тем или иным имуществом

²² О платформенной экономике в Российской Федерации : проект федер. закона // Федер. портал проектов норматив. правовых актов. URL: <https://regulation.gov.ru/Regulation/Npa/PublicView?npaID=152517> (дата обращения: 19.01.2025).

²³ Жевняк О.В. Цифровые платформы как вид экономических рыночных отношений и отражение этого аспекта в правовом режиме цифровых платформ // Юрид. исследования. 2023. № 8. С. 96–126.

²⁴ ЕЭК ООН. Укрепление потенциала стран Центральной Азии для разработки политики устойчивой городской мобильности в отношении инициатив по каршерингу и карпулингу // UNECE : [сайт]. URL: https://unece.org/sites/default/files/2020-12/2096020_R_pdf_web.pdf (дата обращения: 19.01.2025).

²⁵ Габов А.В. Онлайн-урегулирование споров участников цифровых платформ (экосистем) // Вестн. гражд. процесса. 2022. № 1. С. 208–235.

²⁶ Шилоносова Н.В., Бутрина Ю.В. Анализ развития онлайн-платформ в условиях шеринговой экономики // Вестн. ЮУрГУ. Серия: Экономика и менеджмент. 2019. № 4. С. 167–179.

²⁷ Терещенко Л.К. Цифровые платформы: подходы к регулированию // Журнал рос. права. 2024. № 9. С. 163–175.

определенного бренда субъект полюбит его и захочет приобрести в собственность. Для дополнительной стимуляции спроса, в данном случае, также предполагался зачет стоимости аренды при заключении договора купли-продажи. Однако современная шеринговая экономика меняет ключевые критерии оценки успешности бизнеса и его модели. Так, на смену критерию количества проданных транспортных средств может прийти показатель количества пройденных километров²⁸.

Учитывая изложенное, следует признать, что помимо классических перемещений физических лиц автомобильным транспортом в рамках перевозочной деятельности, цифровая трансформация транспортной отрасли способствует развитию альтернативных перемещений посредством:

(а) каршеринга (carsharing), предполагающего краткосрочную аренду автомобильного транспортного средства («Яндекс.Драйв», «BelkaCar», «Делимобиль»);

(б) народного каршеринга, предполагающего сдачу в краткосрочную аренду физическим лицом личного автомобильного транспорта другим физическим лицам («Рули»);

(в) карпулинга (carpooling), предполагающего совместные поездки, осуществляемые физическими лицами преимущественно на дальние расстояния с целью оптимизации расходов («BlaBlaCar», «BeerCar»);

(г) совместных поездок легковым такси, предполагающих объединение заказов физических лиц, следующих в одном направлении (Тариф «Вместе» Яндекс GO и др.);

(д) также возможно сочетание каршеринга и карпулинга, при котором физическое лицо может арендовать транспортное средство и взять с собой попутчика в целях оптимизации расходов и т.д.

В свете изложенного, цифровые каналы взаимодействия при организации транспортной деятельности приобретают особое значение. Одновременно, в

²⁸ Авдокушин Е.Ф., Кузнецова Е.Г. Экономика совместного потребления: сущность и некоторые тенденции развития // Экономический журнал. 2019. № 2 (54). С. 6–19.

нормативно-правовых актах отсутствует общепризнанная дефиниция цифровой платформы. Например, Решение Высшего Евразийского экономического совета от 11.10.2017 № 12 «Об Основных направлениях реализации цифровой повестки Евразийского экономического союза до 2025 года» определяет цифровую платформу как «систему средств, поддерживающую использование цифровых процессов, ресурсов и сервисов значительным количеством субъектов цифровой экосистемы и обеспечивающую возможность их бесшовного взаимодействия»²⁹. Также цифровая платформа может определяться как «бизнес-модель, позволяющая потребителям и поставщикам связываться онлайн для обмена продуктами, услугами и информацией (цифровыми сервисами), включая предоставление продуктов/услуг/информации собственного производства»³⁰. А иногда и вовсе как «совокупность информационных технологий и технических средств, обеспечивающих решение указанных в настоящем пункте технологических задач и взаимодействие субъектов хозяйственной деятельности в сфере промышленности»³¹. В свою очередь, из Основных направлений развития финансового рынка Российской Федерации на 2023 год и период 2024 и 2025 годов следует, что цифровая платформа – это «информационная система, работающая через сеть «Интернет», которая обеспечивает взаимодействие участников платформы друг с другом, позволяя им создавать и обмениваться ценностями»³². Из законопроекта «О платформенной экономике в Российской Федерации» также следует, что цифровая платформа является «информационной системой и (или) сайтом в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», и (или) программой для электронных вычислительных машин,

²⁹ Об Основных направлениях реализации цифровой повестки Евразийского экономического союза до 2025 года : решение Высшего Евразийского экономического совета от 11 окт. 2017 № 12 // ЕАЭС : [сайт]. URL: <https://docs.eaeunion.org/documents/320/3264/> (дата обращения: 24.01.2025).

³⁰ Концепции общего регулирования деятельности групп компаний, развивающих различные цифровые сервисы на базе одной «Экосистемы» // Минэкономразвития РФ : [сайт]. URL: https://economy.gov.ru/material/departments/d31/koncepciya_gos_regulirovaniya_cifrovyyh_platform_i_ekosistem/ (дата обращения: 24.01.2025).

³¹ Об утверждении Правил предоставления субсидий российским организациям на возмещение части затрат на разработку цифровых платформ и программных продуктов в целях создания и (или) развития производства высокотехнологичной промышленной продукции : постановление Правительства Рос. Федерации от 30 апр. 2019 № 529 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2019. № 19, ст. 2286.

³² Основные направления развития финансового рынка Российской Федерации на 2023 год и период 2024 и 2025 годов // Вестн. Банка России. 2022. № 63. С. 65.

обеспечивающие технические, организационные, информационные и иные возможности для взаимодействия неограниченного круга лиц, в том числе, в целях обмена информацией и ее распространения, продажи товаров, выполнения работ, оказания услуг»³³.

Из рассмотренных определений следует, что на сегодняшний день законодатель не выработал единого подхода к определению цифровой платформы. В частности, понятие определяется через «систему средств», «бизнес-модель», «совокупность информационных технологий и технических средств», «информационную систему» и т.д. В этой связи, исследовав эволюцию законодательного подхода к определению данного термина, А.В. Габов также выявил, что сущность явления не уяснена, понятие не выработано, единство терминологии отсутствует (как синонимы используются понятия «онлайн-платформа», «цифровая онлайн платформа и др.»)³⁴. При этом для выявления сущности цифровой платформы целесообразно обратиться к доктринальным изысканиям.

Как отмечает Л.К. Терещенко, цифровая платформа, прежде всего, представляется информационной системой, а ее основная характеристика выражается обеспечением в интернет-среде взаимодействия между большим количеством участников и координации их действий³⁵. Иное определение цифровой платформы дает А.С. Пашкин, который утверждает, что она является сложной информационной системой, «в которой идут бизнес-процессы, обеспечивающие выполнение функций взаимосвязи между участниками рынков, открытые для использования клиентами и партнерами, разработчиками приложений, поставщиками услуг и агентами»³⁶. Учитывая приведенные позиции, следует обратиться к легальному определению информационной системы. Согласно Федеральному закону от 27.07.2006 №149-ФЗ «Об информации,

³³ О платформенной экономике в Российской Федерации : проект федер. закона // Федер. портал проектов норматив. правовых актов. URL: <https://regulation.gov.ru/Regulation/Npa/PublicView?npaID=152517> (дата обращения: 24.01.2025).

³⁴ Габов А.В. Цифровая платформа как новое правовое явление // Пермский юрид. альманах. 2021. № 4. С. 13–82.

³⁵ Терещенко Л.К. Цифровые платформы: подходы к регулированию // Журнал рос. права. 2024. № 9. С. 163–175.

³⁶ Пашкин С.А. Развитие цифровых платформ в России // Международ. науч.-исслед. журнал. 2024. № 1. URL: <https://research-journal.org/archive/1-139-2024-january/10.23670/IRJ.2024.139.47> (дата обращения: 26.01.2025).

информационных технологиях и о защите информации», информационная система – это «совокупность содержащейся в базах данных информации и обеспечивающих ее обработку информационных технологий и технических средств». В этой связи, особую актуальность приобретает позиция А.В. Габова, согласно которой цифровая платформа (онлайн-платформа) выступает «универсальным посредником» и прежде всего, для внешнего мира является сайтом, интернет-ресурсом³⁷. Автор рассматривает ее как «модель удаленного взаимодействия, своего рода сеть контрактов, которые завязаны на эту платформу, совокупность которых может, по существу, заменять прежние институты»³⁸.

Для сравнения, как отмечает К.Л. Томашевский, в зарубежном законодательстве понятие цифровых платформ также встречается не часто³⁹. При этом формирование «платформенного права» в зарубежной литературе началось несколько лет назад⁴⁰. В этой связи, опора на персонифицированные правовые нормы в соответствующей сфере на сегодняшний день невозможна, поскольку они отсутствуют или только разрабатываются⁴¹. Одновременно, в наиболее простом виде платформа может определяться как совокупность цифровых механизмов, алгоритмы которых обслуживают организацию и структуру экономической и социальной деятельности⁴². При этом в Обзоре Международной организации труда цифровая платформа определяется как «цифровая инфраструктура, которая обеспечивает взаимодействие между двумя или более группами и позиционирует себя в качестве посредника» или как «цифровой сервис, который облегчает взаимодействие между двумя или более различными, но взаимозависимыми группами пользователей (фирмы или частные лица),

³⁷ Габов А.В. Онлайн-урегулирование споров участников цифровых платформ (экосистем) // Вестн. гражд. процесса. 2022. № 1. С. 208–235.

³⁸ Габов А.В. Цифровая платформа как новое правовое явление // Пермский юрид. альманах. 2021. № 4. С. 13–82.

³⁹ Томашевский К.Л. Правовые аспекты меры и охраны труда платформенных занятых (опыт зарубежных стран) // Трудовое право в России и за рубежом. 2023. № 3. С. 49–52.

⁴⁰ Алтухов А.В., Кашкин С.Ю. Правовая природа цифровых платформ в российской и зарубежной доктрине // Актуальные проблемы рос. права. 2021. № 7. С. 86–94.

⁴¹ Backer L.C. Economic Globalization and the Rise of Efficient Systems of Global Private Lawmaking: Wal-Mart as Global Legislator // Connecticut Law Review. 2019. Vol. 39. No 4. P. 3–46.

⁴² Kenney M., Zysman J. The Rise of the Platform Economy // Issues in Science and Technology. 2019. Vol. 32. No 3. P. 61, 65.

которые взаимодействуют через сервис через Интернет»⁴³. Изложенное дополнительно демонстрирует необходимость создания специализированных правовых норм в цифровой сфере и в мировой практике⁴⁴.

Считаем, что отсутствие общепринятого определения цифровой платформы обуславливается новизной данного явления. Это дополнительно способствует размытию границ данного понятия с определениями агрегатора и цифрового сервиса. Осложняется ситуация возможностью многогранного толкования цифровой платформы с учетом юридического, экономического и технологического аспектов. Следует признать, что цифровые платформы могут применяться для различных целей. Например, для выстраивания отношений между государством и гражданами или же в предпринимательской деятельности. При этом их применение в организации бизнес-процессов фактически предопределяет сущностное предназначение таких цифровых платформ. Так, совокупность определенных информационных технологий и технических средств внедряется в экономическую деятельность для оптимизации и стандартизации ряда процессов, что оказывает влияние на правоотношения субъектов. Для потребителя цифровая платформа предстает информационной системой, выражающейся сопряжением систематизированных сведений и материалов, поиск и обработка которых осуществляется с помощью электронной вычислительной машины. Ввиду выстраивания экономических операций и правоотношений соответствующим образом, следует признать, что цифровая платформа выступает неким цифровым инфраструктурным базисом. В качестве афоризма можно провести сравнение между обычным магазином или билетной кассой и цифровой платформой, которая позволяет реализовать ту же деятельность в отсутствии материального проявления инфраструктурного объекта.

Как отмечает В.В. Вайпан, в настоящее время особое внимание уделяется правовому обеспечению цифровизации инфраструктуры экономики, под которой

⁴³ Decent work in the platform economy. Background document for the Meeting of experts on decent work in the platform economy (ILO, Geneva, 10–14 October 2022). Geneva, 2022. P. 6. URL: https://www.ilo.org/global/topics/non-standard-employment/whatsnew/WCMS_855048/lang-en/index.htm (date of access: 26.01.2025).

⁴⁴ Radin M.J., Wagner R.P. The Myth of Private Ordering: Rediscovering Legal Realism in Cyberspace // Chicago-Kent Law Review. 1999. Vol. 73. P. 1307.

понимается «совокупность объектов и форм деятельности, играющих вспомогательную роль по отношению к материальному производству и создающих общие условия нормальной жизнедеятельности общества»⁴⁵. Также автор указывает, что отдельно выделяется транспортная инфраструктура. Обоснованием тому является сплетение с иными видами инфраструктуры и логистический базис функционирования цифровой экономики, говоря о которой в наиболее общем виде следует подразумевать экономическую деятельность, основывающуюся на цифровых технологиях. В это же время, Стратегическое направление в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года определяет необходимость создания цифровой транспортной инфраструктуры, цифровизации транспортных средств и разработки цифровых транспортных сервисов и т.д.⁴⁶ При этом цифровизация транспортной отрасли предопределяет необходимость обеспечения цифровой безопасности. Например, ООО «Яндекс» за 2023 год инвестировала в цифровую безопасность более шести миллиардов рублей, что составляет рост более чем в два раза за предшествующий год. Компания акцентирует внимание на защите инфраструктуры, борьбе с мошенниками и защите персональных данных пользователей⁴⁷.

Одновременно, Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (далее – Закон о транспортной безопасности) выделяет в качестве объектов транспортной инфраструктуры технологический комплекс, включающий здания, сооружения, тоннели, мосты, эстакады и т.д.⁴⁸ Определяя перечень объектов транспортной инфраструктуры, Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (далее – УАТ РФ) также выделяет сооружения и

⁴⁵ Актуальные проблемы транспортного права : учеб. / под ред. А.В. Габова, С.Ю. Морозова. М. : Проспект, 2023. С. 416.

⁴⁶ 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.

⁴⁷ Яндекс инвестировал более 6 млрд рублей в цифровую безопасность в 2023 году // yandex.ru : [сайт]. URL: <https://yandex.ru/company/news/01-16-01-2024> (дата обращения: 26.01.2025).

⁴⁸ О транспортной безопасности : федер. закон от 09 февр. 2007 №16-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2007. № 7, ст. 837.

производственно-технологические комплексы, предназначенные для обслуживания субъектов транспортной деятельности и обеспечения работы транспортных средств⁴⁹. В этой связи, М.А. Бажина отмечает, что «содержание понятия «транспортная инфраструктура» не отражает содержания понятия «цифровая транспортная инфраструктура», которое является видовым по отношению к нему»⁵⁰.

По нашему мнению, цифровизация транспортной отрасли позволяет определить в транспортном законодательстве объекты цифровой транспортной инфраструктуры, что позволяет выработать комплекс мер, способствующих обеспечению должного уровня качества и безопасности перевозочных услуг и транспортного комплекса, а также предоставить соответствующим объектам дополнительную защиту от актов незаконного вмешательства и цифрового терроризма. Ввиду изложенного, определение профильных цифровых платформ в качестве составного элемента цифровой транспортной инфраструктуры представляется целесообразным.

Вместе с тем, рассматривая сущность цифровых платформ, цивилисты стремятся выделить их виды. Например, Л.К. Терещенко в качестве видов цифровых платформ выделяет маркетплейсы, шеринговые платформы и т.д. Автором также отмечается, что цифровая платформа может являться агрегатором информации⁵¹. Признание маркетплейсов цифровыми платформами также подтверждается судебной практикой. Например, из решения Арбитражного суда Новосибирской области от 06.07.2023 г. по делу № А45-8/2023 следует, что маркетплейсы являются «электронной торговой площадкой, играющей роль посредника между продавцом товара и покупателем», «оптимизированной онлайн-платформой по предоставлению продуктов и услуг»⁵². Соответствующие

⁴⁹ Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта : федер. закон от 08 нояб. 2007 № 259-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2007. № 46, ст. 5555.

⁵⁰ Бажина М.А. Содержательная трансформация понятия «транспортная инфраструктура» в условиях цифровизации // Юрист. 2022. № 10. С. 55–61.

⁵¹ Баракина Е.Ю. Правовой статус оператора цифровой платформы: теория и практика // Финансовое право. 2023. № 2. С. 23–26.

⁵² Решение Арбитражного суда Новосибирской области от 06 июля 2023 № А45-8/2023 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

платформы предоставляют информацию о продукте или услуге третьих лиц и обрабатывают их операции. При этом идентичные продукты можно приобрести у разных ретейлов при отличии их цены⁵³. В свою очередь, как указывает О.В. Жевняк, в числе распространенных видов цифровых платформ, в том числе, выделяются платформы, основанные на экономике совместного потребления и сервисы пассажирских перевозок⁵⁴. Исследуя законодательное определение владельца агрегатора информации о товарах (услугах) А.В. Габов также приходит к умозаключению, что функционал агрегатора информации о товарах (услугах) позволяет определить его в качестве «типичной цифровой платформы». При этом важно, чтобы этот агрегатор предоставлял возможность получения информации, совершения и исполнения сделок⁵⁵. Как указывает Д.И. Хугаева, агрегаторы могут являться частью цифровых платформ или экосистем. При этом цифровая платформа выступает организатором торгового оборота и признается коммерческим посредником⁵⁶. Л.А. Ханчукаева соотносит цифровую платформу и агрегатор как общее и частное, где агрегатор является «обособленным примером воплощения цифровой платформенной модели для ведения, как правило, предпринимательской деятельности»⁵⁷.

Учитывая изложенное, представляется актуальной позиция Т.Н. Ивановой⁵⁸ и В.А. Вайпана⁵⁹, согласно которой агрегаторы требуют дополнительных исследований для определения их правового статуса.

Как отмечает В.А. Белов, агрегаторы способствуют развитию цифровых правоотношений⁶⁰. При этом автор выделяет разные виды агрегаторов, в числе

⁵³ Решение Арбитражного суда Московской области от 14 марта 2023 № А41-2872/2023 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

⁵⁴ Жевняк О.В. Цифровые платформы как вид экономических рыночных отношений и отражение этого аспекта в правовом режиме цифровых платформ // Юрид. исследования. 2023. № 8. С. 96–126.

⁵⁵ Габов А.В. Цифровая платформа как новое правовое явление // Пермский юрид. альманах. 2021. Вып. 4. С. 13–82.

⁵⁶ Хугаева Д.И. Правовое регулирование коммерческого посредничества цифровых платформ и экосистем // Юрист. 2022. № 6. С. 22–28.

⁵⁷ Ханчукаева Л.А. О понятиях «агрегатор» и «маркетплейс» в рамках запрещения злоупотребления доминирующим положением на рынке с использованием цифровых платформ // Пробелы в рос. законодательстве. 2024. № 6. С. 93–100.

⁵⁸ Иванова Т.Н. Транспортное право и законодательство: содержание и перспективы развития : моногр. М. : Юстицинформ, 2022. С. 57–64.

⁵⁹ Актуальные проблемы транспортного права : учеб. // под ред. А.В. Габова, С.Ю. Морозова. М. : Проспект, 2023. С. 427.

которых (а) новостные; (б) информации о товарах (услугах); (в) управления спросом на электрическую энергию; (г) единый агрегатор торговли; (д) платежный агрегатор⁶¹. Одновременно, само по себе агрегирование делает информацию более полезной за счет обобщения большого объема данных⁶² и применяется в социологии, политологии, программировании, средствах массовой информации, экономике, точных науках, юриспруденции и других областях общественной деятельности. В свою очередь, агрегированный маркетинг, направлен на значительное увеличение клиентской базы, а агрегирование представляется как подход, в котором большое количество единиц рассматривается в качестве одной большой единицы⁶³.

Как указывает Т.Н. Иванова, по своей природе агрегаторы представляют виртуальную площадку, где встречаются услугодатели и услугополучатели. Также автор отмечает, что их положительными характеристиками является (а) гибкость и возможность оперативно адаптироваться под различные изменения; (б) предоставление таких дополнительных услуг, как доставка еды или безрецептурных лекарственных средств; (в) возможность использования сервиса из любой точки мира⁶⁴.

В свою очередь, А.К. Самойлова излагает точку зрения, согласно которой реализация товаров и услуг посредством функционала агрегатора осложняется информационным посредником, позволяющим ознакомиться с товаром или услугой, заключить основной договор, осуществить дистанционную оплату⁶⁵.

Анализируя правовые аспекты деятельности владельцев агрегаторов, А.Е. Молотников и Е.В. Архипов указывают, что правоотношения с их участием

⁶⁰ Белов В.А. Онлайн-посреднические платформы: обсуждаемые подходы и отечественная система правового регулирования // Закон. 2022. № 6. С. 116–125.

⁶¹ Белов В.А. Цифровое посредничество и потребительские отношения: правовая природа и ответственность // Актуальные проблемы рос. права. 2022. № 8. С. 68–82.

⁶² Концептуальные основы представления финансовых отчетов // Минфин России : [сайт]. URL: https://minfin.gov.ru/ru/document/?id_4=117374 (дата обращения: 29.01.2025).

⁶³ Юдакова О.В., Тюжин И.М. Применение агрегированного маркетинга в продвижении товара // StudNet. 2020. № 10. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/primeneniye-agregirovannogo-marketinga-v-prodvizhenii-tovara> (дата обращения: 29.01.2025).

⁶⁴ Иванова Т.Н. Очерки по транспортному праву : моногр. М. : Юстицинформ, 2021. С. 64.

⁶⁵ Самойлова А.К. Юридикто-фактические свойства договора, заключаемого с использованием площадок – агрегаторов информации // Цивилист. 2023. № 3. С. 38–42.

можно подразделить на две составляющие: (а) услуги по подбору исполнителя; (б) предоставление площадки, где контрагенты вступают в договорные правоотношения⁶⁶.

Поскольку особую популярность соответствующие платформы приобретают при взаимодействии с физическими лицами, определение владельца агрегатора информации о товарах (услугах) (далее – владелец агрегатора) нашло отражение в Законе от 07.02.1992 г. №2300-1 «О защите прав потребителей» (далее – ЗОЗПП). Владелец агрегатора является организация или индивидуальный предприниматель, владеющие программой ЭВМ и (или) сайтом и (или) страницей сайта в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», предоставляющей потребителю возможность (а) ознакомиться с предложением продавца (исполнителя) о заключении с ним договора купли-продажи (возмездного оказания услуг); (б) заключить с продавцом договор купли-продажи (возмездного оказания услуг); (в) произвести предварительную оплату по договору посредством наличных расчетов или безналичных расчетов путем перевода денежных средств владельцу агрегатора⁶⁷.

Анализ легального определения владельца агрегатора позволяет установить, что нормы ЗОЗПП, прежде всего, направлены на правовое регулирование реализации коммерческих предложений в цифровой среде посредством агрегатора, представляющегося видом цифровой платформы, собирающей информацию о предложениях различных продавцов (услугодателей). При этом считаем целесообразным отличать аккумуляцию предложений различных субъектов в рамках единого цифрового пространства как основной вид профессиональной деятельности от способа продаж исключительно своих товаров (услуг) посредством использования специализированной цифровой платформы, не содержащей информации о предложениях конкурентов. Представляется, что основным отличием агрегатора от иных цифровых платформ, функционал

⁶⁶ Молотников А.Е., Архипов Е.В. Социальные сети и компании-агрегаторы: правовые аспекты деятельности // Предпринимат. право. 2017. № 4. С. 38–47.

⁶⁷ О защите прав потребителей : закон Рос. Федерации от 07 февр. 1992 №2300-1 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1996. № 3, ст. 140.

которых позволяет реализовывать электронную коммерцию, является аккумуляцией предложений различных субъектов. Сущностное содержание вышеуказанных моделей отличается, так как в одном случае для владельца (оператора) агрегатора соответствующая деятельность является основной, а в другом случае – значимость функционирования цифровой платформы для ее владельца (оператора) проявляется в реализации своих товаров (услуг).

Особую актуальность данное разграничение приобретает при организации перемещений физических лиц автомобильным транспортом. Так, Федеральный закон от 29.12.2022 г. № 580-ФЗ «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» (далее – Закон о такси) раскрыл понятие службы заказа легкового такси (далее – СЗЛТ) через ее деятельность, определяемую договором с перевозчиком легковым такси. Согласно статье 20 Закона о такси, договор СЗЛТ с перевозчиком легковым такси подразумевает передачу соответствующей службой («Яндекс GO», «Ситимобил», «Максим» и др.) полученного от потенциального фрахтователя заказа потенциальному фрахтовщику в целях дальнейшего заключения между ними договора фрахтования легкового такси. При этом в определенных случаях, перевозчик самостоятельно может осуществлять функции СЗЛТ. Учитывая приведенное определение, следует признать, что значительная часть СЗЛТ являются владельцами (операторами) агрегаторов и способствуют организации правоотношений между фрахтовщиками и фрахтователями, получая от соответствующей деятельности экономическую выгоду. В это же время, если конкретный перевозчик будет владельцем (оператором) цифровой платформы, предназначенной для реализации информации исключительно о своих услугах, то (а) владелец (оператор) цифровой платформы и перевозчик будут совпадать в одном лице, являющимся конечным бенефициаром; (б) фактически будет отсутствовать «посредническая прослойка»; (в) бенефициар всегда будет нести ответственность за весь комплекс предоставленных услуг; (г) бенефициар вне

зависимости от реализации деятельности всегда будет нести издержки, связанные с функционированием цифровой платформы; (д) основная экономическая выгода деятельности бенефициара будет неразрывно связана с оказанием перевозочных услуг. При этом если соответствующий субъект подключит к цифровой платформе других перевозчиков и позволит им реализовывать перевозочную деятельность посредством ее функционала, то данная платформа станет агрегатором.

В свою очередь, потенциальный фрахтователь воспринимает СЗЛТ в качестве организатора перевозки и полагается на неё в качестве некоего гаранта безопасности и качества транспортной услуги. Данное обстоятельство находит свое подтверждение в судебной практике. Из Определения Верховного Суда Российской Федерации от 19.06.2023 г. №305-ЭС22-25851 по делу № А40-263181/2021, а также Определения Верховного Суда Российской Федерации от 20.06.2023 г. № 305-ЭС23-153 по делу № А40-263203/2021 следует, что лицо, являющееся владельцем программы ЭВМ, предоставляющее возможности ознакомиться с предложением исполнителя о заключении договора возмездного оказания услуг, заключить договор и произвести предварительную оплату по нему путем перевода денежных средств владельцу агрегатора, фактически осуществляет функции СЗЛТ. Соответствующий субъект оказывает услуги по приему заявки на перевозку, формированию базы данных заявок и передачи информации о них потенциальным фрахтовщикам. Реализуя указанную деятельность, СЗЛТ фактически осуществляет организацию перевозки легковым пассажирским такси. Потребители вступают в правоотношения со СЗЛТ и воспринимают ее в качестве организатора перевозки. При этом еще в 2019 году судебная практика определяла положение «Яндекс.Такси» (в настоящее время «Яндекс GO») в качестве агрегатора, выступающего посредником между фрахтовщиком и фрахтователем⁶⁸.

⁶⁸ Постановление Пятнадцатого арбитражного апелляционного суда от 25 окт. 2019 № 15АП-16217/2019 по делу № А53-15922/2019 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

В свете сложившейся практики, особый интерес представляет классификация правоотношений с участием владельцев агрегаторов, учитывающая их организационные функции. Так, по мнению А.Е. Кирпичева, агрегатор выступает в предпринимательских отношениях как организатор торгового оборота⁶⁹. Л.А. Чеговадзе отмечает, что владелец агрегатора способствует заключению договоров между участниками товарного оборота, а значит является его организатором⁷⁰. В свою очередь, согласно позиции Е.А. Абросимовой, владельцы агрегаторов являются организаторами торгового оборота и предоставляют услуги, направленные на вступление участников рынка в правоотношения⁷¹. А.И. Бычков также рассматривает правоотношения с участием владельцем агрегатора в качестве организационных⁷².

Вместе с тем, как отмечает Т.Н. Иванова, в настоящее время отсутствует единый выработанный подход при определении агрегатора в широком смысле слова⁷³. По нашему мнению, трансформация экономических отношений в цифровую форму обуславливает необходимость разграничения определений владельца агрегатора информации о товарах (услугах) как субъекта права и самого агрегатора как объекта права, а также сущностной характеристики агрегирования информации о товарах (услугах) как целостного явления и особенностей ведения данной деятельности в зависимости от области применения.

Определяя правовое положение владельца агрегатора следует учитывать, как указывает Е.А. Суханов, что субъектный состав правоотношения представляется совокупностью физических и (или) юридических лиц, участвующих в нём. При этом соответствующие лица наделяются субъективными правами и обязанностями, формирующими содержание правоотношения. В свою

⁶⁹ Кирпичев А.Е. Агрегаторы товаров и услуг как новые субъекты коммерческого права // Актуальные проблемы рос. права. 2018. № 2 (87). С. 55–59.

⁷⁰ Чеговадзе Л.А. Агрегаторы как объекты гражданских прав и ответственность их владельцев по обязательствам // Цивилист. 2022. № 1. С. 12–19.

⁷¹ Абросимова Е.А. Организаторы торгового оборота: правовой статус и функциональное назначение : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.03. М., 2014. С. 63.

⁷² Бычков А. Посредничество при оказании юридических услуг: практика, риски, перспективы // Новая бухгалтерия. 2016. № 9. С. 130–143.

⁷³ Иванова Т.Н. Очерки по транспортному праву : моногр. М. : Юстицинформ, 2021. С. 63–71.

очередь, объектом правоотношения является предмет деятельности субъектов. Иными словами, объект правоотношений – это то, по поводу чего субъекты вступают в правоотношения⁷⁴. Одновременно, представляется актуальным мнение М.А. Рожковой, в соответствии с которым агрегатор является торговой площадкой, а участником правоотношений является ее владелец. Как указывает автор, владелец агрегатора фактически выступает правообладателем объектов интеллектуальной собственности, совокупность которых и является агрегатором. При этом, следует признать, что эксплуатация торговой площадки может осуществляться не только ее правообладателем, но и оператором или администратором. В подобных случаях в правоотношения с пользователями торговой площадки будет вступать не ее правообладатель, а оператор или администратор⁷⁵. В свою очередь, Л.А. Чеговадзе также указывает, что предприниматель является владельцем агрегатора, если выступает в качестве владельца «интернет-объекта» и предоставляет пользователям платформы комплекс возможностей относительно предлагаемых услуг (товаров). В числе таких возможностей профессор выделяет (а) доступ к предложениям услугодателя (продавца), (б) возможность заключения между заинтересованными сторонами договора возмездного оказания услуг (купли-продажи), (в) возможность проведения предварительной безналичной оплаты услуги (товара) путем перечисления средств владельцу агрегатора⁷⁶. Вместе с указанным, совокупность легального определения владельца агрегатора и изложенных доктринальных позиций позволяет определить агрегатор в качестве объекта интеллектуальной собственности. Согласно статье 128 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ) охраняемые результаты интеллектуальной деятельности и приравненные к ним средства индивидуальной собственности являются объектами гражданских прав. Правовое регулирование правоотношений

⁷⁴ Суханов Е.А. Российское гражданское право : В 2 т. : Т. I : Общая часть. Вещное право. Наследств. право. Интеллектуальные права. Личные неимуществ. права : учеб. / отв. ред. Е.А. Суханов. 2-е изд., стереотип. М. : Статут, 2011. С. 109–121.

⁷⁵ Рожкова М., Кузнецова Л. Об ответственности агрегаторов в контексте понимания их деятельности как агентирования // Хоз-во и право. 2019. № 1. С. 27–34.

⁷⁶ Чеговадзе Л.А. Агрегаторы как объекты гражданских прав и ответственность их владельцев по обязательствам // Цивилист. 2022. № 1. С. 12–19.

с участием владельцев агрегаторов должно осуществляться с учетом раздела 7 части 4 ГК РФ. В частности, со статьей 1225 ГК РФ, предоставляющей правовую охрану программам ЭВМ, базам данных и т.д., а также статьей 1229 ГК РФ, закрепляющей за обладателем исключительного права на результат интеллектуальной собственности право использовать и распоряжаться им по своему усмотрению в рамках, установленных законом⁷⁷. Вместе с тем, как указывает М.А. Рожкова, под владельцем отечественная доктрина понимает лицо, осуществляющее правомочия относительно материальных вещей. Касательно нематериальных вещей идет речь лишь об обладании правами. В этой связи, на самом деле владелец агрегатора фактически является его правообладателем⁷⁸.

Помимо указанного, одной из законодательных характеристик агрегаторов считается предоставление возможности проведения предварительной оплаты товаров (услуг). Вместе с этим, как указывает В.В. Ермолов, законодательное введение в гражданский оборот термина владелец агрегатора привело к ответной реакции соответствующих торговых площадок, проявляющейся в стремлении к отстранению от деятельности клиентов, что выразилось в осознанном исключении из своих функциональных обязанностей проведения предварительной оплаты услуг (товаров) и перенаправления потребителей на сайты продавцов или иные сторонние сайты⁷⁹. Например, из Постановления Девятого арбитражного апелляционного суда от 09.12.2019 г. по делу № А40-134566/2019 следует, что деятельностью правообладателя приложения «Gett» является предоставление перевозчикам информации о спросе пассажиров на услуги по перевозке, а также предоставление пассажирам технической возможности через мобильное приложение Общества сообщить о своем желании совершить поездку, а перевозчикам – о своем желании такую поездку осуществить. При этом приложение «Gett» не предоставляет пользователям

⁷⁷ Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть четвертая : федер. закон от 18 дек. 2006 № 230-ФЗ : принят Гос. Думой 24 нояб. 2006 г. : одобрен Советом Федерации 8 дек. 2006 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2006. № 52, ч. 1, ст. 5496.

⁷⁸ Рожкова М.А. Об ответственности агрегаторов и их платформах онлайн-разбирательства споров // Хоз-во и право. 2018. № 9. С. 21–32.

⁷⁹ Ермолов В.В. Правовой статус товарного агрегатора по законодательству Российской Федерации // Молодой ученый. 2022. № 46. С. 234–236.

возможность предварительной оплаты, а также не позволяет исполнителям размещать предложения потребителям о заключении договора возмездного оказания услуг. Напротив, в приложении «Gett» размещается информация о заинтересованности потребителя в заключении договора перевозки. При использовании потенциальными контрагентами приложения «Gett» «заключение договора перевозки легковым такси происходит только в момент непосредственной встречи потребителя и водителя перевозчика путем заключения публичного договора фрахтования в устной форме»⁸⁰. Таким образом, правоотношения между правообладателем приложения «Gett» и пользователем ограничены исключительно предоставлением прав использования приложения «Gett»⁸¹.

Вместе с тем, С.А. Краснова отмечает, что определение в качестве одного из ключевых признаков владельца агрегатора осуществление им функций платежного агента вызывает возражение⁸². По нашему мнению, функция по предоставлению возможности предварительной оплаты товаров (услуг) не должна являться основным квалифицирующим признаком для определения цифровой платформы в качестве агрегатора. Цифровые платформы, не являющиеся агрегаторами, также могут обладать функцией проведения предварительной оплаты товара (услуги), а сам по себе смысл агрегирования для продавцов (услугодателей) скорее заключается в расширении базы потребителей, а для владельцев агрегаторов в консолидации предложений продавцов (услугодателей) в рамках единого цифрового пространства.

Таким образом, мы приходим к выводу, что агрегатор информации о товарах (услугах) является разновидностью цифровой платформы и имеет свою отличительную особенность – агрегирование большого объема информации для увеличения количества предложений и клиентской базы. Так, Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом на период

⁸⁰ Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 09 дек. 2019 № 09АП-69367/2019 по делу № А40-134566/2019 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

⁸¹ Там же.

⁸² Краснова С.А. Гражданско-правовой статус операторов онлайн-платформ: неопределенное настоящее и возможное будущее // Имуществ. отношения в Рос. Федерации. 2022. № 1. С. 67–82; № 2. С. 76–86.

до 2035 года в контексте анализа цифровой зрелости транспортной отрасли и вовсе применяет термин «платформа-агрегатор»⁸³. При этом определение агрегатора через проведение предварительной оплаты товаров (услуг) не должно являться основным квалифицирующим признаком, поскольку данная функция может осуществляться и иными цифровыми платформами, а те из них, которые в реальности агрегируют предложения различных продавцов (услугодателей), напротив, могут избегать ее. В это же время, различные виды цифровых платформ и агрегаторы информации о товарах (услугах) как их разновидность дополнительно могут обладать различным функционалом и (а) ранжировать товары (услуги) и (или) потребителей посредством отзывов; (б) предоставлять потенциальным контрагентам функции мессенджера для свободной коммуникации в целях обмена информацией; (в) уточнять или изменять информацию по заказу после приобретения конкретного товара (услуги); (г) коммуницировать онлайн для разрешения конфликтных ситуаций. В свою очередь, цифровая платформа и агрегатор информации о товарах (услугах) как ее разновидность выступают виртуальным фундаментом для организации правоотношений, которые могут выстраиваться на основании различных юридических конструкций.

В этой связи В.А. Белов указывает, что правоотношения с участием оператора онлайн-посреднической платформы приобретают сложную структуру, включающую правоотношения между (а) оператором и продавцом (услугодателем и т.д.); (б) оператором и пользователями платформы (покупателями, услугополучателями и т.д.); (в) продавцами (услугодателями и т.д.) и пользователями платформы (покупателями, услугополучателями); (г) иные организационные правоотношения⁸⁴. Н.Г. Кузнецова также отмечает, что одной из фундаментальных особенностей функционирования агрегаторов является создание «треугольной» системы по следующей схеме: (а) владелец (оператор)

⁸³ 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.

⁸⁴ Белов В.А. Онлайн-посреднические платформы: обсуждаемые подходы и отечественная система правового регулирования // Закон. 2022. № 6. С. 116–125.

агрегатора – услугодатель (продавец и т.д.); (б) владелец (оператор) агрегатора – услугополучатель (покупатель и т.д.); (в) услугодатель (продавец и т.д.) – услугополучатель (покупатель и т.д.)⁸⁵.

В свою очередь, А.И. Бычков указывает, что владелец агрегатора взаимодействует с контрагентами либо на основании конструкции агентского договора, либо на основании договора возмездного оказания услуг⁸⁶. Т.Н. Иванова также придерживается позиции, согласно которой, в зависимости от возможности проведения оплаты, деятельность владельцев агрегаторов может преимущественно приобретать характеристики посреднической или рекламной деятельности⁸⁷. Т.В. Дерюгина полагает, что владелец агрегатора «является исполнителем услуг по информационному обеспечению»⁸⁸. Одновременно, цивилист приходит к выводам, что (а) информация является самостоятельным объектом гражданских прав; (б) следует запретить размещение сведений об анонимных продавцах и услугодателях; (в) владелец агрегатора должен наделяться правом на расторжение договора с продавцами и услугодателями, в отношении которых поступают жалобы относительно качества товаров, услуг, работ; (г) владелец агрегатора должен наделяться правом на размещение информации о нарушениях на торговой площадке в целях их дальнейшего предотвращения; (д) следует формировать рейтинг продавцов, услугодателей, подрядчиков⁸⁹. В.А. Белов обращает внимание, что в общем виде подходы к определению деятельности владельцев агрегаторов можно свести к (а) информационному посредничеству; (б) организации торгового оборота; (в) посредничеству между продавцом (услугодателем и т.д.) и пользователем

⁸⁵ Кузнецова Н.Г. Правовое положение агрегатора информации о товарах (услугах, работах, цифровом контенте) и его преддоговорные обязанности // Юрид. исследования. 2018. № 3. С. 1–15.

⁸⁶ Бычков А. Правовые аспекты деятельности агрегаторов // Новая бухгалтерия. 2017. № 8. С. 114–131.

⁸⁷ Иванова Т.Н. Транспортное право и законодательство: содержание и перспективы развития : моногр. М. : Юстицинформ, 2022. С. 57–64.

⁸⁸ Дерюгина Т.В. Правовая природа договора, опосредующего возникновение правоотношений с участием агрегатора // Гражд. право. 2018. № 6. С. 3–6.

⁸⁹ Там же.

платформы при оказании сопутствующих услуг; (г) выполнению функций продавца⁹⁰.

В это же время, А.А. Иванов предлагает следующие модели договорного регулирования правоотношений с участием владельцев агрегаторов:

- Модель представительства, предполагающая взаимодействие на основании договора поручения или агентского соглашения, строящегося по модели поручения. В случае, если владелец агрегатора выстраивает правоотношения с потребителями и производителями товаров (услуг и т.д.) по модели представительства, то имеет место «двойное представительство», оно же «чистое представительство». Как указывает цивилист, поскольку представители и потребители редко оба являются предпринимателями, то модель «двойного представительства» для остальных случаев требует специальной законодательной санкции. В этой связи, на практике представительство может использоваться в смешанных моделях, не предполагающих «чистого представительства».
- Модель комиссии, предполагающая выстраивание правоотношений на основании одноименного договора. При этом в данном случае «двойная комиссия» формально не будет подвергаться ограничениям, распространяющимся на «двойное представительство». Однако, по мнению А.А. Иванова, соответствующее утверждение представляется спорным. Как указывает цивилист, на практике модель комиссии, как правило, применяется без «задвоения», что также отсылает к смешанным моделям.
- Модель передачи товаров, выполнения работ, оказания услуг. Как указывает автор, соответствующая модель представляется удобнее вышеуказанных, поскольку позволяет выстраивать договорные цепочки, а действующее законодательство не содержит запрета на использование сторонами сразу нескольких соответствующих аналогичных договоров. В это же время, наблюдается некая искусственность при использовании соответствующей

⁹⁰ Белов В.А. Цифровое посредничество и потребительские отношения: правовая природа и ответственность // Актуальные проблемы рос. права. 2022. № 8. С. 68–82.

модели, поскольку в определенных обстоятельствах услуга будет приобретать черты посредничества.

- Смешанная модель, предполагающая сочетание нескольких видов договорных конструкций. Поскольку основной целью любого производителя (услугиодателя) является продажа (оказание услуги), то в качестве основного договора в смешанной модели могут выступать купля-продажа, возмездное оказание услуг и так далее, а вспомогательными соглашениями будут являться договоры поручения, комиссии и так далее. Соответственно, смешанная модель предполагает различные сочетания основного и вспомогательного договоров.
- Модель *sui generis* (единственный в своем роде), позволяющая исследователям обосновать особую правовую природу правоотношений с участием владельцев агрегаторов⁹¹.

При этом, по нашему мнению, в зависимости от содержания используемой договорной конструкции, владелец агрегатора может (а) получать вознаграждение от продавца (услугиодателя) в фиксированном размере или процентном соотношении от цены соглашения с потребителем; (б) получать вознаграждение (сервисный сбор) от потребителя в фиксированном размере или процентном соотношении от цены соглашения с продавцом (услугиодателем); (в) получать вознаграждение за счет осуществления рекламной деятельности; (г) предоставлять пользователям возможность на возмездной основе приобретать «пакеты», открывающие доступ к различному набору сервисных услуг (например, дополнительное продвижение товаров (услуг) конкретного продавца (услугиодателя); (д) сочетать вышеуказанные варианты в различных вариациях; (е) осуществлять деятельность безвозмездно.

Вместе с тем, проведенный анализ цифровых платформ и агрегаторов информации о товарах (услугах) способствует возникновению вопроса об их соотношении с определением цифрового сервиса. Так, анализируя Послание

⁹¹ Иванов А.А. Бизнес-агрегаторы и право // Закон. 2017. № 5. С. 145–156.

Президента Российской Федерации Федеральному Собранию от 01.03.2018 г., А.В. Габов приходит к интересному умозаключению, согласно которому в контексте данного документа под цифровыми платформами, прежде всего, понимаются «платформы предоставляющие сервисы по обороту товаров, работ и услуг». При этом чем больше сервисов предоставляется платформой, там она более ценна для ее участников⁹². В этой связи, многие владельцы (операторы) цифровых платформ стремятся к созданию экосистем, которые могут включать несколько связанных цифровых платформ и представляются следующим этапом их развития⁹³.

Учитывая изложенное, предлагаем обратиться к понятию «сервис» вне его осложнения прилагательным «цифровой». Слово сервис происходит от английского service, что означает «служба, обслуживание, сервис, услуга». В это же время, как указывает Н.А. Коноплева, в применении к информационным технологиям эта дефиниция опирается на понятие «служба»⁹⁴. В этой связи, невольно вспоминается официальное закрепление Законом о такси СЗЛТ в качестве самостоятельного субъекта. При этом сами по себе обслуживание и услуга имеют нематериальное происхождение. Их воплощение реализуется в процессе, а оценка происходит посредством восприятия конкретным индивидом. Стандартизация качества сервиса имеет объективные характеристики. Однако, реализация этого стандарта, до перевода сервиса в «цифру», все же зависела от конкретного исполнителя и человеческого фактора. Одновременно, сервисная деятельность толкуется как сегмент экономики и имеет множество классификаций по отраслям экономики или сфере деятельности человека. При этом социально-культурный сервис приобретает особое значение и подразделяется на традиционные услуги (например, перевозка) и информационные услуги (например, деятельность СЗЛТ по организации

⁹² Габов А.В. Цифровая платформа как новое правовое явление // Пермский юрид. альманах. 2021. Вып. 4. С. 13–82.

⁹³ Бажина М.А. Содержательная трансформация понятия «транспортная инфраструктура» в условиях цифровизации // Юрист. 2022. № 10. С. 55–61.

⁹⁴ Коноплева Н.А. К вопросу о содержании и интерпретации понятий «Сервис» и «Сервисная деятельность» // Территория новых возможностей. 2013. № 3 (21). С. 183–191.

перевозки)⁹⁵. Вместе с тем, в определенных случаях один и тот же сервис может реализовываться как традиционным способом, так и с использованием информационных технологий. Беря во внимание предлагаемую точку зрения, обратимся к легальному определению цифрового продукта и цифрового сервиса. Так, под цифровым продуктом следует понимать «отдельную программу для ЭВМ (приложение) для выполнения некоего конечного процесса», а под цифровым сервисом – «комплексное решение на базе цифровых продуктов, направленное на значимое качественное улучшение или ускорение процессов жизнедеятельности, организационных или бизнес-процессов, в том числе производственных процессов»⁹⁶.

В свете проведенного анализа, по нашему мнению, цифровые платформы являются инфраструктурой, предоставляющей возможность для реализации благ потребителям через цифровые сервисы. Исходя от обратного, в отсутствии реализации цифрового сервиса на базе цифровой платформы, последняя будет оставаться инфраструктурой. Однако реализация цифрового сервиса вне инфраструктурной базы представляется невозможной. При этом цифровой сервис отражает функционал цифровой платформы. В этой связи, Институт экономической политики имени Е.Т. Гайдара предлагает типологию цифровых платформ по их функционалу, включающую (а) сервисы, публикующие контент, с поддерживающей рекламой; (б) краудсорсинговые сервисы; (в) сервисы знакомств; (г) сервисы поиска работы; (д) картографические сервисы; (е) сервисы аренды жилья; (ж) сервисы пассажирских перевозок; (з) сервисы бронирования

⁹⁵ Асанова Э.С., Крынина О.Ю. Социально-культурный сервис современной России: генезис и тенденции развития // Вестн. Адыгейск. гос. ун-та. Сер. 1 : Регионоведение : философия, история, социология, юриспруденция, политология, культурология. 2010. № 355. URL: <http://cyberleninka.ru/arti-cle/n/sotsialno-kulturnyy-strvis-sovremennoy-rossii-genezis> (дата обращения: 10.02.2025).

⁹⁶ Об утверждении Разъяснений (методических рекомендаций) по разработке региональных проектов в рамках федеральных проектов национальной программы «Цифровая экономика Российской Федерации» [Электронный ресурс] : приказ Минкомсвязи России от 01 авг. 2018 № 428. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

путешествий и т.д. Наиболее очевидным такое соотношение цифровых платформ и сервисов становится при использовании термина «платформенный сервис»⁹⁷.

Считаем, что цифровой сервис может базироваться на цифровых платформах как осуществляющих, так и не осуществляющих агрегирование. Например, Законом о такси прямо предусмотрено, что СЗЛТ может выступать в качестве агрегатора или же предлагать потребителям исключительно свои перевозочные услуги. При этом цифровизация транспортной отрасли позволила «оцифровать» ряд рутинных процессов. Так, раньше для заказа такси было необходимо совершить вызов диспетчера, который в последующем обрабатывал заказ и предлагал заказчику определенные условия. Сегодня эти процессы происходят по определенному цифровому алгоритму, что обеспечивает не только скорость процессов, а также стандартизацию и качество организации правоотношений, что непосредственно влияет на темпы предпринимательской деятельности. Так, согласно данным аналитического отчета Федеральной антимонопольной службой Российской Федерации (далее – ФАС РФ), по состоянию на первый квартал 2019 года соотношение способов заказа легкового такси составило 78% для приложения, 21,5% для телефона, 0,5% для сайта. В связи с активным использованием потенциальными фрахтователями специальных приложений, традиционные таксопарки перешли к сотрудничеству с владельцами (операторами) агрегаторов при одновременном существенном спаде работ собственных диспетчерских служб. Вместе с тем, на первый квартал 2019 года количество брендов агрегаторов в различных регионах Российской Федерации рознилось от 2 единиц (Ненецкий автономный округ) до 33 единиц (Санкт-Петербург и Ленинградская область). Количество брендов агрегаторов на территории Москвы и Московской области составляло 31 единицу⁹⁸. При этом посредством функционала соответствующих агрегаторов их владельцы

⁹⁷ Цифровые экосистемы в России: эволюция, типология, подходы к регулированию / Ин-т экономической политики им. Е.Т. Гайдара (Ин-т Гайдара). 2022. URL: https://www.iep.ru/files/news/Issledovanie_jekosistem_Otchet.pdf (дата обращения: 12.02.2025).

⁹⁸ Аналитический отчет о состоянии конкуренции на рынке услуг по оказанию информационного взаимодействия пассажиров и водителей такси (рынок агрегаторов такси) // ФАС России : [сайт]. URL: <https://fas.gov.ru/documents/687693> (дата обращения: 12.02.2025).

(операторы) фактически предлагают потенциальным потребителям ряд цифровых сервисов.

Таким образом, в настоящее время организация перемещений физических лиц автомобильным транспортом преимущественно осуществляется с использованием цифровых сервисов. Более того, соответствующие цифровые технологии и вовсе явились основой при возникновении и масштабировании перемещений посредством каршеринга, народного каршеринга, карпулинга.

Одновременно, сегодня отсутствует общепринятое определение цифровой платформы. Цивилисты подходят к ее определению через информационную систему, что отражает действительность, поскольку для потребителя она может выражаться как сопряжение систематизированных сведений и материалов, поиск и обработка которых осуществляется с помощью электронной вычислительной машины. Однако, не каждая цифровая платформа (родовое понятие) является агрегатором, но каждый агрегатор информации о товарах (услугах) (видовое понятие) является цифровой платформой. При этом проведение расчетов между сторонами не должно являться основным квалифицирующим признаком такого агрегатора. Также не следует забывать, что цифровые платформы являются объектом права, а управление ими осуществляет их владелец (оператор) в целях организации торгового оборота и дальнейшего извлечения прибыли.

По нашему мнению, цифровая платформа и агрегатор информации о товарах (услугах) могут рассматриваться в качестве цифровой транспортной инфраструктуры, на основе которой реализуются цифровые сервисы и организуются правоотношения по перемещению физических лиц автомобильным транспортом. Соответствующий подход окажет благоприятное влияние на обеспечение транспортной безопасности при оказании транспортных услуг.

Одновременно, цифровой сервис может рассматриваться как продукт цифровой платформы, направленный на дальнейшую реализацию благ потребителям. При этом возможно выделить цифровые транспортные сервисы организации мобильности населения, посредством которых организуются транспортные отношения во взаимосвязи с источниками повышенной опасности.

В это же время, не следует упускать, что в зависимости от специфики конкретного цифрового сервиса возможно создание специальных правил и требований при осуществлении деятельности его владельцем (оператором). Так, к СЗЛТ уже применяется специализированное правовое регулирование. Соответствующий взгляд окажет благоприятное влияние на установление единообразного подхода в определении прав, обязанностей и ответственности субъектов, реализующих цифровые сервисы в транспортной сфере.

Одновременно, в рамках настоящего исследования понятие цифрового сервиса будет рассматриваться как наиболее универсальное, поскольку оно отражает не особенности информационного права, а сущность самой деятельности при организации правоотношений в сфере транспорта. Использование понятия цифрового сервиса, прежде всего, направленно на отражение реализуемой услуги/посреднической деятельности/организационной деятельности (выбор термина зависит от позиции конкретного исследователя), осуществляемой владельцем (оператором) посредством использования цифровой платформы или агрегатора информации о товарах (услугах) как ее разновидности. Однако, это не будет означать искажение терминологии при рассмотрении законодательных положений относительно ответственности владельцев (операторов) агрегаторов информации о товарах (услугах) в рамках ЗОЗПП или же ответственности хозяйствующего субъекта, владеющего цифровой платформой при нарушении антимонопольного законодательства, а также при рассмотрении позиций конкретных ученых.

1.2 Систематизация договоров по перемещению физических лиц автомобильным транспортом с использованием цифровых сервисов

Понятие «транспортный договор» давно закрепилось в доктрине частного права, активно используется цивилистами при изучении и классификации правоотношений, регулирующих транспортную деятельность. При этом, как отмечает Т.Н. Иванова, «транспортное право представляет собой институт гражданского права»⁹⁹. Соответственно, из транспортных соглашений возникают гражданские права и обязанности. Одновременно, современная юридическая наука не выработала универсального определения транспортного договора и общепринятую систему соответствующих соглашений. Учитывая данный факт, целесообразность выделения определенной группы гражданско-правовых договоров в категорию транспортных, как и необходимость их последующей систематизации, являются дискуссионными вопросами. В этой связи, В.В. Витрянский отмечает, что единственным объединяющим признаком транспортных договоров является участие в них транспортных организаций, что не может служить критерием выделения соответствующей классификационной группы договоров, а большинство обязательств по отношению к перевозке занимает подчиненную роль, основанную на «обыденных представлениях о смысле деятельности транспорта»¹⁰⁰. Согласно позиции автора, транспортные договоры не должны иметь отдельное место в системе гражданско-правовых обязательств.

Вместе с тем, для выявления необходимости выделения группы транспортных договоров, следует проанализировать теоретическую и практическую значимость соответствующей правовой позиции. В этой связи, целесообразно обратиться к точке зрения В.Н. Гречухи, который утверждает, что понятие транспортного договора не следует исключать из оборота, однако его

⁹⁹ Иванова Т.Н. Очерки по транспортному праву : моногр. М. : Юстицинформ, 2021. С. 16.

¹⁰⁰ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Кн. 4. М. : Статут, 2011. С. 7.

следует толковать в качестве теоретического понятия, являющимся полезным с научной точки зрения. Цивилист считает, что данное понятие позволяет наиболее углубленно рассмотреть правовое регулирование деятельности на транспорте¹⁰¹.

Помимо указанного, как отмечает С.Ю. Морозов, транспортным договорам посвящены две главы ГК РФ (гл. 40 «Перевозка» и гл. 41 «Транспортная экспедиция»). При этом анализ договоров, помещенных в гл. 40 ГК РФ позволяет установить, что в контексте названия данной главы понятие перевозки не менее условно, чем понятие транспортного договора. Разграничивая систему права и систему законодательства автор указывает на необходимость существования какого-либо объединяющего начала, позволяющего отнести тот или иной договор к ранее указанным главам ГК РФ¹⁰².

По нашему мнению, теоретическое значение выделения транспортных договоров проявляется не только в построении наиболее полного научного знания о правовом регулировании деятельности на транспорте, но и в возможности исследования сущности новых возникающих правоотношений через призму критериев, присущих данной группе договоров. Соответствующее научное познание позволит не только отнести те или иные правоотношения к специальным главам ГК РФ, но и к специальным разделам транспортного законодательства, что будет способствовать дополнительной конкретизации и детализации их содержания. Более того, исследование правовой природы возникающих юридических конструкций через призму транспортных договоров определяет возможность применения транспортного законодательства по аналогии закона, что отражает практическую значимость классификации договоров в качестве транспортных.

Вместе с тем, следует отметить, что доктрина не выработала закрытого перечня общепризнанных критериев для отнесения того или иного договорного обязательства к транспортному. Как отмечает Т.Н. Иванова, «нет единой позиции

¹⁰¹ Гречуха В.Н. Понятие транспортных договоров и их классификация // Вопросы экономики и права. 2012. № 45. С. 71–75.

¹⁰² Актуальные проблемы транспортного права : учеб. / под ред. А.В. Габова, С.Ю. Морозова. М. : Проспект, 2023. С. 85.

относительно того, какой критерий должен быть положен в основу выделения транспортных договоров». При этом в основу классификации могут закладываться «характер обязательства» и (или) «субъектный критерий»¹⁰³. В свою очередь, С.Ю. Морозов указывает, что классификация может осуществляться на основании «связи с перевозочным процессом» и (или) «субъектного состава»¹⁰⁴.

В целях исследования сущности предлагаемых критериев, предлагаем обратиться к соотношению понятий «перевозочный процесс», «транспортный процесс», «транспортная услуга».

Прежде всего, для определения перевозочного процесса, необходимо соотнести понятия «перемещение», «перевозка» и «транспортировка». Перемещение материальных объектов в пространстве – основная цель транспортной деятельности. Как указывает В.А. Егiazаров, перемещение выражается в преодолении пространства, занятии другого места. Перемещение может осуществляться в форме перевозки, транспортировки, буксировки¹⁰⁵. Не любое перемещение является транспортировкой, поскольку для нее необходимо транспортное средство. В юридической науке перевозка связана с транспортными обязательствами, направленными на перемещение материальных объектов в пространстве¹⁰⁶. В соответствии со статьей 784 ГК РФ «Перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки»¹⁰⁷. При этом перевозка должна осуществляться с использованием видов транспорта, закрепленных транспортным законодательством. Если отношения сторон по перемещению груза, пассажира и багажа выходят за рамки законодательного регулирования, то они не будут являться перевозкой в правовом значении. Безвозмездная транспортировка, а также перемещение материальных объектов

¹⁰³ Там же, с. 123.

¹⁰⁴ Там же, с. 86–88.

¹⁰⁵ Егiazаров В.А. Транспортное право : учеб., 8-е изд., доп. и перераб. М. : Юстицинформ, 2015. С. 60.

¹⁰⁶ Морозов С.Ю. Транспортное право : учеб. пособие. М. : Юрайт, 2007. С. 10.

¹⁰⁷ Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая : федер. закон от 26 янв. 1996 № 14-ФЗ : принят Гос. Думой 22 дек. 1995 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1996. № 5, ст. 410.

для собственных нужд выходит за рамки договора перевозки и не порождает соответствующих обязательств¹⁰⁸.

По нашему мнению, перемещение является наиболее обобщающим понятием, которое охватывает транспортировку и иные способы перемещений (лесосплав и др.). Транспортировка является перемещением, при котором используется транспортное средство (нефтепровод, автомобиль и др.). Транспортировка охватывает как возмездное перемещение на основе договора перевозки, так и перемещение в отсутствии существенных условий договора перевозки. В том числе, и безвозмездные перемещения (транспортировка рассады и др.). В свою очередь, перевозка также является разновидностью перемещения, а именно – возмездной транспортировкой на договорной основе. Для перемещения перевозчиком вверенного ему объекта перевозки в пункт назначения управление транспортным средством должно осуществляться профессиональным лицом. Таким образом, перемещение является родовым понятием по отношению к транспортировке и перевозке.

Согласно Федеральному закону 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», под перевозочным процессом следует понимать совокупность организационно и технологически взаимосвязанных операций, выполняемых при подготовке, осуществлении и завершении перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом¹⁰⁹. В этой связи, М.А. Бажина указывает, что перевозочный процесс охватывает большое количество операций: перемещение груза, подача и уборка вагонов, подача транспортных средств под погрузку, осуществление погрузки, если эта обязанность возложена на перевозчика, очистка транспортного средства от остатков груза и т.д.¹¹⁰ При этом автор предлагает собственное определение перевозочного процесса как «совокупности взаимосвязанных организационных,

¹⁰⁸ Вайпан В.А. Правовое регулирование транспортной деятельности // Право и экономика. № 6. 2012. С. 18–42.

¹⁰⁹ О железнодорожном транспорте в Российской Федерации : федер. закон от 10 янв. 2003 № 17-ФЗ : принят Гос. Думой 24 дек. 2002 г. : одобрен Советом Федерации 27 дек. 2002 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2003. № 2, ст. 170.

¹¹⁰ Бажина М.А. Понятийный аппарат транспортного права Российской Федерации : дис. ... д-ра юрид. наук : 5.1.3. Екатеринбург, 2022. 401 с.

технических, технологических операций, выполняемых участниками транспортного процесса при подготовке, осуществлении и завершении перевозок пассажиров грузов, багажа и грузобагажа различными видами транспорта»¹¹¹.

В отличие от перевозочного процесса, наиболее широким по объему является понятие транспортного процесса. При его определении М.А. Бажина применяет соотношение перевозки и транспортировки. При этом С.Ю. Морозов отмечает, что сама по себе связь договора с транспортным процессом не классифицирует его в качестве транспортного договора. Как указывает автор, «когда договор не имеет смысла вне рамок транспортного процесса, транспортным его назвать нельзя»¹¹². Одновременно, Е.О. Паулова считает, что транспортный процесс представляется «совокупностью организационно и технологически взаимосвязанных операций, выполняемых при подготовке, осуществлении и завершении перевозок либо транспортировок материальных объектов в пункт назначения с использованием транспортной инфраструктуры и транспортных средств одного или нескольких видов транспорта»¹¹³.

Иным, не менее важным аспектом, для определения договора в качестве транспортного, является его связь с транспортными услугами. При этом определение транспортной услуги может иметь узкое или расширенное толкование. Например, ГОСТ Р 51006-96 «Услуги транспортные. Перевозки грузов. Номенклатура показателей качества»¹¹⁴, раскрывает транспортную услугу как «результат деятельности исполнителя транспортной услуги по удовлетворению потребностей пассажира, грузоотправителя и грузополучателя в перевозках в соответствии с установленными нормами и требованиями»¹¹⁵.

Наиболее расширенное толкование транспортной услуги раскрывается в Официальной статистической методологии формирования официальной

¹¹¹ Актуальные проблемы транспортного права : учеб. / под ред. А.В. Габова, С.Ю. Морозова. М. : Проспект, 2023. С. 52–67.

¹¹² Там же.

¹¹³ Паулова Е.О. Договор как гражданско-правовое средство управления рисками в транспортных обязательствах : дис. ... канд. юрид. наук : 5.1.3. Ульяновск, 2022. С. 34.

¹¹⁴ ГОСТ Р 51006-96. Услуги транспортные. Перевозки грузов. Номенклатура показателей качества. М., 1997.

¹¹⁵ О принятии и введении в действие государственного стандарта [Электронный ресурс] : постановление Госстандарта Рос. Федерации от 25 дек. 1996 № 702. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

статистической информации об объеме платных услуг населению¹¹⁶. Согласно предложенному определению, к транспортным услугам, помимо услуг по перевозке, также относятся прочие организационные услуги, среди которых, в том числе, выделяются «связанные с оформлением перевозочных документов».

Подробное исследование понятийного аппарата транспортного права на доктринальном уровне проведено М.А. Бажиной¹¹⁷. Автор приходит к выводу, что транспортная услуга включает в себя основную операцию (собственно перевозка) и вспомогательные, подготовительно-заключительные операции. К последним, в том числе, автор также относит подготовку документации. В это же время, по мнению А.И. Хаснутдинова, понятие вспомогательной услуги на транспорте не является тождественным понятию транспортной услуги, поскольку последняя всегда предполагает выполнение работ по перемещению грузов, а первая необязательно означает выполнение соответствующей работы¹¹⁸. Как указывают Е.М. Тужилова-Орданская и А.Р. Муратова, транспортная услуга по договору перевозки сопровождается оказанием комплекса сопутствующих услуг, учитывающих безопасность и комфорт перевозки¹¹⁹.

По нашему мнению, перевозочный процесс включает комплекс операций, выполняемых при подготовке, непосредственной реализации и завершении перевозки. Конечным результатом цепочки последовательных действий является перевозка. Транспортный процесс является наиболее объемным понятием, включающим в себя как перевозочный процесс, так и иные операции, выполняемые при транспортировке. Цель транспортного процесса выстраивается вокруг завершенного процесса транспортировки. Услуги, оказываемые в рамках транспортного процесса, следует именовать транспортными услугами, которые

¹¹⁶ Об утверждении Официальной статистической методологии формирования официальной статистической информации об объеме платных услуг населению [Электронный ресурс] : приказ Росстата от 20 дек. 2023 № 668. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

¹¹⁷ Бажина М.А. Понятийный аппарат транспортного права Российской Федерации : дис. ... д-ра юрид. наук : 5.1.3. Екатеринбург, 2022. 401 с.

¹¹⁸ Хаснутдинов А.И. Вспомогательные договоры на транспорте : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.03. Иркутск, 1995. 317 с.

¹¹⁹ Тужилова-Орданская Е.М., Муратова А.Р. Договор перевозки пассажира как правовое средство удовлетворения имущественных потребностей граждан в свете доктрины Н.А. Баринова об имущественных потребностях и правовых средствах их обеспечения // Власть Закона. 2015. № 1. С. 76–81.

условно могут подразделяться на перевозочные (т.е. непосредственно направленные на перевозку объекта) и не перевозочные (направленные на удовлетворение иных потребностей в рамках транспортного процесса).

Следует признать, что транспортный процесс и транспортная услуга являются наиболее универсальными понятиями по сравнению с перевозочным процессом. При этом связь какого-либо соглашения с транспортным процессом для признания договора транспортным в отсутствие иных фильтров, является малоубедительным и достаточно размытым критерием. В этой связи, в рамках настоящего исследования считаем целесообразным признать допустимость использования критерия связи с транспортным процессом для классификации соглашения транспортным в совокупности с применением иных критериев.

Учитывая изложенное, предлагаем обратиться к анализу субъектного состава правоотношений на транспорте. Как правило, подразумевается, что транспортные услуги оказываются транспортными организациями. Одновременно, термин «транспортная организация» следует признать не отражающим реальность, поскольку в настоящее время субъектный состав транспортного права видоизменяется. Как указывает Д.С. Федотова, использование данного термина скорее отражает дань традициям. Автор отдает предпочтение термину «исполнитель транспортных услуг»¹²⁰. В свою очередь, В.В. Долинская также предпочитает «избегать говорить «транспортная организация»¹²¹, так как транспортные услуги оказываются и иными субъектами права. В.А. Вайпан, говоря о транспортных организациях, одновременно в скобках указывает индивидуальных предпринимателей¹²².

По нашему мнению, дополнительным основанием, подтверждающим условность данного термина, является положение статьи 3 Закона о такси, позволяющее осуществлять перевозочную деятельность пассажиров и багажа легковым такси не только юридическим лицам и индивидуальным

¹²⁰ Федотова Д.С. Договорное регулирование совместной деятельности исполнителей транспортных услуг по перевозке пассажиров и багажа : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Ульяновск, 2020. 215 с.

¹²¹ Долинская В.В. Транспортные договоры // Законы России : опыт, анализ, практика. 2009. № 8. С. 3–8.

¹²² Вайпан В.А. Правовое регулирование транспортной деятельности // Право и экономика. 2012. № 6. С. 18–42.

предпринимателям, но и физическим лицам, не являющимся индивидуальными предпринимателями и применяющим специальный налоговый режим «налог на профессиональный доход». Статья 31 УАТ РФ также устанавливает, что в качестве фрахтовщика могут выступать юридические лица, индивидуальные предприниматели и физические лица. Выделение транспортным правом самозанятых физических лиц в качестве фрахтовщиков легкового пассажирского автотранспорта произошло одновременно с введением новых правил организации пассажирских перевозок легковым такси. Ранее транспортное право не закрепляло за физическим лицом, не обладающими статусом индивидуального предпринимателя, право выступать фрахтовщиком легкового пассажирского такси. Вместе с тем, Федеральный закон от 27.11.2018 № 422-ФЗ «О проведении эксперимента по установлению специального налогового режима «Налог на профессиональный доход» и прежде, в целях налогообложения, формально позволял самозанятым физическим лицам осуществлять деятельность по перевозке пассажиров и багажа легковым такси. Однако, в данной ситуации важно отграничивать специальные налоговые режимы и субъектный состав транспортных правоотношений. Если физическое лицо намеревалось применять специальный налоговый режим «налог на профессиональный доход» для осуществления перевозок пассажиров и багажа легковым такси, то ему все равно было необходимо зарегистрироваться в качестве индивидуального предпринимателя для получения специального разрешения на осуществление соответствующего вида деятельности. Физическое лицо, обладающее статусом индивидуального предпринимателя и использующее специальный налоговый режим «налог на профессиональный доход», при этом намеревающееся выступить фрахтовщиком легкового пассажирского такси, рассматривалось транспортным правом исходя из закреплённого законодательством субъектного состава правоотношений.

Руководствуясь вышеуказанным, следует признать, что роль и место физических лиц в транспортных правоотношениях подлежит переосмыслению со стороны правосубъектности. Как указывают Т.С. Эфендиев и А.И. Землин,

правоспособность субъекта транспортных отношений следует рассматривать с позиции отношения транспортного права к субъекту с учетом взаимосвязи реальности и возможности¹²³. Правоспособность физического лица в транспортном праве характеризуется не только возможностью обладать определенными правами и обязанностями со стороны пассажира, но и со стороны перевозчика. Соответствующее толкование правоспособности оказывает непосредственное влияние на дееспособность физического лица в транспортном праве и наделяет его способностью своими действиями распоряжаться правами и нести обязанности в качестве перевозчика легковым такси.

Считаем, что в транспортных правоотношениях происходит изменение субъектного состава. Физические лица обладают правосубъектностью в качестве пассажиров и перевозчиков легковым такси. Выступая фрахтовщиком в транспортных правоотношениях, физическое лицо фактически осуществляет предпринимательскую деятельность посредством источника повышенной опасности наравне с юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями. Выделение транспортным правом самозанятых физических лиц, не являющихся индивидуальными предпринимателями, в качестве перевозчиков легковым такси является дополнительным основанием для признания термина «транспортная организация» условным и не отражающим действительность. Вместе с тем, использование критерия субъектного состава для признания договора транспортным является уместным, с поправкой на применение и толкование термина «транспортная организация».

Следует признать, что рассмотренные нами критерии для отнесения договора к разряду транспортных в том или ином толковании используются цивилистами. Например, Б.М. Гонгало определяет транспортные договоры как соглашения, заключаемые в целях организации, обеспечения и осуществления перевозок грузов, пассажиров, почты и багажа¹²⁴. В свою очередь С.Ю. Морозов, указывает, что транспортные договоры представляют собой «... такие соглашения

¹²³ Транспортное право. Общая часть : учеб. / отв. ред. Н. А. Духно, А. И. Землин. М. : Юрид. Ин-т МИИТа, 2017. С. 55.

¹²⁴ Гражданское право : учеб. : Т. 2 / под ред. Б.М. Гонгало. М. : Статут, 2017. С. 334.

сторон, которые направлены на реализацию либо обеспечение процесса доставки грузов, пассажиров и багажа в пункт назначения с помощью самоходных транспортных средств»¹²⁵. Как утверждает О.Е. Паулова, транспортный договор является соглашением, в котором «стороной является транспортная организация либо индивидуальный предприниматель, осуществляющий транспортную деятельность на профессиональной основе, использующие транспортные средства и (или) транспортную инфраструктуру в целях обеспечения непрерывной деятельности по перемещению материальных объектов в пространстве в рамках транспортного процесса либо организующие эту деятельность»¹²⁶. В.А. Вайпан предлагает под транспортным договором понимать соглашение, по которому транспортная организация (индивидуальный предприниматель) обязуется оказать возмездные услуги, направленные на обеспечение или осуществление перевозки грузов, пассажиров или багажа из одного пункта в другой, а другая сторона обязуется уплатить за оказанные услуги согласованную плату¹²⁷. В свою очередь, М.А. Бажина отмечает, что транспортный договор заключается по поводу оказания транспортной услуги и выводит его дефиницию через признаки, к которым относит (а) направленность сторон правоотношения непосредственно на перевозку; (б) наличие у стороны правоотношения транспортного средства; (в) наличие цели, обуславливающий правовой и экономический результат¹²⁸.

Продemonстрированное многообразие научных взглядов напрямую зависит от возможности применения исследователями многообразия критериев для классификации гражданско-правового договора в качестве транспортного и последующего наделения понятия транспортного договора различным объемом. При этом анализ вышеуказанных позиций демонстрирует, что при квалификации соглашения в качестве транспортного, субсидиарное применение находят

¹²⁵ Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров. М. : Норма, 2011. С. 43.

¹²⁶ Паулова Е.О. Договор как гражданско-правовое средство управления рисками в транспортных обязательствах : дис. ... канд. юрид. наук : 5.1.3. Ульяновск, 2022. С. 34.

¹²⁷ Лекции по предпринимательскому праву. Новое в правовом регулировании бизнеса / под ред. Е.П. Губин, Е.Б. Лаутс. М. : Юрист, 2013. С. 272–317.

¹²⁸ Бажина М.А. Понятийный аппарат транспортного права Российской Федерации : дис. ... д-ра юрид. наук : 5.1.3. Екатеринбург, 2022. 401 с.

критерии целенаправленности правоотношений и использования транспортных средств.

Руководствуясь вышеизложенным, считаем, что при выведении дефиниции транспортного договора следует использовать совокупность таких признаков как (а) связь с транспортным процессом, (б) субъектный состав правоотношений, (в) использование специальных ресурсов (транспортные средства, транспортная инфраструктура, цифровая транспортная инфраструктура и цифровые сервисы), (г) а также дополнительно оценивать социально-экономический аспект сделки. Иными словами, в рамках транспортного договора профессиональный исполнитель непосредственно реализует и (или) обеспечивает организацию транспортного процесса в целях перемещения объекта из отправного пункта в пункт назначения посредством использования специальных ресурсов.

По нашему мнению, в зависимости от объема понятия транспортного договора напрямую зависит перечень соглашений, которые могут относиться к соответствующей группе. Учитывая изложенное, следует признать, что среди цивилистов отсутствует единое мнение относительно классификации транспортных договоров. Вместе с тем, как указывает Т.Н. Иванова, транспортные отношения отличаются многообразием. Их систематизация способствует наиболее глубокому изучению различий и общих черт, имеющих у всего многообразия существующих транспортных договоров. По мнению автора, «систематизация транспортных договоров является способом, посредством которого юридическая наука может углубить знания о системе транспортных договоров в целом, в связи с чем исследуемая проблема является особенно актуальной для современной науки»¹²⁹.

Например, в зависимости от направленности транспортного договора, С.Ю. Морозов предлагает выделять договоры, направленные на перевозку пассажиров, а также направленные на обеспечение процесса перевозки¹³⁰. Близкую

¹²⁹ Актуальные проблемы транспортного права : учеб. / под ред. А.В. Габова, С.Ю. Морозова. М. : Проспект, 2023. С. 122.

¹³⁰ Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.03. М., 2011. 501 с.

классификацию транспортных договоров дают Н.А. Духно, А.И. Замлин¹³¹. К соглашениям, направленным на обеспечение процесса перевозки, Н.А. Духно и А.И. Замлин относят договоры об организации перевозок, договор о подаче транспортных средств под погрузку и о предъявлении груза к перевозке, соглашения между владельцами транспортных инфраструктур, договоры о предоставлении услуг по пользованию транспортной инфраструктурой, договор о подаче и уборке вагонов и об эксплуатации подъездного железнодорожного пути¹³². В.А. Вайпан,¹³³ М.Ю. Лебедева и И.Ю. Жабин¹³⁴ выделяют одиннадцать видов транспортных договоров. В частности, В.А. Вайпан относит к транспортным договорам соглашения об организации перевозок, которые, в свою очередь, подразделяются на общие договоры об организации перевозок в зависимости от видов транспорта, на договоры о подаче и уборке вагонов и договоры об эксплуатации подъездных железнодорожных путей¹³⁵. В.В. Долинская признает существование транспортных договоров, разделяя их на договоры, направленные на организацию перевозок; договоры перевозки; вспомогательные договоры¹³⁶. При этом, как указывает В.В. Долинская, договор перевозки багажа не имеет самостоятельного значения, а договоры об организации перевозок являются разновидностью организационных договоров, которые заключаются при планировании или наличии устойчивых хозяйственных связей для осуществления систематических перевозок. В рамках соответствующих отношений определяются общие и специальные условия, а также порядок перевозки в рамках планового периода. В отличие от указанного, предметом вспомогательных транспортных договоров является оказание услуг не по перевозке, а связанных с перевозкой¹³⁷. А.И. Хаснутдинов выделяет транспортные

¹³¹ Транспортное право : учеб. // под ред. Н.А. Духно, А.И. Замлин. 3-е изд., перераб. и доп. М. : Юрайт, 2022. С. 295.

¹³² Там же, с. 367.

¹³³ Вайпан В.А. Правовое регулирование транспортной деятельности // Право и экономика. 2012. № 6. С. 18–42.

¹³⁴ Лебедева М.Ю., Жабин И.Ю. К вопросу о месте транспортных договоров в системе гражданско-правовых обязательств // Инновации в гражд. авиации. 2018. Т. 3. № 2. С. 5–12.

¹³⁵ Вайпан В.А. Правовое регулирование транспортной деятельности // Право и экономика. 2012. № 6. С. 18–42.

¹³⁶ Долинская В.В. Транспортные договоры // Законы России : опыт, анализ, практика. 2009. № 8. С. 3–8.

¹³⁷ Там же.

договоры и нетранспортные вспомогательные договоры¹³⁸. К вспомогательным договорам на транспорте автор относит договоры, обеспечивающие выполнение транспортно-вспомогательных операций, делающих возможным осуществление процесса перевозки на всех ее этапах. При этом к вспомогательным договорам А.И. Хаснутдинов, в том числе, относит «длительные договоры организационного характера»¹³⁹.

Учитывая продемонстрированное разнообразие позиций вышеупомянутых авторов, представляется, что в наиболее общем виде началом при формировании системы транспортных договоров может выступать ее деление на подсистему, включающую совокупность соглашений, направленных на непосредственное перемещение объекта из пункта отправления в пункт назначения посредством транспортного средства, а также подсистему, состоящую из договоров, направленных на обеспечение организации транспортного процесса.

При этом представленные системы транспортных договоров являются общими и не разрабатывались с учетом специфики соглашений, возникающих в процессе реализации государственных стратегических целей и задач при развитии пассажирского автомобильного транспорта. В это же время, «... ожидается, что сервисы формата «мобильность как услуга» будут применяться на всех видах общественного городского и пригородного общественного транспорта, при использовании личного транспорта (такси, каршеринг)...»¹⁴⁰. Одновременно, «...долгосрочными тенденциями ... являются расширение совместного использования автомобилей наряду с владением («шеринговые» сервисы - каршеринг и другие) и развитие мобильности как услуги... до 2030 года объем использования всех новых сервисов мобильности будет расти с годовыми

¹³⁸ Хаснутдинов А.И. Вспомогательные договоры на транспорте : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.03. Иркутск, 1995. 317 с.

¹³⁹ Там же.

¹⁴⁰ 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.

темпами в 15 процентов в денежном выражении...»¹⁴¹. Помимо указанного, активно развиваются перевозки по запросу¹⁴².

Применяемые цитаты позволяют выявить несколько равноценных направлений развития городского пассажирского автомобильного транспорта в Российской Федерации.

Во-первых, в их числе усовершенствование качества организации и осуществления услуг перевозки легковым пассажирским такси. В этой связи, реализация государственных целей и задач по данному направлению послужила возникновению таких конструкций, как договор об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси (ст. 13 Закона о такси) и договор службы заказа легкового такси с перевозчиком легковым такси (ст. 20 Закона о такси). При этом сущность соответствующих соглашений и их место в системе договоров по перемещению физических лиц автомобильным транспортом с использованием цифровых сервисов не являются достаточно исследованными. В то же время, наименование договоров и их закрепление в транспортном законодательстве позволяют предположить, что данные соглашения оказывают социально-экономический эффект на транспортную деятельность и имеют связь с транспортным процессом.

Во-вторых, другим направлением развития городского пассажирского автомобильного транспорта является установление правовых основ для перевозок пассажиров по запросу. Вместе с тем, анализ соответствующей деятельности на практике совершенно очевидно позволяет установить, что в рамках данных правоотношений посредством организационных действий владельцев (операторов) цифровых сервисов осуществляется перевозка пассажиров общественным транспортом.

¹⁴¹ 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.

¹⁴² 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.

В-третьих, самостоятельным направлением развития городского пассажирского автомобильного транспорта является развитие альтернативных способов мобильности населения с использованием «шеринговых» сервисов. При этом, Д.С. Федотова отмечает, что одной из актуальных проблем транспортного права является систематизация «шеринговых договоров на транспорте» согласно принципу единства и дифференциации отношений, а также выявление их общих признаков¹⁴³. Исходя от обратного, в отсутствии анализа совокупности «шеринговых договоров на транспорте» их рассмотрение в рамках системы договоров по перемещению физических лиц автомобильным транспортом с использованием цифровых сервисов не имеет существенных контраргументов. Напротив, их исследование вне связи с транспортным процессом может оказать негативный эффект при выявлении сущности возникающих договорных отношений и породить ограниченность научного представления.

Руководствуясь изложенным, специфика настоящего исследования предполагает построение системы договоров по перемещению физических лиц автомобильным транспортом с использованием цифровых сервисов, учитывающей договорные конструкции, возникающие в процессе реализации стратегических целей и задач развития городского пассажирского автомобильного транспорта. Вместе с тем, подробному исследованию договорных конструкций, включаемых нами в соответствующую систему, отводятся обособленные параграфы настоящей диссертационной работы, раскрывающие их правовую природу и сущность. Более того, при исследовании «шеринговых договоров на транспорте» мы пришли к умозаключению, что каршеринг, народный каршеринг и карпулинг фактически являются собирательными понятиями, отражающими структуру правоотношений в целом и включающими как организацию, так и непосредственную реализацию перемещения физических лиц. В этой связи, выстраиваемая система не предполагает включение указанных понятий, но учитывает предлагаемые нами договорные конструкции,

¹⁴³ Актуальные проблемы транспортного права : учеб. / под ред. А.В. Габова, С.Ю. Морозова. М. : Проспект, 2023. С. 262.

разработанные в целях правовой регламентации соответствующих правоотношений.

Основываясь на вышеуказанном, при отнесении того или иного соглашения к категории транспортных мы будем руководствоваться ранее сформулированным определением транспортного договора.

Первая подсистема системы договоров по перемещению физических лиц автомобильным транспортом с использованием цифровых сервисов включает соглашения, направленные на непосредственное перемещение физического лица из пункта отправления в пункт назначения посредством автомобильного транспортного средства. Соответствующие перемещения физических лиц могут реализовываться посредством таких юридических конструкций, как *договор перевозки пассажиров и багажа* («Московский транспорт», «Тройка. Проверка и пополнение» и др.); *договор фрахтования транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа по заказу* («BlaBlaCar» и др.); *договор фрахтования легкового такси для перевозки пассажиров и багажа* («Яндекс Go и др.). По нашему мнению, персонализированная автобусная перевозка физического лица по запросу также является самостоятельным видом договора («Челнок» и др.). Анализ данных правоотношений в рамках самостоятельного параграфа позволил установить, что их реализация должна осуществляться посредством *договора фрахтования транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа по запросу*.

Очевидно, что каждый из указанных договоров отвечает критериям (а) субъектного состава (профессиональный исполнитель), (б) связи с транспортным процессом (непосредственная реализация перевозочной деятельности), (в) использованию специальных ресурсов (транспортных средств), (г) социально-экономической цели правоотношений.

Вторая подсистема включает договоры, направленные на организацию транспортного процесса с использованием цифровых сервисов.

Проведенное диссертационное исследование позволяет установить, что к ним относится *договор об организации перевозок пассажира и багажа легковым*

такси (в законе его название звучит как договор службы заказа легкового такси с перевозчиком легковым такси). Данное соглашение заключается с владельцем (оператором) цифрового сервиса в целях организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси. При этом владелец (оператор) соответствующего цифрового сервиса должен осуществлять деятельность на профессиональной основе после получения соответствующего разрешения (включения в реестр), а сама организация правоотношений фактически предполагает использование цифровой транспортной инфраструктуры.

Помимо указанного, к соответствующей подсистеме также следует отнести *договор об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси*. В ряде случаев заключение соответствующего соглашения фактически является обязательным для последующего осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, а также реализации возможности сотрудничества перевозчика с СЗЛТ. В рамках соглашения стороны осуществляют взаимодействие со специальной федеральной государственной информационной системой легковых такси (далее – ФГИС «Такси»). Также договор предполагает не только использование специальных ресурсов (автомобильных транспортных средств) и их обслуживание, но и совершение иных действий, направленных на обеспечение перевозочной деятельности.

Вместе с тем, исследование «шеринговых договоров на транспорте» позволяет отнести к данной подсистеме *договор об организации личной мобильности*. Использование соответствующей юридической конструкция является универсальным способом организовать правоотношения в рамках каршеринга и народного каршеринга. При этом, заключение сделки направленно на удовлетворение потребностей физического лица в индивидуальной мобильности посредством автомобильного транспорта. В рамках соглашения предполагается использование специальных ресурсов (транспортных средств, цифровой транспортной инфраструктуры). В свою очередь, владелец (оператор) цифрового сервиса, выступающий стороной договора, должен осуществлять

деятельность на профессиональной основе и нести соответствующую ответственность.

Помимо указанного, посредством «шеринговых договоров на транспорте» также реализуются совместные поездки физических лиц в рамках карпулинга. Изучение соответствующей деятельности позволило выявить, что она может осуществляться с использованием предлагаемого нами *договора о совместной деятельности попутчиков*. Такое соглашение заключается в целях удовлетворения потребностей попутчиков в мобильности посредством автомобильного транспорта. При этом организация заключения договора происходит посредством владельца (оператора) цифрового сервиса, осуществляющего деятельность на профессиональной основе с вытекающими из этого обязанностями.

Таким образом, при квалификации гражданско-правового договора в качестве транспортного предлагается оценивать социально-экономический аспект сделки и использовать совокупность таких критериев, как связь с транспортным процессом, субъектный состав, использование специальных ресурсов. При этом перевозочный процесс представляется частью транспортного процесса, а субъектный состав правоотношений видоизменяется и дополняется не только владельцами или операторами цифровых сервисов, но и физическими лицами как исполнителями услуг по перевозке легковым такси. Одновременно, цифровая трансформация транспортной отрасли позволяет к специальным ресурсам, помимо транспортных средств и транспортной инфраструктуры, также относить и цифровую транспортную инфраструктуру. В наиболее общем виде, под транспортным договором предлагается понимать соглашение, в рамках которого профессиональный исполнитель непосредственно реализует и (или) обеспечивает организацию транспортного процесса в целях перемещения объекта из отправного пункта в пункт назначения посредством использования специальных ресурсов. Вместе с тем, предлагаемая нами система договоров позволит построить научное знание о правовом регулировании деятельности по перемещению физических лиц автомобильным транспортом с использованием

цифровых сервисов и в целом наиболее фундаментально исследовать деятельность на транспорте. Более того, соответствующая квалификация входящих в систему договоров позволит применять к ним нормы транспортного законодательства по аналогии, а также детализировать в специальных нормативно-правовых актах регулирование отношений с учетом особенностей данного вида деятельности. При этом представленная система также позволит установить единообразный подход к формированию прав и обязанностей участников транспортного процесса при осуществлении профессиональной деятельности в условия прямого или косвенного взаимодействия с источниками повышенной опасности.

1.3 Государственное регулирование деятельности по перемещению физических лиц автомобильным транспортом

Государственное регулирование деятельности по перемещению физических лиц автомобильным транспортом является неотъемлемым элементом сбалансированного функционирования транспортной системы. Как указывает Р.А. Халтурин, «транспорт является одной из важнейших отраслей народного хозяйства, обеспечивающих основополагающие условия жизнедеятельности общества»¹⁴⁴. В свою очередь, В.П. Бычков отмечает, что рыночная экономика не способна автоматически регулировать все экономические и социальные процессы в интересах всего общества и каждого гражданина¹⁴⁵. При этом В.П. Бычков и В.И. Прядкин считают, что государственное регулирование автотранспортной деятельности следует реализовывать «через лицензирование, квотирование услуг, общую регламентацию этой деятельности», а его главными задачами являются (а) обеспечение безопасности; (б) нивелирование негативных последствий

¹⁴⁴ Халтурин Р.А. Система государственного управления транспортом в России // Вестн. Ин-та экономики Рос. академии наук. 2015. № 3. С. 64–72.

¹⁴⁵ Бычков В.П. Экономика автотранспортного предприятия : учеб. М. : ИНФРА-М, 2006. С. 67–74.

естественной монополии; (в) стимулирование экономического развития; (г) контроль тарификации; (д) контроль социальных затрат и другое¹⁴⁶. Одновременно, согласно статье 2 Федерального закона от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» целью лицензирования, в том числе, является «предотвращение ущерба правам, законным интересам, жизни или здоровью граждан»¹⁴⁷. Вместе с тем, относительно цифрового управления транспортной системой В.А. Вайпан полагает, что «потребуется разработка административных норм, позволяющих обеспечить гибкое управление транспортными потоками в режиме реального времени, а также планировать развитие транспортного комплекса в цифровом формате»¹⁴⁸.

По нашему мнению, государственное регулирование деятельности по перемещению физических лиц автомобильным транспортом неразрывно связано с социальными, экологическими¹⁴⁹, экономическими, инновационными и технологическими направлениями развития транспортной отрасли¹⁵⁰. В этой связи, необходимость получения специального разрешения для осуществления определенных видов транспортной деятельности обуславливается публичными интересами, а также её влиянием на транспортную безопасность. При этом развитость и качество функционирования транспортной системы при оказании услуг физическим лицам могут оцениваться посредством (а) уровня транспортной безопасности; (б) качества транспортных услуг; (в) системы допуска исполнителей к профессиональной деятельности; (г) статистики дорожно-транспортных происшествий; (д) уровня защиты персональных данных потребителей; (е) развитости транспортной инфраструктуры; (ж) подвижности

¹⁴⁶ Бычков В.П., Прядкин В.И. Государственное регулирование автотранспортной деятельности: особенности и пути развития // РСЭУ. 2020. № 1 (48). С. 61–66.

¹⁴⁷ О лицензировании отдельных видов деятельности : федер. закон от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ : принят Гос. Думой 22 апр. 2011 г. : одобрен Советом Федерации 27 апр. 2011 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 19, ст. 2716.

¹⁴⁸ Актуальные проблемы транспортного права : учеб. / под ред. А.В. Габова, С.Ю. Морозова. М. : Проспект, 2023. С. 430.

¹⁴⁹ Об утверждении стратегии социально-экономического развития Российской Федерации с низким уровнем выбросов парниковых газов до 2050 года : распоряжение Правительства Рос. Федерации от 29 окт. 2021 № 3052-р // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2021. № 45, ст. 7556.

¹⁵⁰ 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.

населения; (з) среднего возраста автопарка; (и) временных затрат при оказании транспортных услуг; (к) загруженности транспортной инфраструктуры; (л) развития внутреннего туризма; (м) количества вредоносных выбросов в атмосферу и степени загрязнения окружающей среды; (н) уровня цифровизации транспортной деятельности; (о) внедрения инновационных технологических решений и беспилотных транспортных средств; (п) тарифной политики и разнообразия льготных программ; (р) функционирования системы защиты прав потребителя.

Вместе с тем, способы перемещений физических лиц автомобильным транспортом с использованием цифровых сервисов можно условно подразделить на два сегмента: с оказанием услуг по управлению транспортным средством профессиональным перевозчиком и без оказания соответствующих услуг. Соответствующее обстоятельство оказывает влияние и на государственное регулирование транспортной деятельности. С учетом указанного, рассмотрим государственное регулирование профессиональной перевозочной деятельности посредством легковых такси и автобусов, после чего обратимся к таким альтернативным способам перемещений как каршеринг и карпулинг.

Цифровизация транспортной отрасли существенно преобразовала правила перевозок пассажиров легковым такси. Значительным нововведением Закона о такси является создание региональных реестров, среди которых выделяются (а) региональные реестры перевозчиков легковым такси; (б) региональные реестры легковых такси; (в) региональные реестры служб заказов легкового такси (СЗЛТ).

По нашему мнению, создание горизонтальной системы региональных реестров обуславливает наличие территориального признака осуществления предпринимательской деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси. Согласно разработанным правилам, перевозчик легковым такси правомочен осуществлять перевозочную деятельность на территории того субъекта Российской Федерации, где было выдано соответствующее разрешение. При этом осуществление предпринимательской деятельности фрахтовщиками за пределами контролирующего субъекта Российской Федерации возможно либо

при наличии специального соглашения между высшими исполнительными органами субъектов Российской Федерации, либо если отправная точка перевозки по договору фрахтования легкового такси располагается в субъекте Российской Федерации, выдавшем разрешение. Одновременно, законодательство не содержит прямого ограничения возможности фрахтовщика инициировать процедуру включения в реестр перевозчиков легковым такси в различных субъектах Российской Федерации.

Согласно разработанным правилам, осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа возможно после получения юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями или самозанятыми физическими лицами специального разрешения и внесения подтверждающей записи в региональный реестр перевозчиков легковым такси, а также внесения в региональный реестр легковых такси информации об используемых перевозчиками автомобильных транспортных средствах¹⁵¹. Как правило, разрешение предоставляется на срок не менее пяти лет. Получение разрешения на меньший срок возможно физическими лицами при отражении ими соответствующего намерения в заявлении о предоставлении разрешения на осуществления перевозочной деятельности.

Вместе с этим, в целях поддержания должного уровня транспортной безопасности, стандартизации качественных критериев предоставляемых услуг и минимизации неблагоприятных последствий для потребителей, разработанная система раскрывает предъявляемые к перевозчикам легковым такси требования относительно используемых транспортных средств, соблюдения норм налогового и трудового законодательства, соблюдения требований безопасности дорожного движения, взаимодействия с контрольными органами, правил допуска водителей к осуществлению перевозочной деятельности, разработки тарифов, обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика в случае причинения

¹⁵¹ Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации : федер. закон от 29 дек. 2022 № 580-ФЗ : принят Гос. Думой 22 дек. 2022 г. : одобрен Советом Федерации 23 дек. 2022 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2023. № 1, ч. 1, ст. 27.

физического и имущественного вреда пассажирам, обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства, взаимодействия со СЗЛТ и фрахтователями, а также ведения обязательной документации и хранения имеющихся сведений.

В частности, обязанности перевозчиков по обеспечению безопасности дорожного движения включают анализ и устранение причин дорожно-транспортных происшествий, поддержание технического состояния транспортных средств и ограничение их допуска к эксплуатации при обнаружении неисправностей, назначение ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения, оснащение транспортных средств тахографами, соблюдение правил обеспечения безопасности перевозок автомобильным транспортом, проведение регулярных медицинских осмотров водителей и другое¹⁵².

Среди ограничений допуска водителей к управлению легковым такси необходимо выделить (а) наличие повторных административных наказаний в виде лишения права управления автомобильным транспортным средством и (или) ареста за правонарушение в области дорожного движения до истечения года со дня окончания предыдущего срока аналогичного административного наказания; (б) отсутствие документа об аттестации на знание правил перевозки пассажиров и багажа, действий в ситуациях чрезвычайного характера, а также территориального расположения значимых объектов инфраструктуры субъекта Российской Федерации (исключением является отсутствие требования субъекта Российской Федерации к проведению аттестации); (в) наличие неснятой или непогашенной судимости за преступления, против жизни, здоровья и половой неприкосновенности физических лиц, грабежи и разбои, а также против общественной безопасности, конституционного строя и безопасности государства, против мира и безопасности человечества, относящиеся Федеральным законом от 13.06.1996 № 63-ФЗ «Уголовный кодекс Российской

¹⁵² О безопасности дорожного движения : федер. закон от 10 дек. 1995 № 196-ФЗ : принят Гос. Думой 15 нояб. 1995 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 50, ст. 4873.

Федерации» к преступлениям средней тяжести, тяжким и особо тяжким (процесс уголовного преследования за вышеуказанные преступления является основание для отказа выдачи разрешения на осуществление предпринимательской деятельности по перевозке пассажиров и багажа посредством легкового такси)¹⁵³; (г) наличие более трех непогашенных административных штрафов за правонарушения в области дорожного движения за период, предшествующий дню осуществления перевозки (исключением является истечение сроков исполнения постановлений о наложении соответствующих административных взысканий).

Таким образом, в настоящее время, допускается возможность осуществления самозанятыми физическими лицами, индивидуальными предпринимателями и юридическими лицами деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, определяется перечень ограничивающих факторов и предъявляемых требований, а также оснований для приостановления или аннулирования действия разрешений. Одновременно, государственное регулирование перевозочной деятельности легковым такси не сдерживает развитие предпринимательской деятельности добросовестных перевозчиков. На территории Российской Федерации закрепляются принципы свободы экономической деятельности, единства экономического пространства, а также свободы перемещения товаров и услуг, финансовых средств¹⁵⁴. Вместе с этим, свобода предпринимательской деятельности не является абсолютной и безграничной. Создавая баланс между частными и публичными интересами, общегосударственные приоритеты с учетом соразмерности способны ограничивать свободу предпринимательской деятельности¹⁵⁵. Ограничение уполномоченными государственными органами права человека и гражданина на занятие предпринимательской деятельностью возможно в случае, если реализация определенного вида предпринимательства без соблюдения установленных

¹⁵³ Уголовный кодекс Российской Федерации : федер. закон от 13 июня 1996 № 63-ФЗ : принят Гос. Думой 24 мая 1996 г. : одобрен Советом Федерации 5 июня 1996 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1996. № 25, ст. 2954.

¹⁵⁴ Конституция Российской Федерации : принята всенарод. голосованием 12 дек. 1993 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2014. № 31, ст. 4398.

¹⁵⁵ Ермолова О.Н. Принципы свободы и ограничения предпринимательской деятельности: реализация в нормативном регулировании и правоприменении // Вестн. СГЮА. 2017. № 3 (116). С. 142–146.

законом правил способна повлечь негативные последствия для интересов общества и государства.

Осуществление предпринимательской деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси невозможно без внесения сведений об используемых транспортных средствах в реестр легковых такси. Перевозчик имеет право использовать для осуществления предпринимательской деятельности предоставленное во временное пользование на основании договора об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси транспортное средство или собственный легковой автомобильный транспорт. В любом из случаев, реестровые сведения об используемых перевозчиком транспортных средствах должны отражаться в заявлении о предоставлении права на осуществления перевозочной деятельности легковым такси. При этом транспортное средство должно соответствовать требованиям относительно внешнего вида и размещаемой внутри него информации.

Федеральным и региональным законодательством могут предъявляться дополнительные требования к экологическому классу автомобильного транспорта, используемого для перевозок пассажиров и багажа легковым такси. В то же время, одной из задач государственной значимости является снижение количества выбросов парниковых газов в атмосферу¹⁵⁶. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года определяет необходимость низкоуглеродной трансформации транспортной отрасли. На автомобильный транспорт приходится около 95 процентов занимаемого пассажирским транспортом городского пространства и 80-95 процентов вредоносных выбросов. Тем временем, доля легковых и грузовых

¹⁵⁶ Об утверждении стратегии социально-экономического развития Российской Федерации с низким уровнем выбросов парниковых газов до 2050 года : распоряжение Правительства Рос. Федерации от 29 окт. 2021 № 3052-р // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2021. № 45, ст. 7556.

автомобилей, а также автобусов на альтернативных источниках топлива в общем автопарке транспортных средств составляет меньше 0,1 процента¹⁵⁷.

Считаем, что региональные реестры легковых такси являются одним из действенных механизмов контроля за транспортными средствами, используемыми перевозчиками. В целях реализации Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035, с учетом функциональных возможностей региональных реестров легковых такси, потенциально возможно предусмотреть порядок допуска легкового автомобильного транспорта к перевозкам в зависимости от его экологического класса. При этом важным фактором низкоуглеродной трансформации транспортной отрасли является создание благоприятных условий для перевозчиков и владельцев транспортных средств. Стимулирующим механизмом обновления российского таксопарка может являться комплекс мероприятий, предусматривающий льготные поощрения для перевозчиков и собственников, приобретающих электромобили или автомобили с альтернативным видом потребляемого топлива для осуществления предпринимательской деятельности. Например, в настоящее время Концепция по развитию производства и использования электрического автомобильного транспорта в Российской Федерации на период до 2030 года в целях стимулирования развития спроса на электротранспортные средства уже предусматривает их включение в программу льготного лизинга, бесплатный проезд по платным участкам федеральных дорог, корректировку коэффициента расчета суммы утилизационного сбора, свободный доступ к необходимой транспортной инфраструктуре, предоставление скидок и иных преференции при их приобретении¹⁵⁸.

В свою очередь, по истечении отведенного для низкоуглеродной трансформации транспортной отрасли временного промежутка, использование

¹⁵⁷ 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.

¹⁵⁸ Об утверждении Концепции по развитию производства и использования электрического автомобильного транспорта в Российской Федерации на период до 2030 года : распоряжение Правительства Рос. Федерации от 23 авг. 2021 № 2290-р // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2021. № 35, ст. 6327.

перевозчиками транспортных средств, несоответствующих минимальному установленному экологическому классу, может являться критерием ограничения допуска к предпринимательской деятельности или основанием для приобретения перевозчиками углеродных единиц в целях поддержки климатических проектов¹⁵⁹.

Таким образом, включение транспортных средств в региональные реестры легковых такси является обязательным критерием для возможности осуществления предпринимательской деятельности на определённой территории. Автомобильный транспорт может являться собственностью перевозчика или предоставляться ему во временное пользование на основании специального соглашения. Региональные реестры легковых такси потенциально являются одним из действенных инструментов реализации государственной политики в сфере низкоуглеродной трансформации транспортной отрасли.

Организация перевозок пассажиров и багажа легковым такси осуществляется при участии СЗЛТ, деятельность которой может осуществляться либо перевозчиком самостоятельно, либо специализированным субъектом. Если законодательством не предусмотрено иное, то право на осуществление соответствующего вида деятельности, по общему правилу, является бессрочным и может предоставляться индивидуальным предпринимателям и юридическим лицам посредством включения в региональный реестр СЗЛТ. При этом одним из требований для получения индивидуальным предпринимателем права на осуществление деятельности СЗЛТ и его включения в региональный реестр является совпадение места жительства и территории субъекта Российской Федерации, где предполагается ведение предпринимательской деятельности. Вместе с тем, согласно Закону о такси, если пределы субъекта Российской Федерации, предоставившего СЗЛТ право на осуществление предпринимательской деятельности, не совпадают с местом её нахождения, а количество представляемых пользователям цифрового сервиса транспортных

¹⁵⁹ Об ограничении выбросов парниковых газов : федер. закон от 02 июля 2021 № 296-ФЗ : принят Гос. Думой 1 июня 2021 г. : одобрен Советом Федерации 23 июня 2021 г. // Собр. Законодательства Рос. Федерации. 2021. № 27, ч. 1, ст. 5124.

средств превышает определенный законом суточный показатель, то в соответствующем регионе «...СЗЛТ обязана иметь филиал (представительство)...»¹⁶⁰. Одновременно, согласно статье 55 ГК РФ, право открытия филиалов и представительств принадлежит юридическим лицам¹⁶¹. В этой связи, следует признать, что индивидуальные предприниматели и юридические лица изначально обладают различным потенциалом реализации в качестве СЗЛТ.

Разработанная законодателем система также раскрывает предъявляемые к СЗЛТ требования относительно обязательного перечня размещаемой в сети «Интернет» информации, взаимодействия с государственными органами власти, обеспечения сохранности и защиты от несанкционированного доступа сведений о заказах легковых такси и персональных данных, предоставления информации фрахтователям, взаимодействия с перевозчиками на договорной основе, обязанности мониторинга сведений о перевозчиках и их «допуску» к осуществлению перевозок пассажиров легковым такси посредством функционала цифрового сервиса. Если СЗЛТ систематически передает заказы перевозчикам и их водителям, деятельность которых осуществляется с нарушением установленных законом правил, то ее право на ведение предпринимательской деятельности может быть аннулировано.

Неправомерность действий СЗЛТ по передаче заказов перевозчикам, не обладающим специальным разрешением на осуществление данного вида деятельности, подтверждается судебной практикой. Согласно позиции Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации, передавая заказы фрахтовщикам, не отвечающим императивным требованиям законодательства, владелец (оператор) агрегатора фактически участвует в деятельности, создающей опасность неограниченному кругу лиц (не следует

¹⁶⁰ Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации : федер. закон от 29 дек. 2022 № 580-ФЗ : принят Гос. Думой 22 дек. 2022 г. : одобрен Советом Федерации 23 дек. 2022 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2023. № 1, ч. 1, ст. 27.

¹⁶¹ Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть первая : федер. закон от 30 нояб. 1994 № 51-ФЗ : принят Гос. Думой 21 окт. 1994 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1994. № 32, ст. 3301.

забывать, что агрегатор рассматривается нами в качестве разновидности цифровой платформы, предоставляющей цифровые сервисы). В свою очередь, опасность причинения вреда в будущем может явиться основанием к иску о запрещении деятельности, создающей такую опасность¹⁶². Следовательно, действия СЗЛТ по передаче заказов нелегальным перевозчикам пассажиров и багажа являются недобросовестными, противоречат ЗОЗПП и незаконны¹⁶³.

Помимо указанного, как отмечает В.А. Вайпан, не стоит забывать о правовом обеспечении транспортной безопасности посредством применения новейших цифровых технологий¹⁶⁴. В этой связи, к обязанностям СЗЛТ также относится предоставление государственным органам в области обеспечения безопасности круглосуточного удаленного доступа к информационным системам и базам данным, хранящим сведения о получении, обработке заказов и их передаче перевозчикам легковым такси. При осуществлении взаимодействия с государственными органами в области обеспечения безопасности СЗЛТ обязана не разглашать информацию о содержании взаимодействия и конкретных фактах¹⁶⁵. При этом, из формального толкования закона следует, что сами базы данных и информационные системы остаются в ведении СЗЛТ и не передаются уполномоченным органам. Считаем, соответствующие нововведения являются проявлением глобальной цифровизации, опосредуют реализацию государственной задачи обеспечения общественной и транспортной безопасности, не предполагают повсеместный контроль и направлены на совершенствование процесса оперативных мероприятий.

¹⁶² Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая : федер. закон от 26 янв. 1996 № 14-ФЗ : принят Гос. Думой 22 дек. 1995 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1996. № 5, ст. 410.

¹⁶³ Определение Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации от 19 июня 2023 № 305-ЭС22-25851 по делу № А40-263181/2021 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

¹⁶⁴ Актуальные проблемы транспортного права : учеб. / под ред. А.В. Габова, С.Ю. Морозова. М. : Проспект, 2023. С. 430.

¹⁶⁵ Об утверждении Правил предоставления службой заказа легкового такси доступа федеральному органу исполнительной власти в области обеспечения безопасности или его территориальному органу к информационным системам и базам данных, используемым для получения, хранения, обработки и передачи заказов легкового такси : постановление Правительства Рос. Федерации от 4 июля 2023 г. № 1101 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2023. № 28, ст. 5220.

Таким образом, СЗЛТ имеют двойственную природу. С одной стороны, они выступают в качестве участников гражданских правоотношений, основной целью которых является получение прибыли. Для осуществления предпринимательской деятельности индивидуальные предприниматели и юридические лица обязаны быть включены в региональный реестр СЗЛТ. Одновременно, возможности масштабирования соответствующего вида деятельности юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями не являются равными. С другой стороны, законодатель предъявляет к СЗЛТ требования относительно взаимодействия с государственными органами и перевозчиками, мониторинга получаемой информации с обязанностью отказа в передаче заказов предпринимателям в случае выявления нарушений. Если СЗЛТ пренебрегает возложенными на нее обязанностями, то право на осуществление соответствующей деятельности может быть аннулировано. Данные обстоятельства позволяют выделить особое положение СЗЛТ, поскольку для осуществления предпринимательской деятельности она обязана выполнять некую контрольную функцию относительно перевозчиков легковым такси, отражая государственные интересы.

Помимо создания региональных реестров, Закон о такси предусматривает федеральную систему контроля ФГИС «Такси», которая имеет аналитическую направленность, обеспечивает централизацию сведений из региональных реестров, является гарантом надежности, совершенствует степень достоверности представленных сведений, обеспечивает защиту информации и ее доступность для населения¹⁶⁶. Одной из отличительных особенностей созданного механизма контроля за деятельностью по перевозке пассажиров и багажа легковым такси является общедоступность информации, размещаемой федеральной системой в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет». Исключением из открытого доступа является информация, распространение которой ограничивается российским законодательством. Созданные условия

¹⁶⁶ Об утверждении Положения о федеральной государственной информационной системе легковых такси : постановление Правительства Рос. Федерации от 24 июля 2023 г. № 1201 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2023. № 32, ч. II, ст. 6344.

обуславливают прозрачность работы региональных и федеральных органов власти, а также позволяют заинтересованным лицам получать необходимые достоверные сведения о СЗЛТ и перевозчиках.

Таким образом, государственное регулирование деятельности в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси предусматривает двухуровневую систему. При этом осуществление функций СЗЛТ и перевозочной деятельности невозможно без взаимодействия с региональными государственными органами, осуществляющими ведение реестров. В свою очередь, ФГИС «Такси» обеспечивает интеграцию региональных реестров, что обуславливает централизацию системы. В результате изложенного, требования в сфере перевозок пассажиров легковым такси можно подразделить на (а) общие – единые, предъявляемые федеральным законодательством ко всем предпринимателям и транспортным средствам (например, к субъектному составу перевозчиков и СЗЛТ); обязательному страхованию ответственности; территориальному (региональному) характеру предпринимательской деятельности; базовым критериям допуска предпринимателей и транспортных средств к осуществлению перевозочной деятельности); (б) специальные – предъявляемые федеральным законодательством вспомогательно к общим относительно отдельных категорий предпринимателей и транспортных средств (например, к определенным категориям фрахтовщиков об обязательном заключении договора между СЗЛТ и перевозчиком легковым такси; требование об открытии СЗЛТ регионального филиала или представительства в зависимости от количественного показателя реализуемых перевозок; требование к техническому оснащению транспортных средств, предназначенных для пассажирских перевозок физических лиц с ограниченными возможностями и их багажа); (в) дополнительные – предъявляемые региональным законодательством комплексно с федеральными требованиями (например, региональных органов власти к экологическому классу транспортных средств для их включения в региональный реестр легковых такси).

Одновременно, проведенный анализ позволяет установить, что Закон о такси также способствует контролю деятельности по перевозке легковым такси. По мнению А.И. Землина, эффективное функционирование транспортной системы на принципах законности представляется необходимым условием развития государства, что невозможно без применения контроля и надзора. Профессор рассматривает контроль в качестве важнейшего способа обеспечения законности и важнейшего элемента управленческого механизма любой социальной системы¹⁶⁷. Основой для реализации государственного контроля выступает Федеральный закон от 31.07.2020 №248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации»¹⁶⁸. Одним из направлений контроля за транспортной деятельностью является соблюдение СЗЛТ антимонопольного законодательства. Актуальность защиты конкуренции в соответствующей сфере обуславливается экономическими и маркетинговыми функциями цифровых сервисов, способствующими значительному увеличению клиентской базы. При этом в настоящее время некоторые СЗЛТ занимают доминирующее положение на рынке. Так, Экспертный совет при ФАС РФ по развитию конкуренции в области информационных технологий рекомендовал ООО «Яндекс.Такси» «проработать вопросы ценообразования на пассажирские перевозки такси с учетом обеспечения разумного баланса интересов обеих категорий пользователей»¹⁶⁹. В свою очередь, заместитель руководителя ФАС РФ также заявил о наличии серьезных замечаний контрольного органа к ООО «Яндекс.Такси» в части ценообразования перевозочных услуг и блокировки пользователей¹⁷⁰. Учитывая изложенное, представляется верным высказывание В.А. Вайпана о необходимости «уточнения

¹⁶⁷ Актуальные проблемы транспортного права : учеб. / под ред. А.В. Габова, С.Ю. Морозова. М. : Проспект, 2023. С. 519.

¹⁶⁸ О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации : федер. закон от 31 июля 2020 № 248-ФЗ : принят Гос. Думой 22 июля 2020 г. : одобрен Советом Федерации 24 июля 2020 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2020. № 31, ч. I, ст. 5007.

¹⁶⁹ Протокол заседания Экспертного совета при Федеральной антимонопольной службе по развитию конкуренции в области информационных технологий от 21.04.2023 г. // ФАС России : [сайт]. URL: <https://fas.gov.ru/p/protocols/1744> (дата обращения: 12.02.2025).

¹⁷⁰ ФАС в СМИ: В ФАС заявили о серьезных замечаниях к «Яндекс Такси» // ФАС России : [сайт]. URL: <https://fas.gov.ru/publications/24265> (дата обращения: 12.02.2025).

требований к запретам злоупотребления доминирующим положением в части использования данных (информации) и цифровых платформ для монополистической деятельности, а также требований к запретам антиконкурентных соглашений (согласованных действий), в том числе картельных, и незаконной координации экономической деятельности, осуществляемых с помощью цифровых алгоритмов, агрегаторов и платформ»¹⁷¹.

Ответной реакцией законодателя на необходимость урегулирования развивающейся тенденции явилось дополнение Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» статьей 10.1 «Запрет на осуществление монополистической деятельности хозяйствующим субъектом, владеющим цифровой платформой»¹⁷². Из ее содержания вытекает запрет на осуществление монополистической деятельности хозяйствующим субъектом, владеющим цифровой платформой при совокупности обстоятельств, в числе которых (а) сетевой эффект предоставляет владельцу цифровой платформы возможность решающе влиять на общие условия обращения товара на товарном рынке и (или) устранять с него конкурентов и (или) затруднять другим хозяйствующим субъектам доступ на этот товарный рынок; (б) доля сделок между пользователями цифровой платформы превышает 35% от общего объема сделок на соответствующем товарном рынке; (в) выручка владельца цифровой платформы превышает два миллиарда рублей.

Таким образом, ФАС РФ совершенствует комплекс норм, направленных на пресечение недобросовестной деятельности и доминирующего положения владельцев (операторов) цифровых платформ, а также защиту потребителей от злоупотреблений рыночной властью. Одновременно, само по себе признание владельца (оператора) цифровой платформы доминирующим субъектом не влечет для него санкции. Однако, в случае злоупотребления правом, ФАС РФ может вынести обязательные для исполнения предписания, а также привлечь владельца

¹⁷¹ Актуальные проблемы транспортного права : учеб. / под ред. А.В. Габова, С.Ю. Морозова. М. : Проспект, 2023. С. 433.

¹⁷² О внесении изменений в Федеральный закон «О защите конкуренции» : федер. закон от 10 июля 2023 № 301-ФЗ : принят Гос. Думой 27 июня 2023 г. : одобрен Советом Федерации 5 июля 2023 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2023. № 29, ст. 5319.

(оператора) цифровой платформы к административной ответственности. При этом, следует учитывать, что цифровая платформа выступает инфраструктурной основой для реализации цифровых сервисов. Следовательно, нормативно-правовое регулирование деятельности владельцев (операторов) цифровых платформ сказывается на функционировании цифровых сервисов.

Вместе с тем, деятельность по перевозке пассажиров легковым такси не является единственным объектом государственного регулирования. На основании статьи 12 Федерального закона от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности», статьи 3.2. УАТ РФ, а также Постановления Правительства Российской Федерации от 07.10.2020 № 1616 «О лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами», осуществление пассажирских автобусных перевозок в отсутствие лицензии является незаконным. Лицензированию подлежит как деятельность перевозчиков при осуществлении регулярных перевозок и перевозок по заказам, так и перевозки физических лиц автобусом для собственных нужд¹⁷³. Прежде всего, для получения лицензии заявитель должен (а) назначить ответственным за обеспечение безопасности дорожного движения аттестованного работника или при наличии аттестации осуществлять эту деятельность самостоятельно, (б) иметь лицензию или договор для проведения регулярных медицинских осмотров водителей, (в) владеть на законном основании используемыми для перевозок автобусами. По результатам выдачи Федеральной службой по надзору в сфере транспорта лицензии, соответствующие сведения отражаются в реестре лицензий на перевозку пассажиров и иных лиц автобусами и реестре транспортных средств, включенных в реестр лицензий на деятельность по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами. Во избежание аннулирования полученной лицензии перевозчики обязаны на постоянной основе контролировать соблюдение в своей деятельности предъявляемых законом требований. Прежде всего, к ним относятся (а) обеспечение безопасности дорожного движения, (б) использование включенных в

¹⁷³ О лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами : постановление Правительства Рос. Федерации от 07 окт. 2020 № 1616 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2020. № 42, ч. II, ст. 6582.

реестр транспортных средств, (в) техническое обслуживание и обеспечение стоянки этих транспортных средств, (г) заполнение путевых листов, (д) допуск к управлению автобусом водителей, соответствующих требованиям закона, (е) соблюдение норм трудового законодательства, обеспечение медицинских осмотров водителей, прохождения ими инструктажей и стажировок.

Вместе с тем, согласно статье 328.1 Трудового кодекса Российской Федерации, нанимаемый перевозчиком по трудовому договору водитель автобуса не должен иметь неснятую или непогашенную судимость либо подвергаться уголовному преследованию за ряд преступлений против мира и общественной безопасности, конституционного строя и безопасности государства¹⁷⁴. Предъявляемые к водителям профессиональные и квалификационные требования дополнительно конкретизируются¹⁷⁵. Более того, федеральное законодательство также регламентирует требования к водителям, осуществляющим организованную перевозку детей автобусами¹⁷⁶.

Дополнительно следует отметить, что законодатель уделяет особое внимание организации регулярных перевозок автобусом. В том числе, регулируется установление и изменение международных, межрегиональных и муниципальных маршрутов¹⁷⁷. В частности, на сегодняшний день ведутся реестры (а) международных маршрутов, (б) межрегиональных маршрутов, (г) муниципальных маршрутов, (д) межмуниципальных маршрутов, (е) смежных межрегиональных маршрутов. Контролируются сведения об остановочных пунктах межрегиональных и международных маршрутов. При этом согласно

¹⁷⁴ Трудовой кодекс Российской Федерации : федер. закон от 30 дек. 2001 г. № 197-ФЗ : принят Гос. Думой 21 дек. 2001 г. : одобрен Советом Федерации 26 дек. 2001 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2002. № 1, ч. 1, ст. 3.

¹⁷⁵ Об утверждении профессиональных и квалификационных требований, предъявляемых при осуществлении перевозок к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, указанных в абзаце первом пункта 2 статьи 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения : приказ Минтранса России от 31 июля 2020 № 282 // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202011230082> (дата обращения: 12.02.2025).

¹⁷⁶ Об утверждении Правил организованной перевозки группы детей автобусами : постановление Правительства Рос. Федерации от 23 сент. 2020 № 1527 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2020. № 40, ст. 6259.

¹⁷⁷ Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : федер. закон от 13 июля 2015 № 220-ФЗ : принят Гос. Думой 30 июня 2015 г. : одобрен Советом Федерации 8 июля 2015 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2015. № 29, ч. I, ст. 4346.

статье 25 Федерального закона от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», обязанность по ведению указанных реестров возлагается не на один субъект, а распределяется между уполномоченными исполнительными органами в зависимости от границ маршрута. С учетом изложенного, при осуществлении регулярных перевозок водитель обязан иметь карту маршрута и по требованию уполномоченных лиц предоставить ее для проверки.

Отдельное внимание при осуществлении перевозчиками транспортной деятельности уделяется Законом о транспортной безопасности. Для обеспечения безопасности на транспорте посредством определения степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства и его возможных последствий, Федеральное дорожное агентство ведет реестр объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств¹⁷⁸. Упомянутый нормативно-правовой акт относит к пассажирским автомобильным транспортным средствам не все устройства такого типа, а исключительно «используемые для регулярной перевозки пассажиров и багажа или перевозки пассажиров и багажа по заказу»¹⁷⁹. Следовательно, данный реестр включает сведения именно о вышеуказанных пассажирских автомобильных транспортных средствах. В свою очередь, перевозчики должны не только предоставлять полную и достоверную информацию в отношении транспортных средств, но и осуществлять иные действия для поддержания должного уровня транспортной безопасности¹⁸⁰.

Таким образом, государственное регулирование перевозок физических лиц автобусом охватывает перевозчиков и привлекаемых ими водителей, а также

¹⁷⁸ Об утверждении Порядка ведения реестра объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств : приказ Минтранса России от 15 сент. 2020 № 377 // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202011090051> (дата обращения: 18.02.2025).

¹⁷⁹ О транспортной безопасности : федер. закон от 09 февр. 2007 № 16-ФЗ : принят Гос. Думой 19 янв. 2007 г. : одобрен Советом Федерации 2 февр. 2007 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2007. № 7, ст. 837.

¹⁸⁰ Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта : постановление Правительства Рос. Федерации от 08 окт. 2020 № 1640 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2020. № 42, ч. III, ст. 6606.

транспортные средства и маршруты. Вместе с тем, по нашему мнению, государственное регулирование деятельности по перевозке физических лиц автобусом и легковым такси имеют единые концептуальные основы. При осуществлении вышеуказанных видов пассажирских перевозок исполнителю требуется получить либо лицензию, либо иное специальное разрешение. В любом из случаев, соответствующие сведения должны отражаться в специальных реестрах. Вместе с тем, особенности перевозок автобусом и легковым такси не требуют создание специальных реестров водителей транспортных средств, поскольку перевозчик несет ответственность за привлечение водителей, несоответствующих законодательным требованиям. Аналогичные подходы используются и при формировании реестров транспортных средств. Одновременно, в зависимости от особенностей перевозочной деятельности государством дополнительно контролируются либо регулярные маршруты, либо СЗЛТ. Вместе с тем, Закон о такси также позволяет уполномоченным лицам получать сведения о конкретном маршруте по требованию.

Считаем, что существующих норм вполне достаточно для обеспечения публичных интересов, а их отсутствие оказало бы негативное влияние на обеспечение защищенности транспортной инфраструктуры и транспортных средств, а также жизни и здоровья граждан. При этом государственное регулирование деятельности по перевозке пассажиров автобусом и легковым такси влечет для исполнителей транспортных услуг соответствующую гражданскую, административную и уголовную ответственности. В этой связи можно предположить, что осознание потенциальных санкций способствует дополнительному упорядочиванию профессиональной деятельности самими перевозчиками. Следовательно, государственное регулирование перевозок пассажиров автомобильным транспортом должно оказывать благоприятное влияние на уровень дорожно-транспортной аварийности. Однако, из официальных данных Научного центра безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел России за 2023 год следует, что количество дорожно-транспортных происшествий с участием автобусов увеличилось на 8,1%.

При этом, по мнению экспертов, «...нельзя сделать однозначный вывод о том, что лицензирование деятельности по перевозкам пассажиров не оказывает положительного влияния на обеспечение безопасности дорожного движения...»¹⁸¹. Исследователи отмечают, что «...автобусы, легально используемые для пассажирских перевозок, эксплуатируются практически в режиме 24/7, что статистически повышает вероятность участия в дорожно-транспортном происшествии»¹⁸². Одновременно, в отношении транспортных рисков легковых такси, соответствующих требованиям Закона о такси, отмечается самый низкий показатель риска среди всех легковых транспортных средств. В противоположность этому, относительно таких альтернативных способов перемещений физических лиц автомобильным транспортом как каршеринг и карпулинг статистика наименее положительная. Например, за тот же отчетный период тяжесть последствий от дорожно-транспортных происшествий с участием автомобилей каршеринга выше по сравнению с легковым такси почти в два раза. Более двух третей дорожно-транспортных происшествий с участием автомобилей каршеринга совершено по вине их водителей¹⁸³. Вместе с тем, выявление статистических данных по аварийности в рамках карпулинга и вовсе представляется затруднительным ввиду отсутствия полноценной информации об осуществлении водителями совместных поездок.

Учитывая изложенное, необходимо рассмотреть государственное регулирование деятельности в рамках карпулинга и каршеринга. Прежде всего, следует отметить, что структура реализации указанных альтернативных способов перемещений отличается от ранее рассмотренной перевозочной деятельности отсутствием таких субъектов как перевозчик и профессиональный водитель. При этом, учитывая социально-экономическую значимость карпулинга и каршеринга, законодатель неоднократно стремился урегулировать данную транспортную

¹⁸¹ Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2023 году. Информационно-аналитический обзор. М. : ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. С. 81.

¹⁸² Там же.

¹⁸³ Там же.

деятельность посредством принятия специального законодательства¹⁸⁴. Однако, государственное регулирование и контроль за соответствующей деятельностью фактически отсутствуют, законодательные инициативы не были утверждены, а существующие правила вытекают из общепринятых норм и принципов. Вместе с тем, отсутствие единообразного выработанного подхода к государственному регулированию каршеринга и карпулинга влияет на ответственность владельцев (операторов) соответствующих цифровых сервисов и обеспечение транспортной безопасности.

Ввиду утверждения о недостаточности государственного регулирования рассматриваемых способов перемещений, все же следует отметить, что согласно Постановлению Правительства Москвы от 17.05.2013 № 289-ПП «Об организации платных городских парковок в городе Москве», на территории Москвы предоставляется государственная услуга по внесению сведений в реестр операторов каршеринга. При этом ведение реестра возложено на ГКУ «АМПП» (Администратор Московского парковочного пространства), а перечень включаемых сведений фактически направлен на идентификацию субъекта в целях предоставления льготных условий парковки транспортных средств. Включение субъекта в соответствующий реестр не влияет на право осуществлять предпринимательскую деятельность. Следовательно, создание реестра операторов каршеринга не направлено на обеспечение публичных интересов безопасности при осуществлении транспортной деятельности. Однако, учитывая экономическую выгоду, предприниматели на добровольной основе все же обращаются за получением данной услуги.

Вместе с тем, предназначенные для осуществления транспортной функции автомобили каршеринга, а также создаваемые в цифровом сервисе учетные записи пользователей зачастую вовлекаются в совершение противоправных действий. Соответствующие транспортные средства могут использоваться для

¹⁸⁴ О регулировании отношений, возникающих при заключении с использованием информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» договоров перевозки пассажиров автомобильным транспортом по заказу в целях, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации [Электронный ресурс] : проект федер. закона : не внесен в Гос. Думу Рос. Федерации, текст по состоянию на 15 нояб. 2019. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

сбыта наркотических и психотропных веществ путем их закладывания в автомобиль. В автомобиле каршеринга могут помещаться объекты для причинения ущерба жизни и здоровью других пользователей, а также транспортной инфраструктуре. Другим распространенным противоправным действием является взлом доступа к реальным учетным записям или их создание с целью последующей продажи иным лицам, в том числе, не обладающим правом на управление транспортным средством¹⁸⁵. Получение доступа к автомобилю каршеринга под чужой учетной записью способствует использованию транспортного средства для совершения преступлений против личности и (или) скрывания с места преступления¹⁸⁶. При этом на сегодняшний день службы безопасности владельцев (операторов) соответствующих цифровых сервисов в большинстве случаев выявляют мошенничество по косвенным признакам. Системные меры борьбы с противоправными действиями, как правило, предусматривают: (а) установку видеокамер в салонах транспортных средств; (б) сличение селфи-изображений с документами пользователя; (в) повторную идентификацию клиента; (г) защиту персональных данных¹⁸⁷.

Использование автомобилей для совместных поездок физических лиц в рамках карпулинга также является удобным инструментом для совершения преступлений против личности или осуществления незаконной предпринимательской деятельности. Так, по мнению М.В. Горбуновой, недостатками карпулинга, в том числе, является (а) возможность осуществления теневой предпринимательской деятельности, (б) отсутствие контроля за состоянием водителя, (в) отсутствие информации о техническом состоянии транспортных средств, (г) вопросы личной безопасности попутчиков. При этом, «отсутствие правового регулирования создает угрозу транспортной

¹⁸⁵ Дорофеева М.Г., Тищенко М.С. Квалификация действий, связанных с неправомерным завладением каршеринговым транспортным средством // Молодой ученый. 2020. № 18 (308). С. 254–256.

¹⁸⁶ Друг, оставь порулить: каршеринг открыл новые перспективы криминалу // Известия : [сайт]. URL: <https://iz.ru/951027/ivan-petrov/drug-ostav-porulit-karshering-otkryl-novye-perspektivy-kriminalu> (дата обращения: 18.02.2025).

¹⁸⁷ ЕЭК ООН. Укрепление потенциала стран Центральной Азии для разработки политики устойчивой городской мобильности в отношении инициатив по каршерингу и карпулингу // UNECE : [сайт]. URL: https://unece.org/sites/default/files/2020-12/2096020_R_pdf_web.pdf (дата обращения: 18.02.2025).

инфраструктуре, жизни и здоровью, собственности человека и гражданина, а также подрывает экономическую, социальную безопасность»¹⁸⁸.

Считаем, что для обеспечения публичных интересов представляется целесообразным в числе обязанностей владельцев (операторов) цифровых сервисов каршеринга и карпулинга выделить (а) проверку законности владения транспортным средством; (б) проверку наличия права на управление транспортным средством; (в) проверку надлежащего технического состояния транспортного средства; (г) периодическую проверку актуальности ранее полученных данных; (д) передачу уполномоченным государственным органам информации о реализации незаконной транспортной деятельности посредством функционала цифровых сервисов; (е) обеспечение цифровой безопасности персональных данных физических лиц. При этом владельцы (операторы) цифровых сервисов могут реализовывать некоторые контрольные функции посредством запроса документальных подтверждений от пользователей. Одновременно, как указывают И.Л. Бурова и М.В. Рудов, юридические лица и индивидуальные предприниматели не обладают законодательными полномочиями требовать от пользователей цифрового сервиса предъявления удостоверяющих личность документов (применительно к кикшерингу). Следовательно, физические лица не обязаны их предъявлять¹⁸⁹. В этой связи, считаем целесообразным на законодательном уровне закрепить полномочия владельцев (операторов) цифровых сервисов на запрос у потребителей выше указанной информации и отказ в предоставлении функционала цифрового сервиса для заключения договоров между пользователями, не предоставившими необходимых документов, а также временную блокировку пользователей при выявлении подлога информации до устранения несоответствий.

По нашему мнению, государственное регулирование каршеринга и карпулинга может выстраиваться в рамках единой модели по аналогии с

¹⁸⁸ Горбунова М.В. Безопасность пассажироперевозок при использовании услуг «райдшеринга» и «карпулинга» // StudNet. 2022. № 3. С. 1442–1446.

¹⁸⁹ Бурова И.Л., Рудов М.В. О некоторых проблемах правового регулирования новых видов транспортных средств с электродвигателем // Имуществ. отношения в Рос. Федерации. 2019. № 2 (209). С.84–93.

перевозочной деятельностью и охватывать (а) владельцев (операторов) цифровых сервисов, (б) водителей транспортных средств, (г) предусматривать механизм регистрации транспортных средств. Подобно правилам осуществления деятельности СЗЛТ, считаем целесообразным создать обособленные реестры владельцев (операторов) цифровых сервисов каршеринга и реестр владельцев (операторов) цифровых сервисов карпулинга. В продолжение указанного может быть создан единый реестр владельцев (операторов) цифровых транспортных сервисов организации мобильности населения, объединяющий сведения о владельцах (операторах) каршеринга и карпулинга, а также СЗЛТ. При этом включение в данные реестры следует признать обязательным условием для получения права на осуществление соответствующей предпринимательской деятельности. Более того, владельцев (операторов) таких цифровых сервисов следует обязать формировать и регулярно актуализировать базы сведений о пользователях и транспортных средствах, а уполномоченным государственным органам в области обеспечения безопасности предоставить круглосуточный удаленный доступ к информационным системам и базам данным, хранящим сведения о зарегистрированных пользователях и их активности, а также транспортных средствах. Одновременно, получение сведений о перемещениях физических лиц, являющихся пользователями каршеринга и карпулинга, должно осуществляться исключительно в целях обеспечения безопасности общества и государства. Вместе с тем, в случае неоднократных нарушений владельцами (операторами) цифровых сервисов обязанности относительно формирования и актуализации базы сведений о пользователях и транспортных средствах, целесообразно на законодательном уровне предусмотреть право уполномоченных государственных органов приостанавливать или запрещать осуществление ими предпринимательской деятельности.

Представляется, что предложенная система окажет благоприятное влияние на обеспечение публичных интересов и нивелирует риски добросовестных пользователей при перемещениях автомобильным транспортом с использованием цифровых сервисов каршеринга и карпулинга. При этом основной упор

государственного регулирования должен основываться на деятельности владельцев (операторов) цифровых сервисов, формулировании их прав и обязанностей, а также установлении порядка допуска к осуществлению данной деятельности и ее контроля.

В завершение отметим, что контроль за цифровыми сервисами и их владельцами (операторами) при организации транспортных отношений приобретает особую актуальность ввиду риска цифрового терроризма (кибертерроризма, информационного терроризма), что является недопустимым, тем более в отношениях с физическими лицами. Кибертерроризм представляет собой информационное оружие и наносит материальный ущерб¹⁹⁰. Он также может быть направлен на критическую инфраструктуру страны состоящую, в том числе, из транспортной системы и телекоммуникационных систем¹⁹¹. Руководствуясь Доктриной информационной безопасности Российской Федерации, считаем, что злоумышленники могут оказывать воздействие на объекты критической информационной инфраструктуры, к которой, в том числе, относятся информационные системы и сайты в сети «Интернет»¹⁹². Одновременно, согласно Методическим рекомендациям по категорированию объектов критической информационной инфраструктуры, функционирующих в сфере транспорта, к таким объектам уже относятся «автоматизированные системы, предназначенные для управления автовокзалами»¹⁹³. Соответствующие системы хранят информацию о тарифах, расписаниях и остановках транспортных средств; обеспечивают процесс продажи билетов; выгружают персональные данные пассажиров, хранят информацию о приеме и отправке рейсов; и др.¹⁹⁴ Применительно к цифровым сервисам, следует признать, что в своем

¹⁹⁰ Тарасова Л.Я. Эволюция понятия информационного терроризма (кибертерроризма) и его значение на современном этапе // Науч. вестн. Омской академии МВД России. 2022. № 3 (86). С. 209–212.

¹⁹¹ Кудинов В.В., Минаев А.В. Кибертерроризм: основные угрозы и проблемы правового регулирования национальной безопасности Российской Федерации // Конституционное и муниципальное право. 2022. № 4. С. 53–56.

¹⁹² Об утверждении Доктрины информационной безопасности Российской Федерации : указ Президента Рос. Федерации от 05 дек. 2016 № 646 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2016. № 50, ст. 7074.

¹⁹³ Методические рекомендации по категорированию объектов критической информационной инфраструктуры, функционирующих в сфере транспорта [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

¹⁹⁴ Там же.

большинстве они наделены частью функций, схожих с этими системами. Соответственно, несмотря на то, что владельцами (операторами) этих цифровых сервисов являются юридические лица или индивидуальные предприниматели, безопасность их функционирования является не менее важным аспектом государственной деятельности.

Таким образом, законодатель не выработал единообразный подход к осуществлению государственного регулирования и контроля деятельности по перемещению физических лиц автомобильным транспортом с использованием цифровых сервисов. Существующие правила подробно регулируют перевозки пассажиров легковым такси и автобусом. При этом для осуществления перевозочной деятельности требуется получение специального разрешения, а уполномоченные государственные органы ведут многочисленные реестры в отношении перевозчиков, транспортных средств, маршрутов регулярных перевозок и СЗЛТ. Соответствующие обстоятельства наделяют перевозчиков и СЗЛТ определенными правами и обязанностями, а также ответственностью. Вместе с тем, проблема отсутствия государственного регулирования и контроля деятельности в рамках каршеринга и карпулинга будет нарастать параллельно масштабированию указанных способов перемещений. Одновременно, современные тенденции развития транспортной отрасли, поддерживаемые государством, будут лишь дополнительно способствовать популяризации каршеринга и карпулинга. В этой связи, считаем целесообразным распространить на соответствующую деятельность уже существующую практику государственного регулирования и контроля перевозок физических лиц транспортном общего пользования и легковым такси по аналогии. Реализация предложенного подхода позволит не только возложить на владельцев (операторов) цифровых сервисов каршеринга и карпулинга определенные права и обязанности, а также ответственность, но и заполнить нормативно-правовые пробелы и создать единую систему, всецело обеспечивающую интересы общества и государства.

Глава 2 Правовое регулирование новых договорных конструкций при перемещении физических лиц автомобильным транспортом с использованием цифровых сервисов

2.1 Правовая сущность отношений по перемещению физических лиц посредством сервисов «каршеринг» и «народный каршеринг»

Цифровизация транспортной отрасли способствует развитию альтернативных способов перемещений физических лиц автомобильным транспортом с использованием цифровых сервисов. В их числе выделяется каршеринг (carsharing), что означает совместное использование автомобиля¹⁹⁵. Совместное использование автомобильных транспортных средств берет начало в Швейцарии, где в 1948 году был запущен первый «каршеринговый проект»¹⁹⁶. Соответствующая деятельность представилась реакцией на экономические проблемы и поддерживалась физическими лицами, которые не могли позволить себе приобрести автотранспорт в собственность¹⁹⁷. В своей современной интерпретации каршеринг интенсивно развивается на территории Российской Федерации с 2013 года¹⁹⁸. В наиболее общем виде, каршеринг выражается во взаимодействии физического лица с владельцем (оператором) цифрового сервиса для удовлетворения транспортных потребностей посредством организации и самостоятельного перемещения автомобильным транспортом, не принадлежащего этому физическому лицу на праве собственности.

¹⁹⁵ Shinkle D. Car sharing. State Laws and Legislation // NCSL : [website] URL: <https://www.ncsl.org/transportation/car-sharing-state-laws-and-legislation> (дата обращения: 18.02.2025).

¹⁹⁶ Вавилин В.Е. Договор каршеринга в России и за рубежом: развитие института // Хоз-во и право. 2024. № 6. С. 95–107.

¹⁹⁷ Shaheen S., Sperling D., Wagner C. Carsharing in Europe and North American: Past, Present, and Future // UC Berkeley Earlier Faculty Research. 1998. P. 38.

¹⁹⁸ Вавилин В.Е. Договор каршеринга в России и за рубежом: развитие института // Хоз-во и право. 2024. № 6. С. 95–107.

На сегодняшний день, как указывает Ю.Н. Боярская, традиционно выделяют несколько моделей каршеринга¹⁹⁹. В их числе «каршеринг в одну сторону» (one-way carsharing), предполагающий краткосрочную аренду транспортных средств, находящихся в собственности у профессионального исполнителя. Эти средства передвижения распределяются в специально обозначенных местах по территории населенного пункта, откуда можно воспользоваться объектом аренды и куда его следует вернуть. Также выделяют «каршеринг равных» (peer-to-peer carsharing), где объект аренды находится в собственности физического лица или юридического лица (индивидуального предпринимателя), основным видом деятельности которого не является краткосрочная аренда транспортных средств. Также известен «каршеринг сособственников»²⁰⁰ (fractional carsharing), в рамках которого транспортное средство, сдаваемое в аренду, находится в долевой или совместной собственности²⁰¹.

Мировой практике известны и иные разновидности каршеринга. Например, американская система насчитывает 13 видов и подвидов каршеринга²⁰². Как отмечает Ю.Н. Боярская, основными видами каршеринга в Соединенных Штатах Америки являются (а) каршеринг в обе стороны (roundtrip carsharing), где арендатор забирает транспортное средство со специально обозначенного места и туда же должен его вернуть; (б) односторонний каршеринг (one-way station-based), где арендатор возвращает транспортное средство на специально обозначенное место или зарезервированную парковку; (в) односторонний свободный каршеринг (one-way free floating), где арендатор возвращает транспортное средство на любое место, обозначенное знаком парковки; (г) каршеринг равных (peer-to-peer carsharing), где владелец (оператор) цифрового сервиса не сдает транспортное

¹⁹⁹ Боярская Ю.Н. Анализ общих и специальных норм гражданского законодательства, регулирующих договор каршеринга // Юрист. 2019. № 8. С. 39–43.

²⁰⁰ Вавилин В.Е. Договор каршеринга в России и за рубежом: развитие института // Хоз-во и право. 2024. № 6. С. 95–107.

²⁰¹ Shinkle D. Car sharing. State Laws and Legislation // NCSL : [website] URL: <https://www.ncsl.org/transportation/car-sharing-state-laws-and-legislation> (дата обращения: 18.02.2025).

²⁰² Shaheen S., Bansal A., Chan N., Cohen A. Mobility and the Sharing Economy: Industry Developments and Early Understanding of Impacts // Low Carbon Mobility for Future Cities: Principles and applications. 2017. Ch. 2. URL: http://dx.doi.org/10.1049/PBTR006E_CH10 (дата обращения: 18.02.2025).

средство в аренду, а лишь организует заключение соответствующего договора между его собственником и арендатором²⁰³.

Как указывает В.Е. Вавилин, на территории Российской Федерации происходит адаптация сформировавшихся механизмов без установления специального регулирования каршеринга²⁰⁴. При этом, наиболее распространена классическая модель каршеринга (one-way carsharing), где посредством функционала цифрового сервиса организуется сдача профессиональным исполнителем (юридическое лицо, индивидуальный предприниматель) транспортного средства физическому лицу в краткосрочную аренду. В данном случае, как правило, владелец (оператор) цифрового сервиса и арендодатель совпадают в одном лице, а размещение транспортных средств осуществляется на территории всего населенного пункта и даже за его пределами. Однако, это не единственная модель сдачи транспортного средства в краткосрочную аренду для удовлетворения физическим лицом своих транспортных потребностей. В последнее время все большую популярность приобретает народный каршеринг, в рамках которого физическое лицо сдает свое транспортное средство в краткосрочную аренду другому физическому лицу. Организатором их взаимодействия также является владелец (оператор) цифрового сервиса, который, как правило, получает вознаграждение в процентном соотношении от арендной платы²⁰⁵. Отличительной особенностью народного каршеринга является то, что владелец (оператор) цифрового сервиса и арендодатель не совпадают в одном лице.

Вместе с тем, развитие каршеринга на территории нашей страны предопределяется моделью потребительского выбора, отдающего приоритет повсеместному использованию цифровых сервисов²⁰⁶. Совместное использование автотранспорта наряду с владением представляется долгосрочной тенденцией,

²⁰³ Боярская Ю.Н. Анализ общих и специальных норм гражданского законодательства, регулирующих договор каршеринга // Юрист. 2019. № 8. С. 39–43.

²⁰⁴ Вавилин В.Е. Договор каршеринга: разграничение видов в зависимости от круга участников // Цивилист. 2024. № 2. С. 20–25.

²⁰⁵ Бубновская Т.А., Суворов Ю.Б. К вопросу о каршеринге: правовые аспекты // Юрист. 2018. № 7. С. 32–36.

²⁰⁶ Емельянцева В.П. Цифровизация экономики и ее влияние на реновацию институтов гражданского права // Журнал рос. права. 2021. № 11. С. 36–53.

поддерживаемой в рамках государственной политики²⁰⁷. Каршеринг конкурирует с перевозками легковым такси и может стать безопасной альтернативной общественному транспорту²⁰⁸. Согласно данным ПАО «Каршеринг Россия» («Делимобиль»), за первое полугодие 2024 года выручка компании от «услуг каршеринга» возросла на 51%. Клиентская база в приложении «Делимобиль» составляет 10,4 миллионов зарегистрированных пользователей. Деятельность компании осуществляется на территории 12 городов, а общий размер ее автопарка составляет 30 000 транспортных средств. По прогнозам, к 2028 году объем рынка каршеринга будет составлять 235 миллиардов рублей²⁰⁹. Однако, цифровизации транспортной отрасли препятствует отсутствие нормативно-правовой основы для активного дистанционного взаимодействия субъектов транспортных правоотношений с помощью разнообразных цифровых технологий²¹⁰. При этом цифровизация порождает возникновение непоименованных договорных конструкций²¹¹.

Упоминание о каршеринге в нормативно-правовых актах Российской Федерации является фрагментарным. Так, Постановление Правительства Москвы от 31.08.2011 №405-ПП «О городской поддержке таксомоторных перевозок и услуги каршеринг в городе Москве» определяет «услугу каршеринг» как предоставление легкового автомобильного транспортного средства в краткосрочную аренду на основе поминутной тарификации физическому лицу в целях, не связанных с осуществлением этим лицом предпринимательской деятельности²¹². Из Распоряжения Правительства Российской Федерации от

²⁰⁷ 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.

²⁰⁸ Банк России. О чем говорят тренды : Макроэкономика и рынки : бюллетень департамента исслед. и прогнозирования // cbr.ru : [сайт]. URL: https://cbr.ru/Collection/Collection/File/27931/bulletin_20-03.pdf (дата обращения: 18.02.2025).

²⁰⁹ Делимобиль. Обзор финансовых результатов 1П 2024 // Делимобиль : [сайт]. URL: <https://cloud.mail.ru/public/QprR/CzkQQncFe> (дата обращения 20.02.2025).

²¹⁰ Актуальные проблемы транспортного права : учеб. / под. ред. А.В. Габова, С.Ю. Морозова. М. : Проспект, 2023. С. 419.

²¹¹ Комлев Н.Ю., Фазлиева Л.К. Каршеринг как продукт совместного потребления товаров (sharing economy) и цифровизации гражданского права России // Вестн. Уральского юрид. ин-та МВД России. 2020. № 1. С. 36–39.

²¹² О городской поддержке таксомоторных перевозок и услуги каршеринг в городе Москве : постановление Правительства Москвы от 31 авг. 2011 № 405-ПП // Вестн. Мэра и Правительства Москвы. 2011. № 50.

25.03.2020 № 724-р «Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования» следует, что каршеринг является видом краткосрочной аренды транспортного средства у профильных компаний²¹³. Согласно Постановлению Правительства Москвы от 14.09.2021 № 1422-ПП «О внесении изменений в Постановления Правительства Москвы от 15 февраля 2011 г. № 32-ПП и от 17 мая 2013 г. № 289-ПП», срок такой аренды составляет до суток на основе поминутной тарификации ежедневно, а также более суток в выходные и праздничные дни, но не больше календарной недели²¹⁴. При этом из Постановления Правительства Москвы от 17.05.2013 № 289-ПП «Об организации платных городских парковок в городе Москве» вытекает, что для получения транспортного средства в рамках «услуги каршеринга» следует, что физические лица заключают договор с оператором каршеринга²¹⁵. Одновременно, в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года под оператором каршеринга подразумевается ИТ-компания²¹⁶. Из Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 год следует, что каршеринг является разновидностью «шерингового сервиса»²¹⁷.

Соответствующие обстоятельства демонстрируют, что российский законодатель не сформировал универсальное понятие каршеринга. В одном случае, каршеринг понимается как услуга по предоставлению автотранспорта в

²¹³ Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования : распоряжение Правительства Рос. Федерации от 25 марта 2020 № 724-р // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2020. № 13, ст. 1995.

²¹⁴ О внесении изменений в Постановления Правительства Москвы от 15 февр. 2011 г. № 32-ПП и от 17 мая 2013 г. № 289-ПП : постановление Правительства Москвы от 14 сент. 2021 № 1422-ПП // Официальный портал Мэра и Правительства Москвы. URL: <https://www.mos.ru/authority/documents/doc/47066220/> (дата обращения: 20.02.2025).

²¹⁵ Об организации платных городских парковок в городе Москве : постановление Правительства Москвы от 17 мая 2013 № 289-ПП // Вестн. Мэра и Правительства Москвы. 2013. № 28.

²¹⁶ 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.

²¹⁷ 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.

аренду. В другом случае, каршеринг сам понимается как вид аренды. В третьем случае, каршеринг может рассматриваться как цифровой сервис.

Вместе с тем, Российская Федерация является не единственным государством, стремящимся регулировать каршеринг на нормативно-правовом уровне. Так, в ст. L.1231-14 Транспортного кодекса Франции (Code des transport) деятельность по совместному использованию транспортных средств определена как объединение транспортных средств в интересах пользователей, являющихся абонентами или авторизованными лицами, уполномоченной организацией, или лицом, распоряжающимся транспортным средством²¹⁸. Каждый абонент или авторизованный пользователь может получить доступ к транспортному средству без водителя для поездки по маршруту по своему выбору и в течение ограниченного времени²¹⁹. Помимо указанного, ст. 54 Закона №2010-788 от 12.07.2010 г. «О национальном обязательстве по охране окружающей среды» (Grenelle 2) предусматривает использование специального знака на транспортных средствах, что позволяет пользоваться зарезервированными парковочными местами и льготными тарифами²²⁰. При этом результатом принятия Закона №2015-992 от 17.09.2015 г. «О переходе на энергоносители для экологически безопасного роста» (TECV) является требование о том, что автопарк транспортных средств совместного использования должен быть электрическим или гибридным²²¹.

Для снижения негативных экологических последствий от использования частного автомобильного транспорта в Германии действует Закон о каршеринге ((Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz — CsgG)²²². Под

²¹⁸ ЕЭК ООН. Укрепление потенциала стран Центральной Азии для разработки политики устойчивой городской мобильности в отношении инициатив по каршерингу и карпулингу // UNECE : [сайт]. URL: https://unece.org/sites/default/files/2020-12/2096020_R_pdf_web.pdf (дата обращения: 20.02.2025).

²¹⁹ Code des transport de France // Legifrance : [website]. URL: https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000039787287/ (дата обращения: 20.02.2025).

²²⁰ La loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement // Legifrance : [website]. URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000022470434> (дата обращения: 20.02.2025).

²²¹ La loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TECV) // Legifrance : [website]. URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/jorf/text/000031044385/> (дата обращения: 20.02.2025).

²²² Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing // White&Case : [website]. URL: <https://www.whitecase.com/publications/article/car-sharing-act-new-benefits-car-sharing-offerings-germany> (дата обращения: 20.02.2025).

транспортным средством совместного использования понимается «моторизованное транспортное средство, которое может быть предложено, зарезервировано и использовано неопределенным числом водителей на основе рамочного (общего) договора и объявленных тарифов согласно времени или километражу пробега, или гибридных форм таких тарифов, включая затраты на энергию (или топливо)». Такие транспортные средства должны регистрироваться властями и идентифицироваться как транспортные средства каршеринга. Согласно соответствующему нормативно-правовому акту, водители транспортных средств совместного использования получают преимущественные права на участие в дорожном движении, если это не нарушает стабильность и безопасность движения (а) при парковке на дороге общего пользования или проездах; (б) в отношении платы за парковку на дорогах общего пользования или проезда²²³.

Учитывая многообразие мировой практики, в российской научной литературе обоснованно критикуется отсутствие специального нормативно-правового регулирования каршеринга²²⁴. Исследователи считают, что регулирование правоотношений в рамках каршеринга необходимо на региональном и федеральном уровнях²²⁵. Е.В. Вавилин отмечает, что в отечественной правовой системе отсутствует единый подход к пониманию обязательственной природы каршеринга²²⁶. Представляется справедливым и высказывание Ю.Н. Боярской, согласно которому российское законодательство не содержит специальных норм, регулирующих правоотношения в рамках

²²³ ЕЭК ООН. Укрепление потенциала стран Центральной Азии для разработки политики устойчивой городской мобильности в отношении инициатив по каршерингу и карпулингу // UNECE : [сайт]. URL: https://unece.org/sites/default/files/2020-12/2096020_R_pdf_web.pdf (дата обращения: 20.02.2025).

²²⁴ Мальцева Т.Г. Трансформация формы сделок в условиях цифровизации: на примере каршеринга // Право и экономика. 2024. № 8. С. 58–63.

²²⁵ Бубновская Т.А., Суворов Ю.Б. К вопросу о каршеринге: правовые аспекты // Юрист. 2018. № 7. С. 32–36.

²²⁶ Вавилин Е.В. Осуществление прав и исполнение обязанностей по договору аренды транспортных средств. М. : Волтерс Клувер, 2009. С. 125.

каршеринга²²⁷. В.В. Курганов также указывает, что отсутствуют специальные нормы, регулирующие «каршеринговый договор», права и обязанности сторон²²⁸.

Современная российская юридическая наука также не имеет однозначной позиции относительно определения правовой природы каршеринга. Например, И.В. Погодина, И.О. Кирова и А.В. ИONOва определяют его как «цифровой сервис, позволяющий коллективно использовать легковые автомобили»²²⁹. По мнению А.И. Бычкова, каршеринг это «информационно-транспортный сервис», позволяющий получить своим пользователям автотранспортное средство в краткосрочную аренду с тарификацией²³⁰. Согласно позиции Т.Г. Мальцева, каршеринг включает как минимум две договорные конструкции²³¹. С.Р. Дерюгина указывает, что каршеринг – это не просто договор, а система правовых действий по организации отношений²³². Вместе с тем, это не мешает многим исследователям вести активную дискуссию относительно определения каршеринга через договор аренды транспортного средства без экипажа²³³ и договор проката²³⁴, или же обосновывают целесообразность определения самостоятельной договорной конструкции²³⁵. К.Б. Кораев²³⁶, А.Б. Бычков²³⁷, Т.А. Бубновская и Ю.Б. Суворов²³⁸ используют термин «услуга каршеринга». При этом, А.А. Ананьева указывает, что «договор, направленный на передачу

²²⁷ Боярская Ю.Н. Анализ общих и специальных норм гражданского законодательства, регулирующих договор каршеринга // Юрист. 2019. № 8. С. 39–43.

²²⁸ Курганов В.В. Правовое регулирование договора каршеринга: вопросы квалификации // Трансп. право. 2024. № 2. С. 23–25.

²²⁹ Погодина И.В., Кирова И.О., ИONOва А.В. Каршеринг: проблемы правового регулирования и правоприменения // Трансп. право. 2019. № 4. С. 15–18.

²³⁰ Бычков А.И. Правовое регулирование экономики совместного потребления. М. : Инфотропик Медиа, 2019. 136 с.

²³¹ Мальцева Т.Г. Трансформация формы сделок в условиях цифровизации: на примере каршеринга // Право и экономика. 2024. № 8. С. 58–63.

²³² Дерюгина С.Р. Каршеринг и райдшеринг: к проблеме правовой природы договоров // Гражд. право. 2019. № 4. С. 20–23.

²³³ Муратова С.А. Правовая природа договора каршеринга и перспективы его развития // Вестн. Ун-та имени О.Е. Кутафина. 2021. № 11 (87). С. 194–205.

²³⁴ Бубновская Т.А., Суворов Ю.Б. К вопросу о каршеринге: правовые аспекты // Юрист. 2018. № 7. С. 32–36.

²³⁵ Дерюгина С.Р. Каршеринг и райдшеринг: к проблеме правовой природы договоров // Гражд. право. 2019. № 4. С. 21.

²³⁶ Кораев К.Б. Правовое регулирование каршеринга: научно-практический комментарий // Юрист. 2023. № 8. С. 39–44.

²³⁷ Бычков А. Поворкуем о коворкинге // ЭЖ-Юрист. 2017. № 42. С. 10.

²³⁸ Бубновская Т.А., Суворов Ю.Б. К вопросу о каршеринге: правовые аспекты // Юрист. 2018. № 7. С. 32–36.

имущества, не может относиться к группе договоров, направленных на оказание услуг, и наоборот»²³⁹.

Считаем, организация правоотношений посредством функционала цифрового сервиса преобразует структуру взаимодействия сторон и влияет на комплекс договорных отношений. Получение того или иного блага посредством функционала цифрового сервиса без вступления с его владельцем (оператором) в договорную связь не представляется возможным. Прежде всего, субъекту, желающему использовать цифровой сервис необходимо вступить в отношения организационного характера, а уже после заключать имущественные сделки. В этой связи, представляется интересной позиция К.Б. Кораева, согласно которой в рамках каршеринга стороны первоначально заключают лицензионный договор, а уже после договор аренды транспортного средства без экипажа, являющийся рамочным. При этом, рамочное соглашение не может существовать без лицензионного соглашения²⁴⁰. Соответствующий взгляд согласуется и с законодательством Германии, из которого следует, что правоотношения в рамках каршеринга основываются на рамочном (общем) договоре. Позиция нашла отражение и в судебной практике. Из решения Ясенского районного суда Оренбургской области от 10.05.2023 г. по делу № 2-119/2023 следует, что отношения между владельцем (оператором) цифрового сервиса «Делимобиль» (ПАО «Каршеринг Россия») и потребителями цифрового сервиса оформляются двумя договорами. Основой выступает договор присоединения, устанавливающий «общие условия оказания услуг по пользованию сервисом». В рамках соответствующего соглашения владелец (оператор) цифрового сервиса обязуется предоставлять транспортные средства во временное владение и пользование без оказания услуг управления, а также оказывать услуги по их бронированию. В свою очередь, потенциальный арендатор обязуется пользоваться транспортным средством на условиях, предусмотренных договором присоединения. После

²³⁹ Ананьева А.А. Договор оперативного управления перевозками с участием оператора железнодорожных путей сообщения // Вестн. ВГУ. Серия: Право. 2016. № 2 (25). С. 121–132.

²⁴⁰ Кораев К.Б. Правовое регулирование каршеринга: научно-практический комментарий // Юрист. 2023. № 8. С. 39–44.

подписания соответствующего соглашения при каждом факте аренды транспортного средства владелец (оператор) цифрового сервиса «Делимобиль» и его пользователь заключают соответствующий договор. Предметом каждого арендного соглашения является конкретное транспортное средство²⁴¹.

По нашему мнению, понятие каршеринга происходит от экономической модели совместного потребления, фактически описывает всю структуру и особенности комплекса правоотношений. Одним из участников таких отношений всегда является владелец (оператор) цифрового сервиса. Соответствующий субъект правоотношений может одновременно являться владельцем (оператором) цифровой платформы, предоставляющей цифровые сервисы (агрегатор представляется разновидностью цифровой платформы), а также владельцем транспортных средств совместного использования. В это же время, владелец (оператор) цифровой платформы и арендодатель шеринговых транспортных средств могут не совпадать в одном лице, что имеет практическое значение при возникновении спора для определения надлежащего ответчика по иску²⁴².

Другой особенностью правоотношений в рамках каршеринга является совокупность организационных и имущественных договорных связей. При отождествлении каршеринга исключительно с договорной конструкцией, посредством которой физическое лицо получает конкретное транспортное средство в краткосрочное владение и пользование, конечная цель реализуемой модели отношений не может быть достигнута. Представляется, что отдельная категория цивилистов искусственно приравнивает каршеринг к имущественной составляющей комплекса правоотношений. Именно по этой причине, говоря о совместном использовании транспортных средств, исследователи могут переключаться на анализ поименованных договоров аренды, соглашений в сфере интеллектуальной собственности, функционал цифрового сервиса и деятельность его владельца (оператора). Таким образом, каршеринг представляется

²⁴¹ Решение Ясенского районного суда Оренбургской области от 10 мая 2023 г. по делу № 2-119/2023 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

²⁴² Кораев К.Б. Правовое регулирование каршеринга: научно-практический комментарий // Юрист. 2023. № 8. С. 39–44.

собираемым понятием, отражающим всю структуру взаимодействия, а не только особенности конкретной договорной конструкции.

Учитывая изложенное, предлагаем рассмотреть структуру взаимодействия различных цифровых сервисов с пользователями в рамках каршеринга на практике.

1. Документами об использовании сервиса «Делимобиль» (ПАО Каршеринг Россия») являются: (а) пользовательское соглашение, (б) договор «Делимобиль», (в) договор аренды транспортного средства (предварительный и основной), (г) приложения к договору аренды транспортного средства (положение о штрафах, положение о тарифах, положение о территориальных ограничениях в использовании, инструкция по определению нормального износа, акт приема-передачи и акт возврата транспортного средства), (г) формы заявлений, актов и прочих документов.

Пользовательское соглашение предоставляет право безвозмездного использования мобильного приложения на условиях простой неисключительной лицензии и регулирует правила такого использования. Мобильное приложение предназначается для получения информации о ПАО «Каршеринг Россия» и ознакомления с предлагаемыми услугами, совершения действий по регистрации и заключению договора «Делимобиль» и договоров аренды транспортных средств (предварительного и основного), а также совершения обусловленных вышеуказанными договорами действий²⁴³.

Как следует из преамбулы договора присоединения «Делимобиль», он не является договором проката и публичной офертой. В рамках соглашения ПАО «Каршеринг Россия» совершает действия по предоставлению доступа к сервису и его функциональным возможностям: (а) выбор и получение информации о транспортных средствах; (б) заключение предварительного и основного договоров аренды транспортного средства; (в) начало и окончание арендной сессии; (г) изменение режимов аренды; (д) иные действия, вытекающие из

²⁴³ Пользовательское соглашение // Делимобиль : [сайт]. URL: <https://delimobil.ru/terms/user-agreement> (дата обращения: 27.02.2025).

соглашения и документов об использовании сервиса. В свою очередь, пользователь обязуется надлежащим образом исполнять условия договора и иных документов об использовании сервиса²⁴⁴.

Договор аренды транспортного средства является договором присоединения и офертой для всех незаблокированных пользователей сервиса «Делимобиль», соответствующих условиям соглашения. Соглашение включает положения о бронировании транспортного средства, являющимся акцептом предварительного договора аренды²⁴⁵.

2. Структура правоотношений при взаимодействии с владельцем (оператором) цифрового сервиса «BelkaCar» (АО «Каршеринг») ограничивается пользовательским соглашением и договором присоединения, приложением к которому идут правила пользования сервисом, тарифы на использование сервиса, критерии определения нормального износа.

В рамках пользовательского соглашения физическому лицу предоставляется отзывное неисключительное безвозмездное право пользования сервисами и приложением, предоставляемых АО «Каршеринг»²⁴⁶.

Договор присоединения регулирует предоставление пользователю сервиса «BelkaCar», который определяется как комплексная услуга, включающая: (а) поиск и бронирование автомобилей; (б) их аренды на условиях личного управления; (в) перевода транспортного средства в режим «ожидания»; (г) отмены и завершения аренды. В свою очередь, пользователь обязуется пользоваться данным сервисом и автомобилем согласно условиям соглашения.

3. Владелец (оператор) сервиса «Ситидрайв» (ООО «Новые транспортные системы») предлагает пользователям заключить договор аренды транспортного средства без экипажа. Договор заключается путем присоединения. В рамках соглашения под сервисом «Ситидрайв» понимается сайт и программное

²⁴⁴ Договор «Делимобиль» // Делимобиль : [сайт]. URL: <https://delimobil.ru/terms/contract> (дата обращения: 27.02.2025).

²⁴⁵ Договор аренды транспортного средства // Делимобиль : [сайт]. URL: <https://delimobil.ru/terms/vehicle-rental-contract> (дата обращения: 27.02.2025).

²⁴⁶ Пользовательское соглашение // belkacar : [сайт]. URL: <https://belkacar.ru/legal/contract.pdf> (дата обращения: 27.02.2025).

обеспечение, предоставляющее арендатору возможность ознакомиться с информацией и материалами, размещенными в сервисе, и/или возможность воспользоваться услугами арендодателя. В свою очередь, под сервисом «каршеринг» подразумевается предоставление транспортного средства в краткосрочную аренду без экипажа. При этом сервис «каршеринг» предоставляется исключительно в рамках сервиса «Ситидрайв». Данное соглашение предусматривает возможность приобретения абонеента на срок 30 календарных дней. При аренде конкретного транспортного средства стороны приходят к соглашению с помощью мобильного приложения.

Договор также устанавливает, что основные характеристики автомобилей и их перечень, тарифы и размер арендной платы, а также иная информация отражаются в мобильном приложении, положении о тарифах, положениях о скидках, бонусах и рейтинговой системе, пользовательском (лицензионном) соглашении²⁴⁷.

4. Основными документами, регулирующими отношения владельца (оператора) сервиса «Яндекс.Драйв» (ООО «Яндекс.Драйв») и его пользователей являются лицензионное соглашение, условия использования сервиса «Яндекс.Драйв» и договор аренды транспортного средства. Помимо указанного, пользователь также должен руководствоваться иными документами ООО «Яндекс» (далее – Яндекс): (а) пользовательским соглашением сервисов Яндекса; (б) лицензией на использование поисковой системы Яндекса; (в) политикой конфиденциальности; (г) условиями подписки на «Яндекс.Плюс»; (д) правилами программы лояльности «Яндекс.Плюс Кэшбэк»; (е) условиями использования привязанных карт в сервисах Яндекса; (ж) условиями использования сервиса «Яндекс ID»²⁴⁸.

В рамках предлагаемого к заключению договора аренды транспортного средства арендодатель обязуется предоставлять арендатору транспортные

²⁴⁷ Договор аренды транспортного средства без экипажа // Ситидрайв : [сайт]. URL: <https://citydrive.ru/offer/eula.pdf> (дата обращения: 27.02.2025).

²⁴⁸ Условия использования сервиса Яндекс.Драйв // yandex.ru : [сайт]. URL: https://yandex.ru/legal/drive_termsofuse/ (дата обращения: 02.02.2025).

средства в краткосрочную аренду без оказания услуг по управлению, а также оказывать услуги, определенные договором. Доступные для бронирования и аренды транспортные средства определяются арендодателем и отображаются в приложении. В свою очередь, арендатор самостоятельно выбирает транспортные средства из предложенного перечня²⁴⁹.

5. Основные условия использования цифрового сервиса «Рули» (АНО «Московская дирекция транспортного обслуживания»), предоставляющего функционал для реализации народного каршеринга, регулируются (а) пользовательским соглашением; (б) договором присоединения; (в) договором на право пользования транспортным средством; (г) политиками конфиденциальности сервиса «Рули» и АНО «МДТО».

Пользовательское соглашение регулирует вопросы предоставления отзывного неисключительного права пользования интеллектуальной собственностью. Из соглашения следует, что владелец (оператор) цифрового сервиса не является агентом, поручителем и гарантом для физических лиц – пользователей цифрового сервиса. При этом, условия использования функционала цифрового сервиса предусматривают размещение в транспортных средствах технических средств, позволяющих отследить и зафиксировать их местонахождение .

Договор присоединения определяет сервис «Рули» как комплексную услугу, выражающуюся предоставлением возможности поиска (выбора) и бронирования доступных транспортных средств, сдачи личного транспорта в кратковременную и долговременную аренду другому физическому лицу, ожидания и отмены аренды, заправки автомобиля с использованием топливных карт и иных услуг. Вместе с тем, соглашение устанавливает общие права и обязанности физических лиц при взаимодействии друг с другом. Оставляя физическим лицам право самостоятельного выбора «формы, условий и способов» использования транспортного средства, сервис «Рули» предлагает пользователям типовой

²⁴⁹ Договор аренды транспортного средства // yandex.ru : [сайт]. URL: https://yandex.ru/legal/drive_agreement/ (дата обращения: 27.02.2025).

двухсторонний договор на право пользования транспортным средством, являющийся приложением к договору присоединения и его неотъемлемой частью²⁵⁰.

Учитывая изложенное, каждый владелец (оператор) цифрового сервиса формирует индивидуальный подход при выстраивании правоотношений в рамках каршеринга (народного каршеринга). Первоначально, такие компании предлагают заключить соглашение, предоставляющее возможность использования функционала цифрового сервиса без нарушений прав интеллектуальной собственности. Затем, они предлагают заключить обособленный договор, выполняющий роль фундамента для последующего получения конкретного транспортного средства во временное владение и пользование. Соответствующее соглашение имеет различные наименования (договор «Делимобиль», договор присоединения, договор аренды транспортного средства). Однако, как правило, такие соглашения не идентифицируют конкретный объект аренды. Напротив, они устанавливают основы взаимодействия сторон и вне зависимости от наименования отражают организационные потребности сторон. В них также включаются различные условия о бронировании, дополнительных услугах, приобретении абонементов, штрафных санкциях, согласии пользователя руководствоваться локальными нормативными актами юридического лица и так далее. Заключение такого договора не гарантирует, что в последующем будут совершаться имущественные сделки. Соглашение не порождает обязанности владельца (оператора) цифрового сервиса немедленно исполнять его условия, а также обязанности физического лица безусловно арендовать автомобиль в будущем²⁵¹.

Вместе с тем, в научной литературе процветает плюрализм мнений относительно сущности правоотношений в рамках каршеринга. Представляется целесообразным рассмотреть различные точки зрения. В их числе предложения

²⁵⁰ Договор присоединения АНО «МДТО» // Московская дирекция транспортного обслуживания : [сайт]. URL: <https://mdto.ru/ruli/dogovor.html> (дата обращения: 27.02.2025).

²⁵¹ Курганов В.В. Правовое регулирование договора каршеринга: вопросы квалификации // Трансп. право. 2024. № 2. С. 23–25.

выстраивать соответствующие отношения на основе договора возмездного оказания услуг, договора проката, договора аренды транспортного средства без экипажа или же самостоятельной юридической конструкции, не подпадающей ни под одно из легальных определений вышеуказанных поименованных договоров.

По мнению В.Ю. Абрамова и Ю.В. Абрамова такие правоотношения в рамках каршеринга скорее относятся к возмездному оказанию услуг, чем к аренде, поскольку (а) договор аренды относится к реальным договорам, а при передаче транспортного средства в рамках каршеринга имеет место консенсуальность, проявляющаяся в передаче автотранспорта по первому требованию; (б) в рамках каршеринга, по общему правилу и в отличие от договора аренды, цена договора заранее не прописывается; (в) каршеринг исключает осуществление капитального и текущего ремонта автотранспорта его пользователем. Авторы отмечают, что такие правоотношения являются комплексными и сочетают элементы аренды транспортного средства без экипажа, проката, оказания услуг. При этом, в основе системы должен находиться именно договор возмездного оказания услуг²⁵². Соответствующая позиция нашла свое отражение в судебной практике. Как следует из решения Промышленного районного суда г. Самары от 17.02.2020 г. по делу № 2-900/2020, между арендодателем и арендатором заключен публичный договор аренды автомобиля без экипажа в электронной форме, предметом которого является автомобильное транспортное средство без экипажа, передаваемое во временное владение и (или) пользование арендатору по запросу. Соответствующему соглашению предшествовала регистрация физического лица в приложении «Делимобиль», дача согласия на обработку персональных данных и подписание пользовательского соглашения. Изучив материалы дела, суд пришел к выводу, что объектом заключенного договора не является индивидуально-определенная вещь. Между сторонами заключен смешанный договор, обладающий признаками

²⁵² Абрамов В.Ю., Абрамов Ю.В. Правовое регулирование новых видов предпринимательской деятельности : практ. пособие. М. : Юстицинформ, 2023. С.16–17.

договора аренды транспортного средства без экипажа, договора оказания услуг (включая бронирование)²⁵³.

Среди исследователей также распространена позиция о присутствии в каршеринге договора проката. Так, Т.А. Бубновская и Ю.Б. Суворов приходят к выводу, что правоотношения физического лица с арендодателем являются договором проката. Соответствующая позиция поддерживается положением нормативно-правового акта, согласно которому в рамках каршеринга аренда осуществляется физическими лицами в целях, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности²⁵⁴. Ю.Н. Боярская также видит отличие договора аренды транспортного средства без экипажа от проката в том, что первый из названных служит для удовлетворения коммерческих целей арендаторов, а второй необходим для потребительских нужд. Как указывает цивилист, правоотношения в рамках каршеринга скорее имеют схожесть с договором проката, чем с арендой транспортного средства без экипажа. Однако, автором также выделяются и отличия исследуемой договорной конструкции от договора проката, среди которых: (а) форма договора (прокат всегда письменный, а для каршеринга предусмотрена электронная форма); (б) срок (прокат определяет срок передачи транспортного средства, но не более года, а для исследуемого договора срок может составлять несколько минут или часов); (в) права и обязанности сторон; (г) плата по договору (прокат устанавливает твердую сумму с возможностью наличного и безналичного расчета, а исследуемое соглашение учитывает поминутную тарификацию без возможности наличного расчета); (д) ответственность сторон (правоотношения в рамках каршеринга предусматривает больше оснований ответственности арендатора)²⁵⁵. Д.С. Федотова отмечает, что правоотношения в рамках каршеринга отличаются от проката «требованиями к

²⁵³ Решение Промышленного районного суда г. Самары от 17 февр. 2020 г. по делу № 2-900/2020 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

²⁵⁴ О городской поддержке таксомоторных перевозок и услуги каршеринг в городе Москве : постановление Правительства Москвы от 31 авг. 2011 № 405-ПП // Вестн. Мэра и Правительства Москвы. 2011. № 50.

²⁵⁵ Боярская Ю.Н. Анализ общих и специальных норм гражданского законодательства, регулирующих договор каршеринга // Юрист. 2019. № 8. С 39–43.

форме, условиями о сроке и порядке пролонгации договора», а также правилами определения цены договора²⁵⁶.

По нашему мнению, некоторые вышеуказанные утверждения Ю.Н. Боярской являются дискуссионными. Во-первых, согласно статье 160 ГК РФ, сделка, совершенная посредством электронных и технических средств, является письменной при возможности воспроизвести на материальном носителе в неизменном виде ее содержание и соблюдении правил подписания. Согласно статье 434 ГК РФ письменной формой договора, в том числе, является подписанный электронный документ. Соответственно, акт приема-передачи транспортного средства также приобретает электронную форму. Исследовав форму правоотношений в рамках каршеринга, Т.Г. Мальцева также пришла к выводу, что такое соглашение регулируется вышеуказанной статьей и является письменным. Во-вторых, срок аренды транспортного средства в рамках каршеринга может достигать недели, при этом срок проката также может измеряться в часах. В данном случае корректнее отметить способ установления (фиксации) срока аренды. При аренде транспортного средства совместного использования, как правило, стороны осуществляют оплату на основе тарификации и чаще всего не устанавливают конкретный срок временного владения и пользования транспортным средством. В-третьих, основные права и обязанности по договору проката вытекают из конкретных правовых норм. В исследуемой конструкции они преимущественно вытекают из воли предпринимателей, формирующих оферту с учетом наиболее выгодных условий для осуществления своей деятельности с использованием различных положений законодательства.

Помимо указанного, распространено исследование каршеринга через призму договора аренды транспортных средств без экипажа. По мнению С.А. Муратовой, в рамках каршеринга речь идет именно об аренде транспортных средств без экипажа. Среди специфических признаков отношений цивилист

²⁵⁶ Актуальные проблемы транспортного права : учеб. / под ред. А.В. Габова, С.Ю. Морозова. М. : Проспект, 2023. С. 261.

предлагает выделять (а) субъектный состав, (б) объект аренды, (в) срок аренды, (г) тарификацию²⁵⁷. А.И. Бычков рассматривает каршеринг через «краткосрочную аренду с поминутной тарификацией для внутригородских поездок большого количества клиентов»²⁵⁸. И.В. Погодина, И.О. Кирова и А.В. Ионова также отмечают, что правоотношения в рамках каршеринга содержат элементы договора аренды транспортного средства без экипажа. Вместе с тем, авторы приходят к выводу, что условие, закрепляющее обязанность потребителя воздержаться от передачи управления автомобилем третьим лицам ущемляет его права²⁵⁹. Обоснованием позиции выступает часть 2 статьи 647 ГК РФ, положение которой позволяет арендатору без согласия арендодателя заключать договоры с третьими лицами в случае, если они не противоречат договорным целям использования транспортного средства и его назначению²⁶⁰. Из Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 23.06.2015 г. № 25 «О применении судами некоторых положений раздела I части первой Гражданского кодекса Российской Федерации» следует, что если условия сделки с потребителем переступают запрет на ограничение прав потребителей и не соответствуют обязательным для сторон при заключении публичных договоров условиям, то они ничтожны²⁶¹.

По нашему мнению, такая позиция авторов является дискуссионной. В качестве цели краткосрочной аренды транспортного средства физическим лицом выступает использование в личных некоммерческих целях. При вступлении в правоотношения с владельцем (оператором) цифрового сервиса потенциальный арендатор на добровольной основе предоставляет доступ к персональным данным, позволяющим достоверно подтвердить личность и право на управление

²⁵⁷ Муратова С.А. Правовая природа договора каршеринга и перспективы его развития // Вестн. Ун-та имени О.Е. Кутафина. 2021. № 11 (87). С. 194–205.

²⁵⁸ Бычков А.И. Поворкуем о коворкинге // ЭЖ-Юрист. 2017. № 42. С. 10.

²⁵⁹ Погодина И.В., Кирова И.О., Ионова А.В. Каршеринг: проблемы правового регулирования и правоприменения // Трансп. право. 2019. № 4. С. 15–18.

²⁶⁰ Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая : федер. закон от 26 янв. 1996 № 14-ФЗ : принят Гос. Думой 22 дек. 1995 года // Собр. законодательства Рос. Федерации, 29.01.1996, № 5, ст. 410.

²⁶¹ О применении судами некоторых положений раздела I части первой Гражданского кодекса Российской Федерации [Электронный ресурс] : постановление Пленума Верховного Суда Рос. Федерации от 23 июня 2015 № 25. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

транспортным средством. При самовольной передаче физическим лицом управления транспортным средством общего пользования «в третьи руки» владелец (оператор) цифрового сервиса не имеет возможность удостовериться в праве неопознанного субъекта на управление. Следовательно, такая передача транспортного средства, полученного в краткосрочное владение и пользование посредством функционала цифрового сервиса, несет риск причинения вреда неограниченному кругу лиц. В свою очередь, деятельность владельца (оператора) цифрового сервиса, осуществляемая на профессиональной основе, не должна сопровождаться такой возможностью причинения вреда. Предприниматели должны иметь возможность идентифицировать водителя транспортного средства. В противном случае они косвенно будут участвовать в деятельности, создающей опасность неограниченному кругу лиц. Смещение частных интересов в пользу общественных для обеспечения безопасности функционирования транспортного комплекса страны не следует рассматривать в качестве ущемления принципа свободы договора. Одновременно, в договорной плоскости могут предусматриваться механизмы подачи информации о лице, намеревающемся осуществлять управление транспортным средством общего пользования, для его идентификации в рамках уже заключенного договора.

Вместе с тем, Д.С. Федотова указывает, что каршеринг и договор аренды транспортного средства без экипажа отличаются тем, что в рамках первого из названных не действует правило о субаренде и в обязанности арендатора не входит проведение текущего и капитального ремонта автотранспортного средства²⁶². В качестве конструирующих признаков исследуемых правоотношений С.Р. Дерюгина выделяет (а) субъектный состав (арендодатель – специализированное юридическое либо или индивидуальный предприниматель, а арендатор – физическое лицо); (б) цель договора (личное использование, не связанное с предпринимательством); (в) объект договора (легковой автотранспорт); (г) срок (краткосрочная аренда); (д) передача объекта

²⁶² Актуальные проблемы транспортного права : учеб. / под ред. А.В. Габова, С.Ю. Морозова. М. : Проспект, 2023. С. 260.

исключительно во временное владение и пользование; (е) оплата (поминутная тарификация)²⁶³. Среди отличительных особенностей С.Ю. Дерюгина выделяет (а) электронную форму договора; (б) несоставление акта приема-передачи; (в) срок договора; (г) обязанность арендатора по проведению ремонта автотранспорта и поддержанию его технического состояния; (д) запрет субаренды; (е) отсутствие связи цели соглашения с предпринимательской деятельностью. Указанные особенности в определенной мере сближают исследуемое соглашение с договором проката, однако не позволяют его определить в качестве такового. Резюмируя, автор констатирует возможность выделения исследуемых правоотношений в качестве самостоятельного договора.

По нашему мнению, ни одна из поименованных договорных конструкций в полной мере не отражает сущность отношений в рамках каршеринга. Основой их структуры выступают организационные правоотношения с элементами договоров оказания услуг, аренды транспортного средства без экипажа и проката, после чего стороны могут заключать обособленные договоры аренды. Одновременно, классификация имущественной составляющей правоотношений в рамках каршеринга является второстепенной по отношению к организационным основам. Обуславливается это тем, что именно на этапе организации отношений физические лица не имеют возможности повлиять на договорные условия и присоединяются к ним. Именно то, что закладывается в организационный договор и будет влиять на классификацию имущественных договоров. Поскольку организационное соглашение сочетает элементы различных договорных конструкций (может рассматриваться как смешанный договор), владельцы (операторы) цифровых сервисов, как правило, именуют его договором присоединения или отождествляют с наименованием цифрового сервиса (договор «Делимобиль»). Вместе с тем, согласно ст. 428 ГК РФ, договором присоединения могут являться различные соглашения, характеризующиеся тем, что их условия определяются одной из сторон в формулярах или иных стандартных формах и

²⁶³ Дерюгина С.Р. Каршеринг и райдшеринг: к проблеме правовой природы договоров // Гражд. право. 2019. № 4. С. 21.

могут быть приняты другой стороной не иначе как путем присоединения к предложенному договору в целом²⁶⁴. Как правило, вырабатываемые договорные условия позволяют «подогнать» его содержание к потребностям субъектов²⁶⁵. Отсутствие специального нормативно-правового регулирования отношений позволяет владельцам (операторам) цифровых сервисов в частном порядке формулировать условия взаимодействия с пользователями цифровых сервисов руководствуясь принципом свободы договора. Становление договорной конструкции сопровождается принципом «все не запрещенное законом дозволено»²⁶⁶. Однако, договорное регулирование каршеринга характеризуется антипотребительской направленностью. Такие соглашения не признаются публичными, пользователей не признают потребителями, а защитный механизм направлен на охрану интересов владельцев (операторов) цифровых сервисов²⁶⁷.

Вместе с тем, определяя особенности договорных отношений в рамках каршеринга, И.В. Погодина, И.О. Кирова и А.В. ИONOва характеризуют их в качестве публичных. Исследователи считают, что квалификация отношений в качестве договора присоединения не соответствует интересам потребителя как заведомо слабой стороны правоотношений²⁶⁸. По мнению К.Б. Кораева, каршеринг реализуется в рамках публичного договора присоединения, на условия которого потребитель не может повлиять. При этом цивилист придерживается позиции, согласно которой на отношения должны распространяться нормы ЗОЗПП²⁶⁹. Т.А. Бубновская и Ю.Б. Суворов также отмечают, что физические лица

²⁶⁴ Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть первая : федер. закон от 30 нояб. 1994 № 51-ФЗ : принят Гос. Думой 21 окт. 1994 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1994. № 32, ст. 3301.

²⁶⁵ Филиппова С.Ю. Частно-правовые средства организации и достижения правовых целей. М. : Статус, 2011. С. 105.

²⁶⁶ Тощенко В.В. Система договоров перевозок такси автомобильным транспортом : дис. ... канд. юрид. наук : 5.1.3. Ульяновск, 2024. С. 154; Бажина М.А. Понятийный аппарат транспортного права Российской Федерации : дис. ... д-ра юрид. наук : 5.1.3. Екатеринбург, 2022. 401 с.

²⁶⁷ Мальцева Т.Г. Трансформация формы сделок в условиях цифровизации: на примере каршеринга // Право и экономика. 2024. № 8. С. 58–63.

²⁶⁸ Погодина И.В., Кирова И.О., ИONOва А.В. Каршеринг: проблемы правового регулирования и правоприменения // Трансп. право. 2019. № 4. С. 15–18.

²⁶⁹ Кораев К.Б. Правовое регулирование каршеринга: научно-практический комментарий // Юрист. 2023. № 8. С. 39–44.

в рамках правоотношений с владельцами (операторами) цифровых сервисов являются потребителями²⁷⁰.

С учетом изложенного, особое внимание в предлагаемых к заключению договорах заслуживает ответственность физических лиц. Из предлагаемого владельцем (оператором) цифрового сервиса «Делимобиль» договора аренды транспортного средства следует, что нахождение пользователя за рулем автотранспортного средства в состоянии алкогольного, наркотического или иного опьянения, а также отказ от прохождения медицинского освидетельствования сопровождаются штрафом в 110 000 рублей. Передача управления транспортного средства третьему лицу сопровождается штрафом в 55 000 рублей. Самый крупный штраф налагается за передачу управления транспортным средством лицу, не имеющему на это права – 220 000 рублей. Эвакуация транспортного средства на специализированную стоянку в последствии вышеуказанных нарушений – 55 000 рублей. Применение водителем управляемых заносов – штраф 110 000 рублей, а движение свыше допустимой скорости – 20 000 рублей²⁷¹. При этом из организационного договора «Делимобиль» следует, что по общему правилу суммы заложенности, убытков и неустоек (штрафы, пени и т.д.) суммируются, а убытки взыскиваются сверх неустоек²⁷². В свете сложившихся обстоятельств, из исследования Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, следует, что в Российской Федерации в рамках каршеринга зачастую необоснованно ущемляются интересы клиентов, ограничиваются их права, вводятся неадекватные штрафы²⁷³.

Вопрос о правомерности подобных договорных санкций находит отражение в судебной практике. Из Определения Второго кассационного суда общей юрисдикции от 14.11.2023 г. по делу № 88-28806/2024 следует, что физическое

²⁷⁰ Бубновская Т.А., Суворов Ю.Б. К вопросу о каршеринге: правовые аспекты // Юрист. 2018. № 7. С. 32–36.

²⁷¹ Договор аренды транспортного средства // Делимобиль : [сайт]. URL: <https://delimobil.ru/terms/vehicle-rental-contract> (дата обращения: 27.02.2025).

²⁷² Договор «Делимобиль» // Делимобиль : [сайт]. URL: <https://delimobil.ru/terms/contract> (дата обращения: 27.02.2025).

²⁷³ ЕЭК ООН. Укрепление потенциала стран Центральной Азии для разработки политики устойчивой городской мобильности в отношении инициатив по каршерингу и карпулингу // UNECE : [сайт]. URL: https://unece.org/sites/default/files/2020-12/2096020_R_pdf_web.pdf (дата обращения: 27.02.2025).

лицо обратилось с иском к ПАО «Каршеринг Россия» (цифровой сервис «Делимобиль») с целью снижения размера неустойки. По мнению истца к нему применена двойная мера ответственности, а размер штрафа является несоразмерным и не обоснованным. Однако, суд указал, что истец вступил в договорные отношения с ответчиком добровольно и осознанно, условия соглашения ему были известны. Начисление неустойки явилось последствием ненадлежащего исполнения договорных обязательств. При этом условия о размере штрафных санкций сторонами были согласованы. Учитывая, что истцом не предоставлено доказательств о несоразмерности размера неустойки, суд не нашел оснований для применения ст. 333 ГК РФ²⁷⁴.

Помимо указанного, в результате внеплановой выездной документарной проверки ПАО «Каршеринг Россия» Управлением Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека по Свердловской области, административным органом 07.02.2020 г. составлен акт и вынесено предписание о прекращении нарушения прав потребителей и внесения изменений в 15 пунктов договора «Делимобиль» и в 7 пунктов договора аренды транспортного средства (в редакции приказа от 21.10.2019 № ДД 27). В результате сложившихся обстоятельств ПАО «Каршеринг Россия» обратилось в суд для оспаривания предписания.

Вместе с тем, вынесенное по этому вопросу решение Арбитражного суда Свердловской области от 07.10.2020 г. по делу № А60-33607/2020 учитывало нормы ЗОЗПП. По мнению Роспотребнадзора в договорных правоотношениях с владельцем (оператором) цифрового сервиса потребитель лишен права выбора способа оплаты по договору, так как соглашение включает положение об осуществлении только безналичных платежей, которые осуществляются банком-партнером посредством списания денежных средств с карты потребителя, привязанной к его личному кабинету. Одновременно, согласно статье 16.1. ЗОЗПП потребитель должен иметь возможность проведения оплаты безналичных

²⁷⁴ Определение Второго кассационного суда общей юрисдикции от 14 нояб. 2024 по делу № 88-28806/2024 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

и наличных расчетов. Однако, с учетом сути интернет-бизнеса суд учел, что оплата возможна лишь в безналичном формате, а установление терминалов для приема наличных денежных средств противоречит модели предпринимательской деятельности и представляется нереальным. Безакцептное списание денежных средств с потребителя не позволяет ему выразить несогласие с оценкой правомерности штрафных санкций. При этом физическое лицо добровольно соглашается с типовым соглашением, которое не может ограничить законодательные права. Вместе с тем, условие о сроке в 30 рабочих дней на возврат списанных с потребителя денежных средств является излишним и противоречит статье 31 ЗОЗПП, устанавливающей срок в 10 дней на возврат уплаченной за услугу (работу) потребителем денежной суммы со дня предъявления соответствующего требования. Помимо указанного, также удалось достичь согласия относительно (а) незаконного размера пеней за просрочку потребителем исполнения обязательств; (б) признания ущемляющими права физических лиц условия соглашения, позволяющего предпринимателю отказаться в одностороннем порядке от исполнения обязательств; (в) нарушения правил установления подсудности в спорах с участием с потребителями.

Однако, из Постановления Арбитражного суда Уральского округа от 29.04.2021 г. по этому же делу № А60-33607/2020 следует, что для правильного разрешения спорной ситуации нижестоящим судебным инстанциям следовало квалифицировать характер взаимоотношений сторон по упомянутым договорам. Суд указал, что из преамбулы договора «Делимобиль» следует, что он не является публичной офертой и в соответствии со ст. 421 ГК РФ арендодатель свободен в заключении договора. Заключая договор присоединения, клиент однозначно оценивает данную необходимость и свои возможности. По мнению суда, вывод о квалификации договора «Делимобиль» в качестве публичного является ошибочным. Поскольку нижестоящими судебными инстанциями ошибочно определен статус договора «Делимобиль», что повлияло на неверное установление фактических обстоятельства, а также неправильно истолкованы ст.

426 и 428 ГК РФ во взаимосвязи со ст. 321 ГК РФ, суд направил дело на новое рассмотрение.

Вместе с тем, также следует учитывать, что согласно статье 310 ГК РФ, по общему правилу право на односторонний отказ от исполнения договора предоставляется потребителю, а не предпринимателю. Право потребителя на расторжение договора закрепляется и статьей 32 ЗОЗПП²⁷⁵. Из Определения Верховного Суда Российской Федерации от 13.06.2023 г. №77-КГ23-8-К1 следует, что условия договора, предоставляющие продавцу (исполнителю, владельцу агрегатора и т.д.) право одностороннего отказа от его исполнения или одностороннее изменение его условий, могут быть признаны недопустимыми и ущемляющими права потребителя²⁷⁶. Исключением является предоставление сильной стороне договора такого права нормативно-правовыми актами Российской Федерации²⁷⁷.

По нашему мнению, физические лица – пользователи функционала цифрового сервиса являются слабой стороной договора и на них должны распространяться нормы ЗОЗПП. Также следует согласиться с тем, что владелец (оператор) цифрового сервиса не должен отдавать предпочтение при заключении соглашения конкретным субъектам, что характеризует договор в качестве публичного. Однако, необходимо регламентировать императивный перечень случаев, при которых владелец (оператор) цифрового сервиса при нарушении условий соглашения потребителем имеет право расторгнуть договор, не прибегая к судебному разбирательству.

Учитывая необходимость балансировки интересов владельцев (операторов) цифровых сервисов и физических лиц – потребителей цифровых сервисов, представляется целесообразным создать самостоятельную организационную договорную конструкцию, отражающую субъективные интересы сторон и

²⁷⁵ О защите прав потребителей : закон Рос. Федерации от 07 февр. 1992 № 2300-1 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1996. № 3, ст. 140.

²⁷⁶ Определение Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда Российской Федерации от 13 июня 2023 № 77-КГ23-8-К1 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

²⁷⁷ Правовые позиции Верховного Суда Российской Федерации по вопросам частного права. Выпуск № 7 / сост. Е.Д. Автонова, С.В. Гвоздева, А.Г. Карапетов, О.И. Романова, Ю.В. Сбитнев, С.В. Трофимов, Е.М. Фетисова. М. : М-Логос, 2023. С. 319.

сущностную характеристику правоотношений – *договор об организации личной мобильности*, распространяемый на правоотношения в рамках каршеринга и народного каршеринга. Как указывает Ю.С. Гамбаров, индивидуальная воля в области гражданского права автономна до тех пор, пока ее не стесняет закон²⁷⁸. Вместе с тем, в определенных сферах предпринимательской деятельности государство должно устанавливать ограничения в пользу большого круга лиц²⁷⁹.

В рамках предлагаемого договора об организации личной мобильности 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. Соответствующий договор должен заключаться между владельцем (оператором) цифрового сервиса и физическим лицом – потребителем цифрового сервиса.

Считаем, что условия договора об организации личной мобильности должны предусматривать: (а) цель правоотношений (перемещение физического лица посредством транспортного средства совместного использования); (б) электронную письменную форму соглашения и актов приема-передачи; (в) запрет субаренды; (г) проведение расчетов посредством функционала цифрового сервиса; (д) возложение обязанностей по проведению технического и текущего ремонта, а также содержанию транспортных средств на его собственника (собственников); (е) основы тарификации; (ж) исчисление сроков аренды транспортных средств; (з) бронирование объекта правоотношений; (и) предоставление информации о доступных транспортных средствах, зарегистрированных в базе цифрового сервиса; (к) право физического лица на односторонний отказ от исполнения договора или осуществления прав по

²⁷⁸ Гамбаров Ю.С. Гражданское право. Общая часть. М. : Зерцало, 2003. С. 688–689.

²⁷⁹ Тощенко В.В. Система договоров перевозок такси автомобильным транспортом : дис. ... канд. юрид. наук : 5.1.3. Ульяновск, 2024. С. 155.

договору; (л) право владельца (оператора) цифрового сервиса на внесудебное расторжение договора с физическим лицом при нарушении им условий соглашения (с учетом предварительного законодательного закрепления соответствующего права закрытым перечнем обстоятельств); (м) территориальные границы использования транспортных средств, (н) основы установления ответственности и границ штрафных санкций; (о) иные услуги, сопутствующие достижению цели договора.

Учитывая изложенное, по правовой природе договор об организации личной мобильности является организационным, рамочным, безвозмездным, консенсуальным, публичным, а также обладает признаками договора присоединения.

В результате проведенного исследования, мы считаем, что в наиболее общем виде каршеринг подразумевает взаимодействие физического лица с владельцем (оператором) цифрового сервиса для удовлетворения транспортных потребностей посредством организации и последующего самостоятельного перемещения автомобильным транспортом совместного пользования. На территории Российской Федерации являются распространенными две модели каршеринга: классический каршеринг (one-way carsharing) и народный каршеринг (peer-to-peer carsharing). На сегодняшний день, структура отношений любого из видов каршеринга включает пользовательское соглашение (лицензионные права), организационный (основной) договор и имущественные соглашения, заключаемые на его основе. Однако, ни одна из поименованных договорных конструкций в полной мере не отражает сущность организационных правоотношений в рамках каршеринга. Отсутствие специального нормативно-правового регулирования позволяет владельцам (операторам) цифровых сервисов формулировать договорные условия выгодным для себя образом. Учитывая, что такие соглашения заключаются не иначе как путем присоединения, антипотребительская окраска их содержания подвергается дискуссии. Анализ предлагаемых владельцами (операторами) цифровых сервисов договорных конструкций демонстрирует дисбаланс интересов в пользу сильной стороны

договора без возможности физического лица повлиять на его условия. В результате исследования зарубежного и российского законодательств, доктринальных позиций и судебной практики представляется целесообразным создать самостоятельную вышеописанную юридическую конструкцию договора об организации личной мобильности, в равной мере учитывающую интересы не только владельцев (операторов) цифровых сервисов, но потребителей.

2.2 Правовая природа отношений при перевозках по запросу

Как указывает С.А. Муратор, общественный транспорт является «классическим и широко используемым примером коллективного сервиса по перевозке пассажиров»²⁸⁰. При этом еще в 2005 году в Финляндии проведено исследование, доказывающее, что «в городском районе с населением в 1 миллион человек объединение поездок может снизить воздействие автомобильного транспорта на здоровье, окружающую среду и другие негативные факторы, как правило, на 50–70%»²⁸¹. В этой связи, анализ лучших мировых практик и тенденций развития городского транспорта демонстрирует, что среди приоритетных стратегических направлений деятельности выделяется запуск персонализированных автобусных перевозок по запросу²⁸². Так, в 2020 году в Уэльсе (Великобритания) запустили цифровой сервис «Fflecsi», позволяющий физическим лицам заказывать микроавтобус-шаттл с «плавающими автобусными остановками», располагающихся рядом с их домами прямо до пункта назначения²⁸³.

²⁸⁰ Мураторова С.А. Правовая природа договора каршеринга и перспективы его развития // Вестн. Ун-та имени О.Е. Кутафина. 2021. № 11 (87). С.194–205.

²⁸¹ Tuomisto, J.T., Tainio, M. An economic way of reducing health, environmental, and other pressures of urban traffic: a decision analysis on trip aggregation // BMC Public Health. 2005. № 5. 123. URL: <https://doi.org/10.1186/1471-2458-5-123> (дата обращения: 04.03.2025).

²⁸² 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.

²⁸³ Fflecsi buses : The flexible way to travel // tfw.wales : [website]. URL: <https://tfw.wales/fflecsi> (дата обращения 04.03.2025).

Пилотные проекты «транспорта, реагирующего на спрос (demand-responsive transport)» появились в пригородах Мюнстера в Германии, Осаки в Японии и Лоун-Три в Колорадо²⁸⁴.

Вместе с тем, Стратегическое направление в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года выделяет в числе ключевых проектов «Зеленый цифровой коридор пассажира», реализация которого предусматривает создание цифрового профиля пассажира, единого цифрового инструмента оплаты проезда для всех видов транспорта, а также цифрового сервиса построения оптимального маршрута поездки²⁸⁵. Из Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2035 года следует, что развитие сервисных моделей в формате «мобильность как услуга» (Mobility as a Service/MaaS) позволит создать «инструмент мониторинга пассажиропотоков с целью перераспределения транспортных средств на маршрутах и обеспечения связанности городских и пригородных территорий»²⁸⁶. Учитывая концептуальные основы развития деятельности на транспорте, Президент Российской Федерации поручил Правительству Российской Федерации рассмотреть вопрос установления правовых основ регулирования перевозок по запросу пассажиров и наделения органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации полномочиями по организации таких перевозок и контроля их осуществления²⁸⁷.

На территории города Москвы автобусные перевозки по запросу активно развиваются ГУП «Мосгортранс» в рамках цифрового сервиса «По пути». Территориальные границы перевозок по запросу включают Троицкий и

²⁸⁴ Laker L. All aboard! How on-demand public transport is getting back on the road // theguardian.com : [website]. URL: www.theguardian.com/technology/2022/aug/11/all-aboard-how-on-demand-public-transport-is-getting-back-on-the-road (дата обращения: 04.03.2025).

²⁸⁵ Об утверждении стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года : распоряжение Правительства Рос. Федерации от 03 нояб. 2023 № 3097-р // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2023. № 46, ст. 8274.

²⁸⁶ 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.

²⁸⁷ Перечень поручений по итогам заседания Президиума Госсовета по вопросам развития общественного транспорта // kremlin.ru : [сайт]. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/72287> (дата обращения: 04.03.2025).

Новомосковский административные округа, а также Западный административный округ (территория инновационного центра «Сколково»). Несмотря на ограниченную территорию применения, на 2024 год посредством функционала цифрового сервиса «По пути» ежедневно реализуется около 2 000 запросов на перевозку, а в период с 2021 по 2025 года сервисом воспользовались более 1,9 млн. раз²⁸⁸. По результатам 2024 года цифровым сервисом «По пути» воспользовались более 650 000 пассажиров²⁸⁹. При этом за зимний период 2024 года совершено на 20% больше перевозок, чем за аналогичный отчетный период прошлого года²⁹⁰.

В свою очередь, на территории Московской области автобусные перевозки по запросу развиваются в рамках цифрового сервиса «НамПоПути», реализуемого ООО «Датапакс» совместно с АО «Мострансавто». За запуск данного сервиса проголосовало более 13 500 человек из 28 городских округов²⁹¹. В 2022 году фокус-группа для выявления заинтересованности населения в перевозках по запросу располагалась на территории города Красногорск Московской области по маршруту от жилых комплексов «Изумрудные Холмы» и «Земледелец» до станции «Опалиха» Московского центрального диаметра «Ленинградско-Казанский» (МЦД-3). По результатам тестирования ООО «Датапакс» совместно с АО «Мострансавто» реализовали более 300 поездок за месяц. Заместитель председателя правительства Московской области указывает, что такие результаты свидетельствуют о востребованности автобусных перевозок по запросу рядом с большими жилыми комплексами²⁹². В продолжение развития перевозок по запросу на указанной территории, АО «Мострансавто» совместно с

²⁸⁸ 3 года нам вместе с вами «По пути»! // Мосгортранс : [сайт]. URL: <https://mosgortrans.ru/about/projects/po-puti/3-goda-nam-vmeste-s-vami-po-puti/> (дата обращения: 04.03.2025).

²⁸⁹ За 2024 год сервисом перевозок по требованию «По пути» воспользовались более 650 тыс. пассажиров // Мосгортранс : [сайт]. URL: <https://mosgortrans.ru/about/projects/po-puti/za-2024-god-servisom-perevozk-po-trebovaniyu-po-puti-vospolzovalis-bolee-650-tys-passazhirov/> (дата обращения 04.03.2025).

²⁹⁰ Сервис «По пути» стал еще популярнее // Мосгортранс : [сайт]. URL: <https://mosgortrans.ru/about/projects/po-puti/servis-po-puti-stal-eshche-populyarnee/> (дата обращения 04.03.2025).

²⁹¹ За запуск сервиса «НамПоПути» проголосовали более 13,5 тыс. жителей Подмосковья // Правительство Московской обл. : [сайт]. URL: <https://mosreg.ru/sobytiya/novosti/news-submoscow/za-zapusk-servisa-nampoputi-progolosovali-bolee-13-5-tys-zhitelei-podmoskovyya> (дата обращения: 04.03.2025).

²⁹² Тестирование сервиса по заказу автобусов «НамПоПути» завершилось в Подмосковье // Правительство Московской обл. : [сайт]. URL: <https://mosreg.ru/sobytiya/novosti/organy/ministerstvo-transporta/testirovanie-servisa-po-zakazu-avtobusov-nampoputi-zavershilos-v-podmoskovye> (дата обращения: 04.03.2025).

Министерством транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области и ООО «Цифровая Платформа КАМАЗ» запустили альтернативный цифровой сервис «Челнок»²⁹³. По результатам позитивного опыта внедрения перевозок по запросу, с 2023 года их масштабирование продолжается в городах Балашиха и Подольск Московской области. При этом за 5 месяцев с начала запуска проектов жители этих населенных пунктов воспользовались цифровым сервисом «НамПоПути» более 1 700 раз²⁹⁴.

Заинтересованность физических лиц в перевозках по запросу, прежде всего, обуславливается возможностью гибкого решения проблемы транспортной доступности в густонаселенных жилых массивах при перегруженности автомобильной дорожной транспортной сети в отсутствии альтернативных линий транспорта. Такие перевозки также могут обеспечивать транспортное обслуживание в условиях, когда организация регулярных перевозок затруднена, ввиду невозможности покрытия билетной выручкой затрат перевозчика на осуществление деятельности²⁹⁵.

В результате возрастающей актуальности автобусных перевозок по запросу в 2024 году разработан законопроект «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного транспорта» и Федеральный закон «Об общих принципах организации публичной власти в субъектах Российской Федерации»²⁹⁶. Указанный законопроект предлагает отнести «перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по запросам» к видам предпринимательской деятельности, отраженных в статье 5 УАТ РФ, а

²⁹³ В Красногорске начал работу альтернативный сервис по перевозке пассажиров «Челнок» // Правительство Московской обл. : [сайт]. URL: <https://mtdi.mosreg.ru/sobytiya/novosti-ministerstva/09-03-2023-11-57-47-v-krasnogorske-nachal-rabotu-alternativnyy-servis> (дата обращения: 04.03.2025).

²⁹⁴ Сервисом «НамПоПути» в Балашихе и Подольске воспользовались больше 1,7 тыс. раз / Правительство Московской обл. : [сайт]. URL: <https://mosreg.ru/sobytiya/novosti/news-submoscow/servisom-nampoputi-v-balashikhe-i-podolske-vospolzovalis-bolshe-1-7-tys-raz> (дата обращения: 04.03.2025).

²⁹⁵ О внесении изменений в Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» и Федеральный закон «Об общих принципах организации публичной власти в субъектах Российской Федерации» : пояснительная записка к проекту федер. закона // Федер. портал проектов норматив. правовых актов. URL: <https://regulation.gov.ru/Regulation/Npa/PublicView?npaID=148361> (дата обращения 04.03.2025).

²⁹⁶ О внесении изменений в Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного транспорта» и Федеральный закон «Об общих принципах организации публичной власти в субъектах Российской Федерации» : проект федерального закона // Федер. портал проектов норматив. правовых актов. URL: <https://regulation.gov.ru/Regulation/Npa/PublicView?npaID=148361> (дата обращения: 04.03.2025).

также дополнить УАТ РФ главой 5.1 «Перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по запросам». Под договором перевозки пассажира по запросу предлагается понимать соглашение, в рамках которого перевозка пассажира и багажа осуществляется между местами остановки автобусов, в которых посадка и (или) высадка пассажиров не запрещены правилами дорожного движения в рамках установленных границ одного субъекта Российской Федерации. Договор предлагается признавать публичным, заключать по результатам принятия перевозчиком запроса от физического лица и удостоверить билетом. Принятый перевозчиком запрос должен отражать информацию о количестве пассажиров, местах их посадки и высадки, интервал времени, в течение которого планируется прибытие транспортного средства. Вместе с тем, также предлагается осуществлять государственное регулирование тарифов на такие перевозки для обеспечения их доступности. Предполагается, что к данным правоотношениям должен применяться ряд статей УАТ РФ, в числе которых: статья 7.2. («Требования к допуску отдельных категорий лиц к управлению легковыми такси, автобусами, трамваями и троллейбусами при осуществлении перевозок пассажиров и багажа»); части 2-5 статьи 20 («Заключение договора перевозки пассажира. Проверка подтверждения оплаты проезда, перевозки багажа, провоза ручной клади»); статья 21 («Перевозки детей, следующих вместе с пассажиром»); статья 22 («Перевозка багажа, провоз ручной клади транспортным средством, осуществляющим регулярные перевозки пассажиров и багажа»); статья 23 («Возврат пассажиру стоимости проезда, перевозки багажа, провоза ручной клади в междугородном сообщении»); статья 25 («Возврат забытых вещей»); статья 26 («Права пассажира при пользовании услугами, предоставляемыми на объектах транспортной инфраструктуры») и другие.

Таким образом, концептуальные основы перевозок по запросу базируются на оптимизации маршрута поездки с учетом спроса и персонализированных потребностей физических лиц посредством функционала цифрового сервиса. Конструирование маршрута, время отправления транспортного средства, а также установление пунктов его остановки для посадки и высадки пассажиров не

являются фиксированными, а выстраиваются с учетом получаемых запросов. Используя функционал цифрового сервиса, физическое лицо направляет перевозчику запрос на перевозку с учетом необходимых пунктов отправления и прибытия, количества бронируемых посадочных мест и иных особенностей (льготный проезд и т.д.). При этом, как правило, владелец (оператор) цифрового сервиса и перевозчик совпадают в одном лице, а потребитель цифрового сервиса может отправить запрос на перевозку других физических лиц. Безусловным преимуществом перевозок по запросу является совершенствование транспортной доступности при одновременном сочетании комфорта и гибкости перевозочной услуги, а также осуществление оплаты посредством проездного билета, имеющего демократичную фиксированную цену. Помимо очевидного социального эффекта, такое использование транспортных средств может также оказывать положительное влияние на снижение операционных расходов транспортных организаций, в том числе, за счет меньшего износа автотранспортных средств. Нормативно-правовое регулирование перевозок по запросу находится в процессе становления. Однако, правовая природа исследуемой договорной конструкции на доктринальном уровне не выявлена. В этой связи, возникает вопрос о целесообразности классификации договора перевозки пассажира по запросу в качестве договора перевозки или договора фрахтования.

Вместе с тем, как следует из пользовательского соглашения об оказании услуги «автобусная перевозка по требованию», предлагаемого к заключению ГУП «Мосгортранс» (цифровой сервис «По пути»), данная услуга представляется «видом регулярной перевозки пассажиров и багажа по нерегулируемым тарифам с посадкой и высадкой пассажиров в не запрещенных правилами дорожного движения местах»²⁹⁷. Соглашение признается публичным договором

²⁹⁷ Пользовательское соглашение об оказании услуги «Автобусная перевозка по требованию» // Мосгортранс : [сайт]. URL: https://docs.yandex.ru/docs/view?url=ya-browser%3A%2F%2F4DT1uXEPPrJRxlUfoewruKWAsAiSsMijEgGk7OBgSGwLGZPj_wmX5V931RnCdWUUV7Xc3wCgjDOw-95MLRD2BSRWpGGSYRXgoyByOL_TUMol7hcUlkfLmwEb9eD3SfcRQ8T7uNi_ig-KI5VhxxLe1Q%3D%3D%3Fsign%3DZliv5FIimFTdHeSwlCzMozuyc19o5t0rkmwjQg1Owb2k%3D&name=poputi_sogla_chenie_01_01_25.docx&nosw=1 (дата обращения: 04.03.2025).

присоединения. При этом под пользователем предлагается понимать физическое лицо, акцептовавшее данное соглашение посредством мобильного приложения, а под пассажиром - пользователя, заказавшего поездку при помощи мобильного приложения и иных лиц, осуществляющих с ним поездку. Пользователь имеет возможность заказывать услугу для других физических лиц. Согласно условиям соглашения, время ожидания пассажира составляет 2 минуты, а цена перевозки определяется исходя из тарифов, устанавливаемых перевозчиком (70 рублей). Также возможна перевозка льготных категорий граждан.

По нашему мнению, перевозки по запросу выступают альтернативой классическим регулярным перевозкам транспортом общего пользования. Вместе с тем, классификация данного соглашения в качестве вида регулярных перевозок является дискуссионной. Согласно статье 5 УАТ РФ в настоящее время выделяются три вида перевозок пассажира и багажа, среди которых (а) регулярные перевозки; (б) перевозки по заказам; (в) перевозки легковым такси²⁹⁸. В это же время, конструкция соответствующих правоотношений не позволяет однозначно классифицировать их в качестве одного из вышеуказанных поименованных договоров. Реализуемые перевозки по запросам, обладая признаками перевозок по заказу и регулярных перевозок, имеют двойственную природу²⁹⁹. С одной стороны, при заказе транспортного средства физическое лицо выступает в качестве фрахтователя и может не являться пассажиром. При этом, теоретически, указывая количество пассажиров, физическое лицо может запросить как часть, так и всю вместимость транспортного средства. Фактически, запрос транспортного средства сопровождается бронированием посадочных мест

²⁹⁸ Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта : федер. закон от 08 нояб. 2007 № 259-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 12.11.2007. № 46, ст. 5555.

²⁹⁹ О внесении изменений в Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» и Федеральный закон «Об общих принципах организации публичной власти в субъектах Российской Федерации» : пояснительная записка к проекту федер. закона // Федер. портал проектов норматив. правовых актов. URL: <https://regulation.gov.ru/Regulation/Npa/PublicView?npaID=148361> (дата обращения: 04.03.2025).

²⁹⁹ 3 года нам вместе с вами «По пути»! / Мосгортранс : [сайт]. // URL: <https://mosgortrans.ru/about/projects/po-puti/3-goda-nam-vmeste-s-vami-po-puti/> (дата обращения 04.03.2025).

(секундарное право)³⁰⁰. С другой стороны, транспортное средство курсирует в определенных территориальных пределах, осуществляет посадку и высадку с учетом фиксированных остановочных пунктов, а его конечное время подачи зависит от сформировавшегося коллективного запроса на перевозку. Вместе с этим, учитывая сущность осуществления соответствующей предпринимательской деятельности, представляется целесообразным предоставлять потребителям перевозочной услуги права и обязанности наравне с пассажирами транспорта общего пользования.

Согласно статье 786 ГК РФ, по договору перевозки пассажира и багажа перевозчик обязуется (а) доставить пассажира в пункт назначения, (б) при наличии багажа также доставить его в пункт назначения с последующей выдачей уполномоченному лицу, а пассажир обязуется произвести своевременную оплату услуг исполнителя. В это же время, как отмечает В.В. Залесский, транспортная организация несет обязанности перед потенциальными пассажирами еще до заключения конкретного договорного обязательства. К соответствующим обязанностям профильных транспортных организаций следует отнести (а) предоставление всем потенциальным пассажирам равных договорных условий; (б) создание необходимой материальной базы для приобретения пассажирского билета; (в) формирование информационной системы для получения заинтересованными лицами необходимой полноценной информации о запланированной поездке³⁰¹. Соответствующие обязанности перевозчика можно отнести к категории преддоговорных³⁰².

В свою очередь, В.А. Егiazаров отмечает, что пассажиром является физическое лицо, имеющее проездной билет и не входящее в служебный персонал транспортного средства, используемого для перевозки³⁰³. Как указывают

³⁰⁰ Федотова Д.С. Бронирование как элемент некоторых гражданско-правовых договоров // Рос. право: образование, практика, наука. 2020. № 3. С. 127–134.

³⁰¹ Залесский В.В. О защите прав пассажира в отношениях с транспортной организацией-перевозчиком // Право и экономика. 2000. № 9. С. 15.

³⁰² Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая : Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М. : Статут. 2011. С. 207.

³⁰³ Егiazаров В.А. Транспортное право : учеб. 8-е изд., доп. и перераб. М. : Юстицинформ, 2015. С. 72.

Н.А. Духно и А.И. Землин, договор перевозки пассажира и багажа является консенсуальным, возмездным, двухсторонним и публичным договором присоединения³⁰⁴. Приобретая проездной билет, пассажир откликается на публичную оферту и конклюдентными действиями заключает договор перевозки. При этом одним из основополагающих прав пассажира является возможность отказа от исполнения договора. В данном случае перевозчик наделяется правом удержания с контрагента определенной транспортными уставами и кодексами денежной суммы, выражаемой в процентном соотношении от стоимости проездного билета³⁰⁵.

Публичность договора перевозки пассажира и багажа транспортом общего пользования регламентируется статьями 426, 789 ГК РФ и статьей 19 УАТ РФ, что в свою очередь подразумевает равную для всех плату за проезд и провоз багажа, которая должна устанавливаться по тарифам. Исключение из общего правила составляют льготные категории граждан. В свою очередь, условия договора присоединения могут доводиться до потенциального пассажира (а) на проездном билете; (б) в правилах пользования автомобильным транспортом общего пользования, размещенных в местах приобретения проездных билетов; (в) посредством размещения в специализированных цифровых сервисах.

Статья 19 УАТ РФ устанавливает, что регулярные пассажирские перевозки осуществляются транспортом общего пользования в соответствии с установленным расписанием по фиксированному маршруту. Посадка и высадка пассажиров может осуществляться либо в строго оговоренных пунктах регулярного маршрута, либо в любом не запрещенном ПДД РФ месте. Разница вышеуказанных видов пассажирских перевозок заключается в обязательных остановках по пути следования. Так, водитель автотранспорта общего пользования либо обязан останавливаться на каждом фиксированном промежуточном пункте маршрута вне зависимости от наличия нуждающихся в

³⁰⁴ Транспортное право. Общая часть : учеб. / отв. ред. Н.А. Духно, А.И. Землин. М. : Юрид. ин-т МИИТа, 2017. С. 156.

³⁰⁵ Егизаров В.А. Транспортное право : учеб. 8-е изд., доп. и перераб. М. : Юстицинформ, 2015. С. 74.

посадке или высадке пассажиров, либо может производить промежуточные остановки в зависимости от спроса потребителей.

Согласно статье 20 УАТ РФ, проездной билет и багажная квитанция (при наличии) подтверждают факт заключения договора перевозки и багажа. Кассовый чек, раскрывающий информацию о реквизитах билета (багажной квитанции), также является подтверждением заключения сделки и приравнивается к билету (багажной квитанции). При этом, в течении всей поездки уполномоченное лицо вправе потребовать от пассажира предъявить проездной билет для подтверждения оплаты проезда. Если потребитель относится к льготной категории граждан, то он должен иметь при себе подтверждающий документ, дающий право на бесплатный льготный проезд. Следует отметить, что утрата билета не является поводом для недействительности договора или его прекращения. Как следует из Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 26.06.2018 г. № 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции», со ссылкой на статью 55 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации от 14.11.2022 г. №138-ФЗ (далее – ГПК РФ), в данном случае наличие договорных правоотношений сторон может подтверждаться иными доказательствами³⁰⁶. В свою очередь, согласно статье 20 УАТ РФ, если пассажир может доказать право на место в транспортном средстве, то для возобновления действия утерянного или испорченного билета пассажиру выдается дубликат.

Согласно статье 22 УАТ РФ, при сдаче багажа к перевозке пассажир имеет право объявить его ценность. Одновременно, в юридической литературе встречается точка зрения, согласно которой доставка багажа является самостоятельным соглашением. Так, Д.А. Медведев и В.Т. Смирнов отмечают, что «по договору перевозки багажа перевозчик обязуется доставить вверенный

³⁰⁶ О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции [Электронный ресурс] : постановление Пленума Верховного Суда Рос. Федерации от 26 июня 2018 г. № 26. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

ему пассажиром багаж в указанный пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу, а пассажир обязуется уплатить за провоз багажа установленную плату»³⁰⁷. В соответствии с обсуждаемой позицией договор перевозки багажа является реальным и считается заключенным с момента сдачи багажа к перевозке. Как указывает Г.П. Савичев, «включение в единое понятие перевозки как пассажира, так и его багажа не дает оснований для вывода о правовом единстве этих двух договоров»³⁰⁸. Профессор отмечает консенсуальность договора перевозки пассажира, заключение которого подтверждается проездным билетом, и реальность договора перевозки багажа, заключение которого подтверждается багажной квитанцией.

По нашему мнению, выделение из договора перевозки пассажира и багажа самостоятельного соглашения по перевозке багажа является излишним и не имеет практической ценности. Обязательство перевозчика по доставке багажа и его выдачи уполномоченному лицу является следствием реализации прав пассажира, осуществляемых в рамках уже заключенного договора перевозки. Как указывают М.И. Брагинский и В.В. Витрянский, обязательство по перевозке багажа является факультативным и вполне охватывается заключенным договором перевозки пассажира и багажа³⁰⁹. В свою очередь, по мнению В.В. Долинской, выделение перевозки багажа в качестве договора также не имеет самостоятельного значения, поскольку соответствующие правоотношения либо возникают из договора перевозки пассажира, либо трансформируются в договор перевозки груза³¹⁰.

В отличие от договора перевозки пассажира и багажа, согласно статье 787 ГК РФ, предметом по договору фрахтования является вся или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки пассажиров и багажа (грузов). Такая формулировка является

³⁰⁷ Медведев Д.А., Смирнов В.Т. Глава 38. Транспортные обязательства // Гражд. право : учеб. : Ч. II / под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. М. : Проспект, 1997. С. 407.

³⁰⁸ Савичев Г.П. Глава 44. Транспортное и экспедиционное обязательство // Гражд. право: учеб. : В 2 т. : Т. II. Полумом 2. / отв. ред. Е.А. Суханов. М., 2000. С. 42–43.

³⁰⁹ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга 4 : Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М. : Статут, 2011. С. 219.

³¹⁰ Долинская В.В. Транспортные договоры // Законы России: опыт, анализ, практика. 2009. № 8. С. 3–8.

источником многолетней дискуссий относительно правовой природы данных правоотношений. В свою очередь Н.А. Духно и А.И. Землин отмечают, что до недавнего времени чартерные перевозки пассажиров осуществлялись только на воздушном и морском видах транспорта³¹¹. Однако, на сегодняшний день, договор фрахтования применяется для осуществления нерегулярных автомобильных перевозок физических лиц и является двухсторонним, возмездным, консенсуальным. Согласно статье 27 УАТ РФ, договор фрахтования транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа по заказу заключается в письменной форме и должен включать информацию о (а) фрахователе и фраховщике; (б) типе транспортного средства; (в) маршруте и месте подачи транспортного средства; (г) круге лиц, для которых осуществляется заказ транспортного средства (конкретный или неопределенный перечень); (д) сроке перевозки; (е) размере платы за пользование транспортным средством; (ж) порядке допуска пассажиров для посадки. Одновременно, если иное не установлено законом, то, согласно статье 28 УАТ РФ маршрут перевозки по заказу определяется соглашением сторон. Как правило, в отсутствие необходимости осуществления систематических перевозок, договор фрахтования транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа по заказу заключается в форме заказ-наряда с учетом требований Постановления Правительства Российской Федерации от 01.10.2020 г. № 1586 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом». При этом предоставление транспортного средства, не соответствующего условиям договора, или опоздание его подачи считается непредоставлением, что в свою очередь является основанием для отказа фрахователя от исполнения соглашения и взыскания с фраховщика штрафа. В это же время, из Определения Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 27.11.2009 г. № ВАС-15088/09 следует, что «договор фрахтования не относится к договорам перевозки транспортом общего пользования и не

³¹¹ Транспортное право. Общая часть : учеб. / отв. ред. Н.А. Духно, А.И. Землин. М. : Юрид. ин-т МИИТа, 2017. С. 191.

является публичным договором для перевозчика, что лишает истца права на обращение в суд с требованием о понуждении заключить договор»³¹².

Вместе с указанным, относительно договора фрахтования рассматривается возможность его классификации в качестве договора об исполнении третьему лицу³¹³. При этом, как указывает С.Ю. Морозов, «фрахтовщик должен произвести исполнение фрахтователю, а не пассажиру, поэтому договор фрахтования нельзя признать договором в пользу третьего лица. По договору в пользу третьего лица у выгодоприобретателя возникает секундарное право (право на вступление в договор в качестве кредитора) с момента заключения такого договора первоначальным кредитором и должником. Данное правило не выполняется в договоре фрахтования, поскольку пассажир, например, может заключить с туроператором (фрахтователем) договор позже, чем заключен договор фрахтования. В промежутке между этими двумя событиями у пассажира никакого права (ни субъективного, ни секундарного) не существует»³¹⁴. Полагаем, что применение соответствующего подхода является рациональным и в отношении перевозок по запросу.

Одновременно, в юридической литературе отсутствует единая точка зрения относительно правовой природы транспортного договора фрахтования. Как указывает О.С. Юренкова, вопрос об отнесении договора фрахтования (чартера) к виду оказания услуг или разновидности передачи имущества является предметом многолетней дискуссии³¹⁵. В общем виде следует выделить три господствующие позиции, согласно которым договор фрахтования (а) относится к разновидности перевозки; (б) является обязательством арендного типа; (в) представляется отдельным видом договора.

³¹² Определение Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 27 нояб. 2009 № ВАС-15088/09 по делу № А24-955/2008 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³¹³ Стригунова Д.П. Правовое регулирование договора фрахтования // Современное право. 2012. № 11. С. 71–75.

³¹⁴ Морозов С.Ю. Транспортное право : учеб. пособие. М. : Юрайт, 2010. С. 275.

³¹⁵ Юренкова О.С. К вопросу о правовой природе договора фрахтования // Вестн. Пермского ун-та. Юрид. науки. 2012. № 2. С. 169–173.

По мнению С.Ю. Морозова³¹⁶, А.А. Ананьевой³¹⁷, В.В. Витрянского³¹⁸, К.Ф. Егорова³¹⁹, Д.П. Стригуновой³²⁰, А.В. Майфата³²¹, М.А. Тарасова³²², А.Г. Калпина³²³ и других исследователей, фрахтование представляется разновидностью договора перевозки. Со ссылкой на статью 787 ГК РФ К.М. Арсланов отмечает, что цель договора – совершение одного или нескольких рейсов³²⁴. В свою очередь, О.С. Юренкова придерживается позиции, согласно которой исследуемое соглашение направлено на перевозку, а не передачу имущества. При этом, по сравнению с фрахтованием, договору аренды всегда присущи иные цели³²⁵. Д.П. Стригунова считает, что фрахтование является разновидностью перевозки, а предметом договора является «услуга по перевозке с предоставлением для ее осуществления всей или части вместимости транспортного средства»³²⁶. Согласно позиции А.А. Ананьевой, экономические цели договоров перевозки и фрахтования совпадают, проявляются в территориальном перемещении физических лиц и при наличии их багажа. В свою очередь, право владения и пользования транспортным средством сохраняется за фрахтовщиком, который не только предоставляет вместимость движимого имущества, но и осуществляет его перемещение в заранее согласованный сторонами пункт назначения. Одновременно, обязанность совершения рейса является основной, а предоставление вместимости транспортного средства способствует ее исполнению. Более того, на фрахтовщика возлагается обязательство по выполнению всех необходимых организационных мероприятий,

³¹⁶ Морозов С.Ю. Транспортное право : учеб. пособие. М. : Юрайт, 2010. С. 272.

³¹⁷ Ананьева А.А. Договорное регулирование оказания услуг по управлению перевозками : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.03. М., 2020. С. 345–351.

³¹⁸ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право : Кн. 4 : Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М. : Статут, 2003. С. 255.

³¹⁹ Егоров К.Ф. Договоры фрахтования и перевозки грузов по иностранному морскому праву : автореф: дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.03. Л., 1969. С. 5–6.

³²⁰ Стригунова Д.П. Правовое регулирование договора фрахтования // Современное право. 2012. № 11. С. 71–76.

³²¹ Гражданское право : учеб : В 3 т. : Т. 2 / под общ. ред. С.А. Степанова. М. : Проспект, 2011. С. 384–385.

³²² Тарасов М.А. Договор перевозки. Ростов н/Д, 1965. С. 106.

³²³ Калпин А.Г. Договор фрахтования судна (чартер) как институт морского права: теоретические и практические проблемы : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.03. М., 1989. С. 30.

³²⁴ Гражданское право : учеб : В 3 т. : Т. 2 / под ред. А.П. Сергеева. М. : Проспект, 2009. С. 516.

³²⁵ Юренкова О.С. К вопросу о правовой природе договора фрахтования // Вестн. Пермского ун-та. Юрид. науки. 2012. № 2. С. 169–173.

³²⁶ Стригунова Д.П. Правовое регулирование договора фрахтования // Современное право. 2012. № 11. С. 71–76.

необходимых для обеспечения перевозочного процесса. При этом, плата по договору зависит не от периода пользования имуществом, а от масштаба выполняемой фрахтовщиком услуги и таких дополнительных обстоятельств, как количество рейсов, вид чартера и так далее³²⁷. По мнению П.В. Крашенинникова, если предметом договора фрахтования является вся вместимость транспортного средства, то речь идет об аренде. В противном случае, при предоставлении части вместимости транспортного средства, целью соглашения является перевозка³²⁸.

В качестве контраргумента классификации фрахтования в качестве перевозки следует выделить позицию Н.Н. Остроумова, согласно которой обязанностью по договору фрахтования является лишь вместимость транспортного средства, а остальные обязательства возникают в рамках иных договоров³²⁹. В свою очередь, О.Н. Садиков отмечает, что договор фрахтования является соглашением арендного типа и предшествует обязательствам из договора перевозки³³⁰. Некоторые исследователи также относят договор фрахтования (чартера) к обязательствам арендного типа. Так, М.А. Бажина отмечает, что фрахтователю временно переходит права владения и пользования частью вместимости транспортного средства³³¹. Считаем, соответствующие подходы выстраиваются посредством дробления правоотношения на составные части.

Рассматривая договор фрахтования в качестве самостоятельного договорного вида, следует выделить Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 01.10.2012 г. по делу №А40-1757/12-90-79. В рамках указанного судебного акта отмечается, что самостоятельность договора фрахтования обуславливается его спецификой, выражающейся в том, что предметом договора является не перевозка как таковая, а предоставление

³²⁷ Актуальные проблемы транспортного права : учеб. / под ред. А.В. Габора, С.Ю. Морозова. М. : Проспект, 2023. С. 279.

³²⁸ Постатейный комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй. В 3-х т. Т. 2 / под ред. П.В. Крашенинникова. М. : Статут, 2011. С. 182.

³²⁹ Остроумов Н.Н. Правовое регулирование фрахтования воздушных судов : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. М., 1980. С. 15.

³³⁰ Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М. : Юрид. литература, 1981. С. 192.

³³¹ Бажина М.А. К вопросу о разграничении договора аренды транспортного средства и договора фрахтования // Бизнес, менеджмент, право. 2017. № 3-4. С. 49–52.

вместимости транспортного средства для перевозки. Соответствующая особенность соглашения является квалифицирующим признаком, способствующим самостоятельности договорной конструкции³³².

Вместе с тем, также следует учитывать, что договор фрахтования (чартера) и договор аренды транспортных средств (фрахтование на время) имеют различную правовую сущность. Соответствующая позиция наглядно демонстрируется структурированием гражданского законодательства. Так, фрахтование транспортного средства регулируется главой 34 ГК РФ, посвященной обязательствам арендного типа, а фрахтование (чартер) регулируется главой 40 ГК РФ, посвященной правоотношениям по перевозке. Как указывает В.В. Витрянский, сравниваемые соглашения различаются по предмету, «имеют разную родовую принадлежность и представляют собой отдельные виды различных типов гражданско-правовых договоров». По мнению цивилиста, фрахтование (чартер) включает резервирование места для фрахтователя при сохранении в неизменном виде обязательства по перевозке в пункт назначения. При этом в рамках фрахтования (чартера) исполнитель не оказывает услуги по управлению транспортным средством и его технической эксплуатации, которые фактически являются элементами существа обязательства перевозчика по доставке пассажиров и багажа³³³.

По нашему мнению, анализ вышеизложенных позиций не позволяет классифицировать договор фрахтования в качестве разновидности арендных правоотношений. Целью фрахтователя является личное перемещение в пункт назначения, а аренда вместимости транспортного средства без получения услуг по перевозке не имеет практической значимости и является промежуточным средством достижения генеральной цели правоотношений. Некий элемент аренды в перевозочных обязательствах технически обеспечивает потребности сторон соглашения в планировании предпринимательской и повседневной деятельности,

³³² Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 01 окт. 2012 г. № 0АП-26761/2021-АК по делу № А40-1757/12-90-79 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³³³ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга вторая : Договоры о передаче имущества. М. : Статут, 2005. С. 508–509.

способствует организации перевозочного процесса и предшествует его осуществлению. Как следует из статьи 27 УАТ РФ, «перевозка пассажиров и багажа по заказам осуществляется транспортным средством, предоставленным на основании договора фрахтования». При этом искусственное дробление единой юридической конструкции на отдельные договоры не соответствует интересам физических лиц – потребителей, заведомо являющихся слабой стороной договора.

Вместе с тем, между договором фрахтования транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа по заказу и договором перевозки пассажира и багажа имеются концептуальные отличия, среди которых (а) способ заключения соглашения; (б) публичность; (в) политика ценообразования; (г) учет индивидуальных потребностей; (д) возможность корректировки формуляров и условий соглашения; (е) разнообразие субъектного состава; (ж) регулярность выполнения маршрута. Считаем, что законодательная регламентация правоотношений по договору перевозки пассажира и багажа прежде всего имеет социальный приоритет и направлена на обеспечение общественных интересов. В это же время, конструкция договора фрахтования транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа по заказу предоставляет потребителю возможность согласования индивидуальных потребностей в отрыве от общественного интереса.

По аналогии, вышеизложенное позволяет проанализировать правовую природу перевозок по запросу. С одной стороны, в рамках исследуемых правоотношений субъект приобретает проездной билет, являющийся подтверждением заключения договора, а другой стороны имеет возможность согласовать с перевозчиком индивидуальные потребности в маршруте и времени перевозки. В это же время, пределы согласования индивидуальных потребностей потребителя являются строго ограниченными, зависят от территориальных границ осуществления перевозочной деятельности и запросов других физических лиц. При этом физическое лицо не имеет возможности указать перевозчику конкретные время подачи транспортного средства и маршрут поездки, места посадки и высадки других пассажиров. Анализируя поступившие запросы,

исполнитель самостоятельно формирует маршрут и информирует потребителя о времени и месте подачи транспортного средства. Вместе с этим, считаем, что при опоздании физического лица к месту посадки в транспортное средство к назначенному времени, перевозчика следует наделить правом на продолжение выполнения маршрута. В противном случае, ожидание опоздавшего субъекта будет противоречить интересам остальных физических лиц, ожидающих данного транспортного средства или находившихся в нем. Помимо указанного, перевозки по запросу предполагают остановки транспортного средства с учетом фиксированных пунктов посадки и высадки пассажиров. Соответствующий подход соответствует нормам УАТ РФ, регулирующим договор перевозки пассажира и багажа транспортном общего пользования. При этом, по нашему мнению, физическое лицо должно наделяться правом на односторонний отказ от исполнения договора в случае опоздания транспортного средства к месту подачи. В то же время, возложение на исполнителя перевозочной услуги штрафных санкций в зависимости от опоздания транспортного средства будет способствовать стагнации развития перевозок по запросу и не является целесообразным.

Изложенное позволяет рассуждать о формировании комплексной потребности в пределах персонализированной группы физических лиц. Иными словами, в процессе реализации перевозок по запросу исполнитель проявляет гибкость для повышения уровня комфорта и качества обеспечения общественных интересов, учитывая индивидуальные интересы. Вместе с этим, исследуемые правоотношения, прежде всего, выполняют определенную социальную функцию и направлены на предоставление физическим лицам услуг повышенной комфортности при малых затратах.

Целью перевозок по запросу является перевозка физических лиц, что обуславливает целесообразность квалификации соглашения в качестве разновидности договора перевозки, отличительными особенностями которого является возможность согласования частных интересов в процессе обеспечения общественных интересов. Учитывая значение исследуемых правоотношений,

считаем целесообразным признать право физического лица на запрос транспортного средства при сохранении социальных льгот и гарантий, по аналогии с транспортом общего пользования. Вместе с тем, субъектный состав исследуемой договорной конструкции ближе к договору фрахтования (чартера). Пользователь цифрового сервиса, направляющий запрос на перевозку, а также заключающий соглашение посредством функционала цифрового сервиса и физическое лицо, являющееся пассажиром могут не совпадать в одном лице. Более того, пользователь цифрового сервиса может запрашивать транспортное средство для группы лиц и тем самым осуществлять бронирование определенного количества мест в транспортном средстве, что не свойственно классическому договору перевозки транспортом общего пользования. В этой связи, соглашение, опосредующее организованную перевозку физических лиц автобусом по заказу, именуется в УАТ РФ как договор фрахтования транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа по заказу³³⁴.

По аналогии с действующим законодательством, исследуемая юридическая конструкция может именоваться *договором фрахтования транспортного средства для перевозки пассажира и багажа по запросу*, по которому фрахтовщик обязуется осуществить подачу транспортного средства к посадке пассажиров в указанные место и время для их перевозки в пункт назначения, а также осуществить количественную бронь посадочных мест, а фрахтователь обязуется указать количество пассажиров и багажа (при наличии), территориальные границы посадки и высадки из транспортного средства по маршруту его следования, а также оплатить проездную плату.

Договор фрахтования транспортного средства для перевозки пассажира и багажа по запросу следует классифицировать в качестве публичного, двухстороннего, консенсуального, возмездного договора присоединения. В рамках соглашения также используется единая тарификация стоимости проезда с возможностью учета льготных категорий граждан. В свою очередь, договор

³³⁴ Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта : федер. закон от 08 нояб. 2007 № 259-ФЗ : принят Гос. Думой 18 окт. 2007 г. : одобрен Советом Федерации 26 окт. 2007 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2007. № 46, ст. 5555.

заключается путем принятия запроса на перевозку фрахтовщиком и выдачей интерактивного проездного билета (QR-код). При этом отсутствие фиксированного маршрута перевозки не позволяет рассуждать о его отсутствии как таковом. Построение маршрута в зависимости от запросов потребителей, но с учетом фиксированных остановок в определенных территориальных пределах, является своеобразным проявлением перевозок с остановками по требованию, где пассажиры заранее изъявляют свои потребности.

Таким образом, развитие персонализированных автобусных перевозок по запросу осуществляется во взаимосвязи с цифровой технологией, являющейся результатом интеллектуальной деятельности и позволяющей значительно улучшить качество оказания перевозочных услуг, обеспечить экономическую эффективность внедрения соответствующей деятельности, повысить производительность труда в сфере транспорта и создать новый вид перевозочных услуг³³⁵. Развитие соответствующего вида перевозочной деятельности неразрывно связано с государственными целями и задачами развития транспортной отрасли, обуславливается практической потребностью физических лиц, позволяет в гибком формате решать проблемы транспортной доступности в густонаселенных жилых массивах и местах где организация регулярных перевозок затруднена. Считаем, что такие персонализированные автобусные перевозки по запросу представляются разновидностью договора перевозки. Соответствующая деятельность не может быть в чистом виде отнесена исключительно к регулярным перевозкам или перевозкам по заказу. Отличительной особенностью перевозок по запросу является возможность согласования частных интересов в процессе обеспечения общественных интересов. С одной стороны, исследуемая конструкция может классифицироваться в качестве смешанного договора. С другой стороны, учитывая субъектный состав и направленность правоотношений, следует признать целесообразность закрепления в транспортном законодательстве специальной конструкции договора фрахтования транспортного средства для

³³⁵ О развитии технологических компаний в Российской Федерации : федер. закон от 04 авг. 2023 № 478-ФЗ : принят Гос. Думой 26 июля 2023 г. : одобрен Советом Федерации 28 июля 2023 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2023. № 32, ч. I, ст. 6210.

перевозки пассажира и багажа по запросу и единых правил реализации соответствующей перевозочной деятельности. В это же время, на данном этапе развития перевозок по запросу чрезмерная регламентация правоотношений, находящихся в процессе становления может негативно сказаться на их развитии и заинтересованности профильных компаний в разработке и внедрении в свою предпринимательскую деятельность соответствующих разработок.

2.3 Правовая характеристика перемещений физических лиц посредством сервиса «карпулинг»

Организуемые посредством функционала цифрового сервиса совместные поездки физических лиц автомобильным транспортом в целях оптимизации расходов (карпулинг (carpooling)) активно развиваются на территории Российской Федерации владельцем (оператором) цифрового сервиса «BlaBlaCar» (ООО «Комьюто Рус» и ООО «Басфор») с 2014 года. На сегодняшний день пользователями данного цифрового сервиса являются более 30 миллионов физических лиц³³⁶. Вместе с тем, в российском законодательстве отсутствует специальное нормативно-правовое регулирование отношений в рамках карпулинга. Однако, Распоряжение Правительства Российской Федерации от 25.03.2020 № 724-р «Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования» определяет карпулинг (райдшеринг (ridesharing)) как совместное использование частного транспортного средства с помощью онлайн-сервисов поиска попутчиков³³⁷. Понятия карпулинга и райдшеринга используются для обозначения одного и того же явления. При этом

³³⁶ 100 млн пользователей. Интерактивная карта отзывов / BlaBlaCar : [сайт]. URL: <https://blog.blablacar.ru/blablalife/coobshchestvo/meropriiatiia/100-mln-polzovatelei-2> (дата обращения: 06.03.2025).

³³⁷ Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования : распоряжение Правительства Рос. Федерации от 25 марта 2020 № 724-р // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2020. № 13, ст. 1995.

изначально российской практике был известен райдшеринг. Данное понятие со временем на практике стало использоваться недобросовестными предпринимателями в целях обхода действующего законодательства при осуществлении деятельности по перевозке пассажиров легковым такси. В это же время, «Carpooling.com» первоначально являлся брендом немецкой компании «Mitfahrgelegenheit.de». После продажи бренда начало происходить повсеместное замещение терминологии³³⁸.

Для определения сущности правоотношений в рамках карпулинга Министерством Транспорта Российской Федерации подготавливались законопроекты «О регулировании отношений, возникающих при заключении с использованием информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» договоров перевозки пассажиров автомобильным транспортом по заказу в целях, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»³³⁹, а также «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» и статью 8 Федерального закона «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля»³⁴⁰. В рамках соответствующих разработок правоотношения по осуществлению физическими лицами совместных поездок в целях, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, рассматривались в качестве договора некоммерческого фрахтования или договора безвозмездного использования части вместимости транспортного средства для совместных

³³⁸ Авакян-Ржевский С.С. Райдшеринг или карпулинг: BlaBlaCar про игру в слова // vc.ru : [сайт]. 30.06.2019. URL: <https://vc.ru/marketing/73475-raydshering-ili-karpuling-blablacar-pro-igru-v-slova> (дата обращения: 06.03.2025).

³³⁹ О регулировании отношений, возникающих при заключении с использованием информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» договоров перевозки пассажиров автомобильным транспортом по заказу в целях, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : проект федер. закона // Федер. портал проектов норматив. правовых актов. URL: <https://regulation.gov.ru/Regulation/Npa/PublicView?npaID=97016> (дата обращения: 06.03.2025).

³⁴⁰ О внесении изменений в Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» и статью 8 Федерального закона «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» : проект федер. закона // Федер. портал проектов норматив. правовых актов. URL: <https://regulation.gov.ru/Regulation/Npa/PublicView?npaID=119109> (дата обращения: 06.03.2025).

поездок. Однако ни один из проектов до настоящего момента не принят, а предложенные в них положения подлежат активному обсуждению и анализу, в том числе, экспертным Советом при Президенте Российской Федерации по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства.

Международный опыт при определении сущности правоотношений в рамках карпулинга преимущественно основывается на двух элементах. Во-первых, водитель транспортного средства должен осуществлять поездку для своих личных нужд. Во-вторых, водитель не получает прибыль, а разделяет с пассажиром расходы, связанные с поездкой³⁴¹. Наиболее подробное определение сущности исследуемых отношений следует из ст. L3132-1 Транспортного кодекса Франции (Code des transport), согласно которому в рамках карпулинга реализуется совместное использование автотранспортного средства частным лицом вместе с одним или несколькими пассажирами в ходе существующей поездки, запланированной водителем для своей собственной цели. В свою очередь, водитель такого транспортного средства не имеет право получать прибыль, но может разделить расходы с попутчиком. При этом посредничество между водителями и пассажирами может осуществляться с целью извлечения прибыли и не считается регулируемой посреднической деятельностью в сфере перевозок³⁴². Нормативно-правовое регулирование карпулинга в других странах может осуществляться посредством исключения данных правоотношений физических лиц из области регулирования законодательства о пассажирских перевозках. Например, положения Закона Германии «О сухопутной перевозке лиц» (Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande) не применяются к перевозкам на частных автомобилях, если такие перевозки бесплатны или при условии, что оплата покрывает только текущие расходы на эксплуатацию автомобиля³⁴³.

³⁴¹ ЕЭК ООН. Укрепление потенциала стран Центральной Азии для разработки политики устойчивой городской мобильности в отношении инициатив по каршерингу и карпулингу // UNECE : [сайт]. URL: https://unece.org/sites/default/files/2020-12/2096020_R_pdf_web.pdf (дата обращения: 06.03.2025).

³⁴² Code des transport de France // Legifrance : [сайт]. URL: https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000039787287/ (дата обращения: 06.03.2025).

³⁴³ ЕЭК ООН. Укрепление потенциала стран Центральной Азии для разработки политики устойчивой городской мобильности в отношении инициатив по каршерингу и карпулингу // UNECE : [сайт]. URL: https://unece.org/sites/default/files/2020-12/2096020_R_pdf_web.pdf (дата обращения: 06.03.2025).

Вместе с тем, выделяется несколько моделей совместных поездок физических лиц. Так, по мнению М.А. Рожковой, карпулинг охватывает междугородние поездки и регулярные совместные поездки по городу до места работы или иного фиксированного пункта назначения³⁴⁴. Мировой практике известна и иная классификация совместных поездок. В зависимости от способа планирования они также могут подразделяться на (а) классические (длительная поездка, планируемая заблаговременно); (б) динамические (перемещение в городском пространстве на незначительные расстояния при наличии транспортных альтернатив); (в) регулярные (участники поездок, их маршрут и расписание постоянны)³⁴⁵.

Российская доктрина не имеет однозначной позиции относительно определения сущности карпулинга. Однако, анализ существующих позиций позволяет провести условную грань между отношениями физических лиц с владельцем (оператором) цифрового сервиса и взаимоотношениями попутчиков друг с другом.

Так, по мнению А.И. Бычкова, владельцы (операторы) цифровых сервисов, посредством которых реализуются правоотношения в рамках карпулинга, дополняют существующие предложения на рынке транспортных услуг и конкурируют с обычными автотранспортными предприятиями³⁴⁶. В свою очередь, Т.А. Бубновская отмечает, что такие цифровые сервисы включают функционал новостного агрегатора и предоставляет пользователям информационные услуги³⁴⁷. По мнению С.Р. Дерюгиной, карпулинг включает договоры на предоставление информационных услуг и перевозку, а владелец (оператор)

³⁴⁴ Рожкова М.А. Что не так с законопроектом о карпулинге? // Хоз-во и право. 2020. № 5. С. 3–12.

³⁴⁵ ЕЭК ООН. Укрепление потенциала стран Центральной Азии для разработки политики устойчивой городской мобильности в отношении инициатив по каршерингу и карпулингу // UNECE : [сайт]. URL: https://unece.org/sites/default/files/2020-12/2096020_R_pdf_web.pdf (дата обращения: 06.03.2025).

³⁴⁶ Бычков А.И. Правовое регулирование экономики совместного потребления. М. : Инфотропик Медиа. 2019. С. 20–25.

³⁴⁷ Бубновская Т.А. Райдшеринг как объект правового регулирования // Трансп. право. 2017. № 4. С. 10–13.

цифрового сервиса предоставляет посреднические услуги и является третьей стороной в гражданских правоотношениях³⁴⁸.

При этом по мнению Т.Н. Ивановой, субъекты, осуществляющие совместную поездку, договариваются непосредственно между собой, а не с помощью третьей стороны. Вместе с этим, цифровизация экономики упрощает осуществление поиска контрагента³⁴⁹. Как указывает М.А. Рожкова, в рамках карпулинга осуществляются «совместные поездки на автомобиле, при которых водитель получает от пассажиров компенсацию части расходов на поездку, включая затраты на бензин, оплату проезда по платной автомобильной дороге, расходы на платную парковку и проч.»³⁵⁰. В свою очередь, А.И. Бычков отмечает, что «карпулинг дает возможность нескольким попутчикам объединиться и совместно использовать один автомобиль для поездки в одном и том же направлении»³⁵¹. Т.А. Бубновская подчеркивает, что карпулинг представляется некоммерческим совместным использованием физическими лицами частного транспортного средства посредством онлайн-сервисов поиска попутчиков³⁵². Иной позиции придерживается А.А. Затолокин, стремящийся продемонстрировать, что под «совместными поездками на автомобиле, при которых пассажиры компенсируют часть расходов, следует понимать коммерческие перевозки повышенной комфортности пассажиров и ручной клади на основании публичного договора фрахтования»³⁵³. По мнению С.Р. Дерюгиной, совместные поездки физических лиц не отвечают признакам предпринимательской деятельности и не обладают свойствами коммерческих услуг. При этом в рамках карпулинга преследуется цель осуществления

³⁴⁸ Дерюгина С.Р. Каршеринг и райдшеринг: к проблеме правовой природы договоров // Гражд. право. 2019. № 4. С. 20–23.

³⁴⁹ Иванова Т.Н. Транспортное право и законодательство: содержание и перспективы развития : моногр. М. : Юстицинформ, 2022. С. 56.

³⁵⁰ Рожкова М.А. Что не так с законопроектом о карпулинге? // Хоз-во и право. 2020. № 5. С. 3–12.

³⁵¹ Бычков А.И. Правовое регулирование экономики совместного потребления. М. : Инфотропик Медиа, 2019. С. 20.

³⁵² Бубновская Т.А. Райдшеринг как объект правового регулирования // Трансп. право. 2017. № 4. С. 10–13.

³⁵³ Затолокин А.А. О государственном контроле за автомобильными поездками, при которых пассажиры компенсируют часть расходов (карпулинг, райдшеринг) // Вестн. КРУ МВД России. 2018. № 3 (41). С. 91–94.

перевозки, а не передачи транспортного средства во временное владение и пользование³⁵⁴.

Продемонстрированное многообразие научных подходов обуславливает актуальность проблемы определения правовой природы исследуемых правоотношений при отсутствии единого подхода к ее решению. В этой связи, также представляется целесообразным рассмотреть практическую реализацию правоотношений в рамках карпулинга. Предлагаемое к заключению владельцем (оператором) цифрового сервиса «BlaBlaCar» (ООО «Комьюто Рус» и ООО «Басфор») пользовательское соглашение является основным документом, регулирующим правоотношения с физическими лицами – пользователями цифрового сервиса. Согласно условиям соглашения, пользователями являются физические лица с зарегистрированной учетной записью и достигшие совершеннолетнего возраста. Владелец (оператор) цифрового сервиса информирует о том, что он не является стороной правоотношений между пользователями, которые самостоятельно несут всю ответственность за совершаемые действия. При этом одним из основных видов его деятельности является «предоставление водителям, следующим в определенном направлении, возможности установления связи с пассажирами, следующими в том же направлении, для выполнения совместной поездки и, соответственно, разделения связанных с поездкой расходов»³⁵⁵.

Под совместной поездкой предлагается понимать поездку, являющуюся предметом объявления, опубликованного водителем посредством функционала цифрового сервиса и для которой он соглашается предоставить пассажирам возможность осуществить поездку в обмен на вклад в расходы. Водитель – это пользователь, предлагающий совместную поездку другому пользователю в обмен на вклад в расходы на поездку, осуществляемую в указанное на усмотрение водителя время. Пассажир – это пользователь, принявший предложение

³⁵⁴ Дерюгина С.Р. Каршеринг и райдшеринг: к проблеме правовой природы договоров // Гражд. право. 2019. № 4. С. 20–23.

³⁵⁵ Условия использования сервиса BlaBlaCar // BlaBlaCar : [сайт]. URL: <https://blog.blablacar.ru/about-us/terms-and-conditions> (дата обращения: 06.03.2025).

совместной поездки, или лицо, в чьих интересах было выполнено бронирование места пользователем.

Для размещения водителем информации о совместной поездке требуется соблюдение определенных условий. В их числе (а) наличие водительского удостоверения; (б) наличие полномочий использовать транспортное средство; (в) лицо, размещающее объявление, является основным водителем используемого транспортного средства; (г) наличие страхового полиса, предусматривающего страхование ответственности перед третьими лицами (ОСАГО); (д) отсутствие медицинских противопоказаний к вождению или запрета; (е) транспортное средство имеет категорию «В»; (ж) в цифровом сервисе отсутствуют иные публикации об одной и той же совместной поездке; (з) максимальное количество предлагаемых к совместной поездке мест не более 4; (и) транспортное средство в надлежащем техническом состоянии и с действующей диагностической картой. Если пассажир заинтересуется размещенным объявлением, то он может отправить запрос на бронирование места в транспортном средстве, который по усмотрению водителя может приниматься либо автоматически, либо вручную. В процессе бронирования пассажир также должен произвести оплату услуг, предоставляемых владельцем (оператором) цифрового сервиса, рассчитываемых в процентном соотношении от его вклада в совместную поездку. Размер вклада определяется водителем самостоятельно. При этом запрещается использовать функционал цифрового сервиса для извлечения прибыли и требовать отплату вклада до момента, когда поездка имела место³⁵⁶.

Таким образом, условия использования функционала цифрового сервиса «BlaBlaCar» включают (а) элементы лицензионного соглашения; (б) общие права и обязанности попутчиков; (в) правила онлайн-бронирования места в транспортном средстве; (г) правила взимания сборов; (д) правила установления размера взносов для возмещения части затрат водителя при совместной поездке; (е) правила проведения расчетов между попутчиками; (ж) правила сбора и

³⁵⁶ Условия использования сервиса BlaBlaCar // BlaBlaCar : [сайт]. URL: <https://blog.blablacar.ru/about-us/terms-and-conditions> (дата обращения: 06.03.2025).

обработки персональных данных³⁵⁷. При этом предлагаемые правила фактически существуют в качестве обычаев³⁵⁸. Учитывая отсутствие специализированной законодательной регламентации правоотношений в рамках карпулинга, владельцы (операторы) цифровых сервисов стремятся максимально отстраниться от классификации своей деятельности в качестве посреднической. Однако, рассмотренное выше пользовательское соглашение предусматривает взимание с пользователя – пассажира денежной платы в случае заключения договора с пользователем – водителем. Фактически, соответствующее правило взимания платы с пользователей имеет привязку к заключению договора между водителем транспортного средства и пассажиром. Следовательно, такое вознаграждение может рассматриваться в качестве оплаты посредничества.

По нашему мнению, специфика правоотношения в рамках карпулинга обуславливается рядом особенностей.

Во-первых, организация правоотношений между физическими лицами реализуется посредством функционала цифрового сервиса.

По нашему мнению, структура правоотношений в рамках карпулинга имеет общие начала с ранее исследованной и доказанной структурой отношений в рамках каршеринга. Первоначально, физическому лицу следует вступить в организационные отношения с владельцем (оператором) цифрового сервиса, в том числе, согласовать право использования функционала цифрового сервиса и определить права и обязанности, ответственность сторон соглашения по отношению друг к другу, а также условия дальнейшего взаимодействия между пользователями. Заключение такого организационного соглашения не обязывает физическое лицо совершать последующие сделки, направленные на непосредственную реализацию совместных поездок с другими физическими лицами. Если такое лицо решит вступить в правоотношения с другим пользователем цифрового сервиса, то ему потребуется разместить в соответствующем цифровом пространстве информацию о планируемой поездке

³⁵⁷ Там же.

³⁵⁸ Бубновская Т.А. Райдшеринг как объект правового регулирования // Трансп. право. 2017. № 4. С. 10–13.

или выбрать один из предложенных вариантов. В результате подбора попутчика потенциальные контрагенты могут заключить соглашение. Для такого взаимодействия сторон функционал цифрового сервиса должен предусматривать агрегирование информации и проведение расчетов. Считаем, что понятие карпулинга может использоваться для обозначения всей структуры отношений при организации и реализации совместных поездок физических лиц в целях оптимизации расходов, а не исключительно договора между физическими лицами-попутчиками.

Во-вторых, сторонами правоотношений в рамках совместной поездки являются исключительно физические лица, одно из которых осуществляет непосредственное управление транспортным средством. Как указывает С.Р. Дерюгина, водитель и перевозчик в рамках совместной поездки всегда совпадают в одном лице, а «перевозчиком выступает лицо, желающее предоставить услуги по перевозке на частном транспортном средстве – в целях распределения трат на фактические расходы перевозки между пассажирами»³⁵⁹. Следует отметить, что согласно статье 786 ГК РФ, перевозочная деятельность является возмездной. В свою очередь, статья 787 ГК РФ также определяет договор фрахтования в качестве возмездного соглашения. При этом, в настоящее время, подразумевается, что физическое лицо – водитель не должно извлекать прибыль от совместной поездки. Так, Т.А. Бубновская приходит к выводу, что в толковании Закона Российской Федерации от 27.11.1992 № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации» водитель не является перевозчиком, так как не извлекает прибыли из своей деятельности³⁶⁰. Вдобавок, лицу, управляющему транспортным средством, не требуется получение каких-либо специальных разрешительных документов, что также является отличием от осуществления перевозочной деятельности. Одновременно, при квалификации правоотношений физических лиц в рамках карпулинга в качестве транспортного договора, то деятельность физического лица – водителя фактически будет являться

³⁵⁹ Дерюгина С.Р. Каршеринг и райдшеринг: к проблеме правовой природы договоров // Гражд. право. 2019. № 4. С. 20–23.

³⁶⁰ Бубновская Т.А. Райдшеринг как объект правового регулирования // Трансп. право. 2017. № 4. С. 10–13.

перевозочной. Вместе с тем, как следует из Экспертного заключения Совета №211-1/2021 от 23.09.2021 по законопроекту «Об организации совместных поездок физических лиц на автомобильном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», тот факт, что стороны соглашения являются попутчиками, а пассажиры – попутчики оплачивают только расходы на проезд, сути отношений не меняют. При этом «с точки зрения гражданского права отношения между пассажиром и водителем автотранспорта являются обязательством по перевозке»³⁶¹.

Помимо указанного, возникает вопрос, могут ли попутчики согласовать условие о том, что управление транспортным средством будет осуществляться ими поочередно или попутчиком, не владеющим транспортным средством на момент заключения сделки.

С одной стороны, при разработке специальных законодательных требований к попутчику – водителю логично, что контрагенты не смогут меняться ролями. Вместе с тем, учитывая сущность правоотношений, разработка излишнего множества требований к попутчикам – водителям приведет к утрате интереса физических лиц в заключении соглашений, стагнации карпулинга как явления и дополнительному развитию теневой деятельности. С другой стороны, если участники совместной поездки соответствуют необходимым критериям для управления транспортным средством, то посменное управление транспортным средством в рамках, например, междугородней поездки, не противоречит цели совместной поездки. Вместе с тем, количество попутчиков в процессе поездки может достигать пределов вместимости транспортного средства. Следовательно, возможно предвидеть, что каждый из попутчиков периодически может выступать в качестве водителя.

Считаем, что в данном случае уместнее рассуждать не о предоставлении перевозочной услуги, а о договоре о совместной деятельности в рамках которого

³⁶¹ Об организации совместных поездок физических лиц на автомобильном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации [Электронный ресурс] : экспертное заключение по проекту федер. закона : принято на заседании Совета при Президенте Рос. Федерации по кодификации и совершенствованию гражд. законодательства 17 февр. 2022 № 215-4/2022. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

товарищи соединяют вклады и совместно действуют без образования юридического лица.

В-третьих, подразумевается, что правоотношения между физическими лицами должны выстраиваться на безвозмездных началах. Так, Т.А. Бубновская отмечает, что совместные поездки физических лиц не предполагают коммерциализацию, поскольку водитель лишь компенсирует часть затраченных на поездку денежных средств за счет попутчиков без получения прибыли³⁶². Вместе с тем, говорить о коммерческом использовании транспортного средства уместно в случае превышения доходов над расходами от его эксплуатации³⁶³. Одновременно, согласно статье 423 ГК РФ, безвозмездным признается договор, в рамках которого одна сторона обязуется предоставить контрагенту что-либо без получения от него оплаты или иного встречного предоставления. При этом с точки зрения попутчика – пассажира, взамен на перемещение, он предоставляет денежные средства лицу, владеющему автотранспортом на момент заключения сделки и непосредственно осуществляющему над ним контроль.

С учетом относительной вольности сторон в определении размера возмещения расходов, отсутствие однозначного разграничения между оптимизацией расходов для достижения общей цели и началом получения доходов способствует осуществлению теневой перевозочной деятельности. В этой связи, возникает вопрос относительно целесообразности законодательной разработки единого механизма расчета максимального денежного предоставления попутчиком – пассажиром в рамках совместной поездки. При этом, с учетом принципа свободы договора, разовое получение физическим лицом доходов от осуществления совместной поездки не позволяет классифицировать соответствующую деятельность в качестве предпринимательской. Однако, исходя

³⁶² Бубновская Т.А. Райдшеринг как объект правового регулирования // Трансп. право. 2017. № 4. С. 10–13.

³⁶³ Трофимов Н.А. О нормативном регулировании работы мобильных приложений и веб-сайтов, используемых для организации совместных поездок («карпулинг») // М-во трансп. Рос. Федерации : [сайт]. URL: <https://mintrans.gov.ru/file/415524> (дата обращения: 06.03.2025).

из сущности совместной поездки, компенсация трудовых затрат водителя не должна учитываться в имущественном взносе попутчика³⁶⁴.

В отсутствии единообразных законодательных критериев определения размера затрат, понесенных владельцем транспортного средства, а также формулы расчета возмещения части расходов, возникают практические вопросы. Например, (а) какие именно затраты должны разделяться с попутчиком; (б) как их высчитывать с учетом индивидуальных технических характеристик транспортного средства и различной стоимости технического обслуживания; (в) должна ли соответствующая формула включать амортизацию транспортного средства; (г) подлежат ли разделению транспортный налог и оплата страховых взносов по договору ОСАГО и так далее. Вместе с тем, одним из возможных механизмов контроля за оборотом денежных средств в рамках карпулинга может являться введение исключительно безналичных расчетов посредством функционала цифрового сервиса³⁶⁵. Однако, согласно статье 16.1 ЗОЗПП, по общему правилу, в правоотношениях с участием потребителей исполнитель должен предоставлять им на выбор возможность оплаты услуг (работ) посредством национальных платежных документов или наличных расчетов. При этом, в рамках карпулинга контрагенты встречаются лично и имеют возможность проведения наличных расчетов.

Представляется, что навязывание физическим лицам осуществления исключительно безналичных расчетов изменит их отношение к «виртуальному автостопу» и не является результативным правовым средством.

В-четвертых, традиционно построение маршрута поездки, прежде всего, должно соответствовать интересам попутчика – водителя, владеющего транспортным средством на момент сделки и размещающего предложение

³⁶⁴ Апелляционное определение Краснодарского краевого суда от 19 дек. 2017 г. по делу № 33-41539/2017 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³⁶⁵ О регулировании отношений, возникающих при заключении с использованием информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» договоров перевозки пассажиров автомобильным транспортом по заказу в целях, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : проект федер. закона // Федер. портал проектов норматив. правовых актов. URL: <https://regulation.gov.ru/Regulation/Npa/PublicView?npaID=97016> (дата обращения: 06.03.2025).

*совместной поездки с указанием маршрута для потенциальных попутчиков*³⁶⁶. Вместе с тем, соответствующий критерий вызывает вопрос относительно возможности выстраивания маршрута поездки преимущественно руководствуясь интересами попутчика – пассажира без получения контрагентом за это какой-либо имущественной выгоды, а также возможности размещения объявления о совместной поездке с указанием необходимого пункта назначения попутчиком – пассажиром.

Считаем, что при рассмотрении совместных поездок через договор о совместной деятельности, выстраивание маршрута в интересах одного из участников соглашения, не являющегося владельцем транспортного средства, не противоречит сущности взаимоотношений.

*В-пятых, в качестве особенности карпулинга может рассматриваться установление требований к категории транспортных средств, посредством которых реализуются совместные поездки, а также регламентация максимального количества или дальности ежедневных совместных поездок*³⁶⁷.

Вместе с тем, соответствующие критерии в определенных пределах могут сдерживать принцип свободы договора, а также направляться на выявление незаконной предпринимательской деятельности и обеспечение транспортной безопасности. При этом пресечение незаконной предпринимательской деятельности выходит за рамки частноправового регулирования. Фактически, алгоритм выявления противоправной перевозочной деятельности может быть разработан контрольными органами и применяться ими в качестве инструкции при выявлении нарушений. Необходимые методические разработки могут утверждаться на уровне федеральных подзаконных правовых актов. Представляется, что соответствующий подход является наиболее реальным и

³⁶⁶ Апелляционное определение Краснодарского краевого суда по делу № 33-41539/2017 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³⁶⁷ О регулировании отношений, возникающих при заключении с использованием информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» договоров перевозки пассажиров автомобильным транспортом по заказу в целях, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации [Электронный ресурс] : проект федер. закона : не внесен в Гос. Думу Федер. Собрания Рос. Федерации, текст по состоянию на 15.11.2019. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

действенным механизмом, учитывающим частные и публичные интересы на практике. В свою очередь, «мягкое регулирование» гражданских правоотношений в совокупности с методикой выявления нарушений будут способствовать единообразному пониманию сущности карпулинга, что положительно скажется на судебной практике.

Считаем, что для добросовестных попутчиков создание дополнительных обременений не создаст вспомогательных удобств. При этом сложно представить распространенной ситуацию, когда добросовестный попутчик – водитель использует для личного перемещения в рамках совместной поездки транспортное средство вместимостью более 8 пассажиров за раз и полностью комплектует его попутчиками – пассажирами. Напротив, следует признать, что в пределах городских совместных поездок их ежедневное количество может быть более двух, даже при сохранении фиксированного субъектного состава. В свою очередь, недобросовестные перевозчики по-прежнему будут искать пути обхода закона.

Одновременно, следует признать, что в рамках карпулинга присутствуют общие риски пользователей цифрового сервиса, которые условно можно подразделить на экономические и проблемы личной безопасности.

Основной экономический риск для пассажира – забронировать место в транспортном средстве недобросовестного попутчика, осуществляющего скрытую предпринимательскую деятельность по перевозке пассажиров или требующего заплатить больше, чем изначально согласовывалось.

Основной экономический риск для водителя – столкнуться с недобросовестным нелегальным перевозчиком, который под видом попутчика договаривается с ним о поездке, в результате чего водитель не находит на оговоренном месте встречи попутчиков и едет один, а пассажиров везет другое лицо³⁶⁸.

Общий риск безопасности для всех попутчиков – совершать совместную поездку с использованием ненадлежащего транспортного средства или с лицом,

³⁶⁸ ЕЭК ООН. Укрепление потенциала стран Центральной Азии для разработки политики устойчивой городской мобильности в отношении инициатив по каршерингу и карпулингу // UNECE : [сайт]. URL: https://unece.org/sites/default/files/2020-12/2096020_R_pdf_web.pdf (дата обращения: 15.03.2025).

планирующим осуществить противоправные действия против жизни, здоровья и имущества попутчиков.

Вместе с тем, различные рейтинги и отзывы о пользователях цифрового сервиса не снимают риск взаимодействия с недобросовестным или ненадежным контрагентом³⁶⁹. Учитывая соответствующие обстоятельства, прокурор Тимашевского района обратился с требованием о признании информации, распространяемой цифровым сервисом «BlaBlaCar», запрещенной на территории Российской Федерации, так как она способствует осуществлению незаконных пассажирских перевозок в предпринимательских целях без получения необходимых разрешений, что нарушает законодательные требования обеспечения безопасности и создает опасность причинения вреда неограниченному кругу лиц³⁷⁰. Однако, исследовав предоставленные доказательства, судебная коллегия в апелляционном Определении Краснодарского краевого суда от 19.12.2017 г. по делу №33-41539/2017 пришла к выводу, что они не свидетельствуют об осуществлении попутчиками систематических перевозок с целью получения прибыли, а цифровой сервис является информационным ресурсом, осуществляющим информационное обслуживание пользователей.

Вышеизложенное демонстрирует отсутствие универсального алгоритма выявления нарушений в рамках карпулинга, а также единообразного понимания его сущности. Однако, запрещение деятельности владельца (оператора) цифрового сервиса не решит проблему осуществления незаконной предпринимательской деятельности и не повлияет на возможность попутчиков заключать подобные соглашения в свободном формате. В отсутствии специализированного цифрового сервиса потенциальные участники совместных поездок по-прежнему будут взаимодействовать в цифровом пространстве на

³⁶⁹ Бычков А.И. Правовое регулирование экономики совместного потребления. М. : Инфотропик Медиа. 2019. С. 21.

³⁷⁰ Апелляционное определение Краснодарского краевого суда (Краснодарский край) от 21 дек. 2017 по делу № 33-41651/17 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

разрозненных площадках, что только усложнит контроль недобросовестного предпринимательства и усугубит проблемы безопасности.

По нашему мнению, при заключении исследуемого соглашения, оценивая возможные риски, физические лица проявляют фидуциарность. При этом в зависимости от сути конкретных правоотношений они могут выстраиваться по трем моделям, среди которых (а) совместная поездка без взимания попутчиком – водителем с попутчика – пассажира какого-либо встречного предоставления; (б) совместная поездка при которой попутчик – пассажир возмещает часть затрат на поездку, а управление транспортным средством осуществляется единственным водителем, непосредственно контролирующим транспортное средство и являющимся его владельцем на момент заключения сделки; (в) совместная поездка, в рамках которой попутчики разделяют расходы или (и) посменно управляют транспортным средством или (и) используют транспортное средство, не принадлежащее ни одному из них.

Каждая из представленных моделей взаимодействия обладает особенностями. По общему правилу, перевозочная деятельность является возмездной и осуществляется профессиональным предпринимателем, обладающим совокупностью необходимых документов. При осуществлении безвозмездной поездки, в рамках которой водитель подвозит физическое лицо, соответствующая деятельность скорее является транспортировкой и не подлежит отдельному регулированию. При создании специальной договорной конструкции для указанных отношений любая поездка попутчиков – друзей или попутчиков – родственников будет рассматриваться через призму прав и обязанностей сторон, которые фактически и так охватываются основополагающими принципами гражданского права, действующими правилами дорожного движения и деликтной ответственностью.

Правоотношения в рамках совместной поездки, где попутчик – пассажир возмещает часть затрат на поездку попутчику – водителю, по своей сути уже обладают для всех сторон некой материальной выгодой. При этом, попутчик – водитель осуществляет соответствующую деятельность в иных от коммерческой

перевозки целях и не обладает необходимыми разрешительными документами. Соответствующие правоотношения не попадают ни под один из известных УАТ РФ видов перевозки. Наиболее близким по духу из существующих типов соглашений является договор фрахтования легкового такси. В этой связи, представляется ясным, откуда возникла идея классификации таких совместных поездок в качестве «некоммерческого фрахтования»³⁷¹. Одновременно, из Определения Верховного Суда Российской Федерации от 19.06.2023 г. № 305-ЭС22-2851 и Определения Верховного Суда Российской Федерации от 20.06.2023 г. № 305-ЭС23-13 следует, что осуществлять перевозки пассажиров и багажа посредством легкового такси может только лицо, получившее разрешение на осуществление соответствующего вида деятельности в установленном законом порядке. Однако, предъявление к попутчикам – водителям чрезмерных требований повлечет стагнацию легальных совместных поездок. Как указывает М.А. Рожкова, «регулирование добросовестного карпулинга не требует создания специального закона и может быть реализовано посредством включения соответствующих положений в законодательство о перевозках пассажиров...целесообразно лишь определить, что он собой представляет и какие перевозки подпадают под это понятие, условия осуществления карпулинга, а также состав компенсации и ее пределы». Вместе с тем, возникающие из совместных поездок обязательства могут рассматриваться в качестве перевозочных³⁷². При этом, в отсутствии единых разработанных правил расчета соответствующе компенсации, на сегодняшний день не представляется возможным массово производить точный расчет затрат владельца транспортного средства.

³⁷¹ О регулировании отношений, возникающих при заключении с использованием информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» договоров перевозки пассажиров автомобильным транспортом по заказу в целях, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации [Электронный ресурс] : проект федер. закона : не внесен в Гос. Думу Рос. Федерации, текст по состоянию на 15 нояб. 2019. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³⁷² Об организации совместных поездок физических лиц на автомобильном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации [Электронный ресурс] : экспертное заключение по проекту федер. закона : принято на заседании Совета при Президенте Рос. Федерации по кодификации и совершенствованию гражд. законодательства 17 фев. 2022 № 215-4/2022. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Помимо указанного, следует признать существование совместных поездок физических лиц, в рамках которых попутчики разделяют расходы или (и) посменно управляют транспортным средством или (и) используют транспортное средство, не принадлежащее ни одному из них. Соответствующий вариант совместной поездки наиболее применим к междугородним маршрутам дальнего следования и реализуется посредством договора о совместной деятельности в целях, несвязанных с предпринимательскими.

При этом статья 1041 ГК РФ формально отождествляет понятия совместной деятельности и простого товарищества. Однако, не любая совместная деятельность является договором простого товарищества. Считаем верным высказывание М.И. Брагинского, согласно которому простое товарищество является разновидностью совместной деятельности. В этой связи, указанные понятия соотносятся как вид и род³⁷³. Одновременно, в рамках совместной деятельности могут реализовываться соглашения о научно-техническом, творческом или ином содружестве³⁷⁴. По мнению Г.Е. Авилова, несмотря на то, что договоры о совместной деятельности без внесения участниками вкладов не отвечают всем признакам простого товарищества, соответствующие соглашения также регулируются главой 55 ГК РФ³⁷⁵. При этом, учитывая принцип свободы договора, М.И. Брагинский также указывает, что «наряду с самостоятельными договорами простого товарищества существуют смешанные договоры, содержащие элементы каждого из этих договоров с элементами других договоров, что позволяет руководствоваться в соответствующей части обоими»³⁷⁶.

Договором простого товарищества является соглашение, в рамках которого участники правоотношений (а) преследуют единую (общую) цель; (б) совершают действия, необходимые для ее достижения; (в) формируют за счет вкладов

³⁷³ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Договоры о займе, банковском кредите и факторинге. Договоры, направленные на создание коллективных образований : В 5 т. : Т. 1. М. : Статут, 2006. С. 357.

³⁷⁴ Российское гражданское право : В 2-х томах : Том II. Обязательственное право : учеб. / отв. ред. Е.А. Суханов. М. : Статут, 2011. С. 1019.

³⁷⁵ Глава 55. Простое товарищество // Гражд. кодекс Рос. Федерации. Текст, комментарии, алфавитно-предметный указатель. Часть вторая / под ред. Г.Е. Авилова, О.М. Козырь, А.Л. Маковского, С.А. Хохлова [и др.]. М. : Изд-во Междунар. центра финансово-эконом. развития, 1996. 704 с.

³⁷⁶ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Договоры о займе, банковском кредите и факторинге. Договоры, направленные на создание коллективных образований : В 5 т. : Т. 1. М. : Статут, 2006. С. 360.

имущество, составляющее их общую долевую собственность; (г) несут бремя расходов и убытков от общего дела; (д) распределяют между собой полученные результаты³⁷⁷. Отметим, из статьи 1041 ГК РФ следует, что совместная деятельность может осуществляться как для извлечения сторонами соглашения прибыли, так и в иных не противоречащих закону целях. При этом извлечение прибыли в рамках совместной деятельности может осуществляться только юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями. Исходя от обратного, совместная деятельность, несвязанная с получением прибыли, может и осуществляться физическими лицами. При этом, вкладом товарищей, совокупность которых образует их общее имущество, могут являться не только денежные средства и иное имущество, но и навыки, знания и умения, а также деловая репутация и связи. В свою очередь, «подлежащий внесению денежный вклад товарища становится общей долевой собственностью товарищей, сторона по договору не вправе требовать взыскания в принудительном порядке с другой стороны в свою пользу суммы вклада, т.к. это противоречит природе договора»³⁷⁸. При этом Е.А. Суханов отмечает, что вкладом товарища также признается и оказание услуг³⁷⁹. Как указывает профессор, если речь идет о передаче автомобильного транспортного средства в общую собственность, то необходимо совершить сделку по отчуждению доли в праве собственности в пользу другого товарища. Одновременно, если собственник намерен лишь передать транспортное средство в общее пользование товарищей, то достаточно выдать доверенность на право владения и пользования соответствующим объектом. В это же время, из Постановления Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 08.08.2000 г. №7274/99 следует, что особенность простого товарищества проявляется в том, что стороны обязуются соединить вклады и совместно действовать, но между товарищами отсутствует обязательство передать между

³⁷⁷ Данилова Е.Н., Перетерский И.С., Раевич С.И. Советское хозяйственное право. М. ; Л. : Гос. изд-во, 1926. С. 78–103.

³⁷⁸ Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 08 авг. 2000 г. № 7274/99 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³⁷⁹ Российское гражданское право : учеб. : В 2-х томах : Том II. Обязательственное право / отв. ред. Е.А. Суханов. М. : Статут, 2011. С. 1026.

собой что-либо в собственность. При этом, так как «подлежащий внесению денежный вклад товарища становится общей долевой собственностью товарищей, сторона по договору не вправе требовать взыскания в принудительном порядке с другой стороны в свою пользу суммы вклада, т.к. это противоречит природе договора»³⁸⁰. Если иное не предусмотрено договором, то вещи, переданные в общее пользование без установления на них общей собственности, «возвращаются предоставившим их товарищам без вознаграждения»³⁸¹.

В настоящее время, доктриной выделяются несколько видов товарищеских соглашений, среди которых (а) простое товарищество, связанное с получением прибыли; (б) простое товарищество, не обладающее предпринимательскими целями; (в) договор о совместной деятельности (простого товарищества) по созданию или реорганизации юридического лица; (г) негласное товарищество³⁸². Руководствуясь представленной классификацией, по нашему мнению, для осуществления совместной поездки физические лица могут заключить договор простого товарищества в целях, не связанных с предпринимательскими (гражданское товарищество). При этом, как отмечает Г.Е. Авилов, «в совпадении интересов сторон естественным образом проявляется координационный характер данного договора»³⁸³.

В свою очередь О.Н. Садиков констатирует, что по общим долгам и обязательствам перед третьими лицами товарищи будут нести долевую ответственность, а по обязательствам, возникшим не из договора – солидарную³⁸⁴. Представляется, что данное утверждение требует пояснений. Согласно статье 1047 ГК РФ при заключении договора простого товарищества, не связанного с

³⁸⁰ Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 08 авг. 2000 г. № 7274/99 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³⁸¹ Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая : федер. закон от 26 янв. 1996 № 14-ФЗ : принят Гос. Думой 22 дек. 1995 года // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1996. № 5, ст. 410.

³⁸² Российское гражданское право : учеб. : В 2-х томах : Том II. Обязательственное право / отв. ред. Е.А. Суханов. М. : Статут, 2011. С.1026–1034.

³⁸³ Глава 55. Простое товарищество // Гражд. кодекс Рос. Федерации. Текст, комментарии, алфавитно-предметный указатель. Часть вторая / под ред. Г.Е. Авилова, О.М. Козырь, А.Л. Маковского, С.А. Хохлова [и др.]. М. : Изд-во Междунар. центра финансово-эконом. развития, 1996. С. 569.

³⁸⁴ Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации части второй : постатейный / рук. авт. коллектива и отв. ред. О.Н. Садиков ; Ин-т законодательства и сравн. правоведения при Правительстве Рос. Федерации. Изд. 5-е, испр. и доп., с использованием судеб.-арбитраж. практики. М. : Контракт : ИНФРА-М, 2006. I-XXII. 964 с.

осуществлением предпринимательской деятельности, по общим договорным обязательствам каждый товарищ отвечает всем своим имуществом пропорционально стоимости вклада в общее дело³⁸⁵. При этом если все риски, связанные с совместной деятельностью, возлагаются исключительно на одного товарища, то такое соглашение не может классифицироваться как договор о совместной деятельности. Однако, из Постановления Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 04.06.2013 г. № 491/13 по делу № А40-1363/12-55-12 следует, что если между причинителем вреда и потерпевшим отсутствуют договорные правоотношения, то к требованию, возникшему в связи с повреждением имущества, применяются нормы ГК РФ об обязательствах вследствие причинения вреда³⁸⁶. В этой связи, при классификации совместной поездки физических лиц в качестве соглашения о совместной деятельности особую актуальность представляет вопрос распределения рисков между попутчиками в случае причинения вреда жизни, здоровью и имуществу третьих лиц посредством источника повышенной опасности.

Согласно статье 4 Федерального закона от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», если риск ответственности владельца транспортного средства не застрахован в форме обязательного (ОСАГО) и (или) добровольного страхования, то возмещение деликтного вреда осуществляется в соответствии с гражданским законодательством. При этом если размера страхового возмещения в рамках ОСАГО оказалось не достаточно, то согласно статье 15 ГК РФ от владельца транспортного средства могут потребовать возместить убытки, не покрытые страховой компанией. Учитывая изложенное, в рамках совместной деятельности попутчиков целесообразно использовать полис ОСАГО открытого типа или отражать в нем информацию о попутчиках – водителях, что позволит

³⁸⁵ Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая : федер. закон от 26 янв. 1996 № 14-ФЗ : принят Гос. Думой 22 дек. 1995 года // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1996. № 5, ст. 410.

³⁸⁶ Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 04 июня 2013 № 491/13 по делу № А40-1363/12-55-12 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

минимизировать риски при передаче транспортного средства в управление различным водителям.

Согласно статье 1064 ГК РФ вред, причиненный личности или имуществу гражданина, подлежит возмещению в полном объеме лицом, причинившим вред. При этом обязанность возмещения вреда может быть возложена на лицо, не являющееся причинителем вреда. Согласно статье 1079 ГК РФ физическое лицо, деятельность которого связана с источником повышенной опасности, обязано возместить вред, причиненный этим источником, если не докажет, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего. Обязанность возмещения вреда возлагается на физическое лицо, владеющее источником повышенной опасности на праве собственности или ином законном основании, к которому также относится доверенность на право управления транспортным средством. В этой связи, при заключении договора о совместной деятельности, собственнику транспортного средства следует выдать доверенность на право владения и пользования автомобилем другим попутчикам – водителям. Как следует из Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 24.10.2006 г. № 18 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях», доказательствами того, что в момент нарушения транспортное средство находилось во владении (пользовании) другого лица, в том числе, могут являться доверенность на право управления транспортным средством, полис ОСАГО, а также свидетельские показания³⁸⁷. Из изложенного следует, что для возложения ответственности на водителя транспортного средства, не являющегося его собственником, водитель должен иметь титул владельца средства повышенной опасности.

Однако, возвращаясь к положениям гражданского законодательства о договоре простого товарищества, а именно к статье 1047 ГК РФ, становится ясным, что по общим обязательствам, возникшим не из договора, товарищи

³⁸⁷ О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс] : постановление Пленума Верховного Суда Рос. Федерации от 24 окт. 2006 № 18. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

отвечают солидарно. При этом если товарищество является негласным, то согласно статье 1054 ГК РФ обязательства, возникшие в процессе деятельности товарищей, являются общими. Из этого следует, что в рамках совместной деятельности попутчики несут солидарную ответственность при возникновении внедоговорных обязательств. Согласно статье 323 ГК РФ, для потерпевшей стороны солидарные должники будут являться равнозначными, следовательно, такая сторона будет иметь право взыскать долг с любого должника, как части, так и целом.

Помимо указанного, если владелец транспортного средства передал его в управление лицу, не имеющему на это право, то они вместе будут нести ответственность в зависимости от вины. Так, из решения Прикубанского районного суда города Краснодара от 07.05.2018 г. по делу № 2-2671/2018 следует, что истец, посредством функционала цифрового сервиса «BlaBlaCar», договорился о совместной поездке, в рамках которой управление транспортным средством осуществлялось разными водителями. В результате дорожно-транспортного происшествия истец требует с ответчиков (лицо, разместившее объявление о совместной поездке и один из водителей) компенсации материального и морального ущерба, а также расходов на услуги представителя³⁸⁸. Из материалов дела следует, что в момент столкновения со встречно следующим транспортным средством за рулем находился еще один попутчик, не имеющий право на управление транспортным средством. При этом лицо, разместившее объявление о совместной поездке и передавшее ему управление транспортное средство, заведомо знало об этом, но предоставило право управлять своим автомобилем. В результате совершенных действий жизнь, здоровье и имущество истца оказались под угрозой. Изучив материалы дела, суд взыскал с ответчиков в пользу истца денежные средства солидарно. Вместе с тем, из Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 26.01.2010 г. № 1, следует, что владелец транспортного средства, передавший

³⁸⁸ Решение Прикубанского районного суда г. Краснодара от 07 мая 2018 по делу № 2-2671/2018 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

полномочия по владению этим транспортным средством лицу, не имеющему права в силу различных оснований на управление транспортным средством, о чем было заведомо известно законному владельцу на момент передачи полномочий по его управлению этому лицу, в случае причинения вреда в результате неправомерного использования таким лицом транспортного средства, будет нести совместную с ним ответственность в долевом порядке в зависимости от степени вины каждого из них, то есть вины владельца источника повышенной опасности и вины лица, которому транспортное средство передано в управление в нарушение специальных норм и правил по безопасности дорожного движения³⁸⁹.

Руководствуясь изложенным, для разрешения вопроса об ответственности участников совместной поездки, прежде всего, необходимо установить факт заключения между ними договора о совместной деятельности, выявить участников этого соглашения. При этом действующее законодательство не содержит требования об обязательной форме договора простого товарищества, который может быть заключен в устной или письменной форме. Однако, если стороны заключают такой договор посредством функционала цифрового сервиса, то фиксация участия в этом коллективе будет осуществляться посредством принятия заявки лицом, разместившим объявление на совместную поездку, от другого пользователя цифрового сервиса. При этом немаловажным является факт фиксации количества таких попутчиков и их идентификации. В противном случае, выявить участие попутчика в договоре о совместной деятельности может быть затруднительно. Однако, функционал современных цифровых сервисов вполне способен установить соответствующую последовательность взаимодействия пользователей и минимизировать теневые договоренности.

Вместе с тем, правовое регулирование совместных поездок физических лиц должно способствовать развитию и стимулированию данных отношений. Представляется, что солидарная ответственность в случае причинения деликтного вреда может рассматриваться попутчиками как добровольно принятый риск и

³⁸⁹ О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина [Электронный ресурс] : постановление Пленума Верховного Суда Рос. Федерации от 26 янв. 2010 № 1. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

отталкивать их от заключения такого договора. Иным вариантом распределения ответственности между попутчиками может являться возложение деликтной ответственности на её причинителя – водителя, обладающего титулом владельца транспортного средства. При этом для этого следует на нормативно-правовом уровне закрепить соответствующее правило либо в качестве специальной нормы ГК РФ, либо в специальном законе – УАТ РФ. Это позволит руководствоваться общеправовым принципом *lex specialis derogat generali* (специальный закон отстраняет общий закон), определяющим критерии выбора конкурирующих норм, регулирующих одни и те же общественные отношения. Так, со ссылкой на указанный принцип, в Обзоре судебной практики Верховного Суда Российской Федерации №3 (2021) указывается, что при разрешении коллизии между нормами приоритетом обладает специальная норма³⁹⁰. Отхождение от соответствующего принципа при рассмотрении коллизионных вопросов означало бы отступление от общеправовой догмы вопреки конституционным принципам правового государства и верховенства закона, действующих на территории Российской Федерации³⁹¹.

Учитывая вышеизложенное, представляется целесообразным ввести в научный оборот самостоятельную договорную 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 следует считать заключенным с момента достижения согласия по всем его существенным условиям посредством функционала цифрового сервиса.

Вкладом попутчиков будут являться их умения, денежные средства и право временного пользования транспортным средством без его передачи в общую долевую собственность. При этом такое соглашение сторон все же будет являться

³⁹⁰ Обзор судебной практики Верховного Суда Российской Федерации № 3 (2021) [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³⁹¹ О разъяснении Постановления Конституционного Суда Российской Федерации от 25 декабря 2023 года № 60-П по ходатайству гражданина С.В. Филатова [Электронный ресурс] : определение Конституционного Суда Рос. Федерации от 09 июля 2024 № 1755-О-Р. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

возмездным, поскольку стороны исполняют соглашение к взаимной выгоде. Согласно статье 423 ГК РФ, если стороны соглашения за исполнение своих обязанностей получают встречное предоставление, то такой договор является возмездным. В свою очередь, участник, внесший вклад в совместную поездку, также имеет право на получение материального результата от этой деятельности, который проявляется в перемещении физических лиц из пункта отправления в пункт назначения.

Фиксация участия попутчиков в договоре о совместно деятельности также осуществляется посредством функционала цифрового сервиса, позволяющего установить их количество и идентифицировать.

Законодательное закрепление санкций по отношению к сторонам соглашения при несвоевременной подаче транспортного средства или посадки в него, с учетом фидуциарности отношений и их субъектного состава, следует признать излишним. Установление для всех участников коллектива солидарной ответственности при причинении деликтного вреда жизни, здоровью и имуществу третьих лиц посредством источника повышенной опасности в процессе совместной поездки не представляется целесообразным, так как послужит стимулированию теневых договоренностей. В этой связи, руководствуясь общеправовым принципом *lex specialis derogat generali* (специальный закон отстраняет общий закон), представляется возможным установление специальных норм ответственности при причинении деликтного вреда конкретным попутчиком – водителем, либо являющимся собственником транспортного средства, либо владеющим им на ином законном основании, включая доверенность на право владения и пользования.

Учитывая изложенное, по правовой природе договор о совместной деятельности попутчиков является многосторонним, организационным, консенсуальным, фидуциарным, возмездным.

В результате проведенного исследования, по нашему мнению, в рамках карпулинга физическое лицо взаимодействует с владельцем (оператором) цифрового сервиса для удовлетворения организационных потребностей в целях

последующего осуществления совместных поездок с другими физическими лицами – пользователями цифрового сервиса посредством транспортных средств, чаще всего, принадлежащих одному из таких попутчиков. При этом на сегодняшний день отсутствует универсальный алгоритм, позволяющий определить размер вклада попутчика в совместную поездку и тем самым установить пороговый показатель для определения незаконной предпринимательской деятельности. Однако, выявление противоправной деятельности выходит за пределы договорного регулирования и не должно сказываться на добросовестных попутчиках посредством излишнего упорядочивания их деятельности. Вместе с тем, представляется возможным применять ранее предложенную юридическую конструкцию договора о совместной деятельности попутчиков для регулирования совместных поездок, где попутчики разделяют расходы или (и) посменно управляют транспортным средством или (и) используют транспортное средство, не принадлежащее ни одному из них.

Глава 3 Особенности перемещений физических лиц с использованием легковых такси

3.1 Правовое регулирование отношений службы заказа легкового такси с перевозчиком легковым такси

Одним из существенных нововведений Закона о такси является выделение специальной договорной конструкции, опосредующей правоотношения СЗЛТ и перевозчика легковым такси, что способствует формированию универсальных принципов взаимодействия сторон и единообразию условий соглашений. На первый взгляд, из существа договора между СЗЛТ и перевозчиком легковым такси вытекает некая посредническая функция. В этой связи, учитывая преимущественно длящийся характер правоотношений, наиболее очевидным является рассмотрение соответствующей юридической конструкции через призму агентского договора. Согласно статье 1005 ГК РФ, агентский договор является соглашением, по которому агент обязуется за счет принципала и по его поручению совершать юридические и иные действия либо от своего имени, либо от имени принципала. Как указывает Г.Е. Авилов, смысл агентского договора состоит именно в том, что деятельность, осуществляемая агентом по поручению и в интересах принципала, порождает для последнего имущественные последствия³⁹². Взаимоотношения агента с третьими лицами, в целях достижения интересов принципала, могут строиться по моделям договоров поручения или комиссии, а также сочетать их. В это же время, по общему правилу, при исполнении поручений агент действует за счет принципала. Из указанного следует, что если иное не установлено соглашением сторон, то в рамках договора

³⁹² Глава 52. Агентирование // Гражд. кодекс Рос. Федерации. Текст, комментарии, алфавитно-предметный указатель. Часть вторая / под ред. Г.Е. Авилова, О.М. Козырь, А.Л. Маковского, С.А. Хохлова [и др.]. М. : Изд-во Междунар. центра финансово-эконом. развития, 1996. С. 525–526.

с СЗЛТ перевозчик легковым такси должен возместить обоснованные расходы агента, связанные с выполнением поручений.

Исследуя договорные правоотношения сторон, следует учитывать, что СЗЛТ, прежде всего, должна совершить действие фактического характера, а именно передавать перевозчику информацию о заказах в целях заключения публичного договора фрахтования легкового такси. В это же время, сама по себе передача информации не подразумевает обязательное последующее заключение агентом сделок в интересах принципала. При этом согласно статье 1005 ГК РФ, если агент в интересах принципала совершает сделки от имени и за счет последнего, то права и обязанности возникают непосредственно у принципала. Одновременно, необходимо иметь ввиду, что при заключении договора фрахтования легкового пассажирского такси, фрахтовщик обязан иметь специальное разрешение. В противном случае, действия исполнителя по договору фрахтования будут создавать опасность причинения вреда имуществу, жизни и здоровью неограниченного круга потенциальных потребителей транспортной услуги. Анализируя необходимость получения агентом разрешительных документов для осуществления в специализированной сфере юридических действий от имени принципала, Президиум Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации в Постановлении от 13.01.2011 г. № 9174/10 поддержал позицию, согласно которой агент не вправе совершать от имени принципала действия, требующие наличия лицензии, если необходимая лицензия есть у принципала, но отсутствует у агента³⁹³. При этом, в Определении Верховного Суда Российской Федерации от 20.06.2023 г. № 305-ЭС23-13 однозначно отмечается, что правом осуществлять перевозки пассажиров и багажа посредством легкового автомобильного такси может обладать только то лицо, которое получило разрешение на осуществление соответствующего вида деятельности в установленном законом порядке. Аналогичная позиция также

³⁹³ Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 13 янв. 2011 № 9174/10 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

изложена в Определении Верховного Суда Российской Федерации от 19.06.2023 г. № 305-ЭС22-2851.

В это же время, Т.Н. Иванова отмечает, что правоотношения между СЗЛТ (функционал которой базируется на агрегировании информации) и перевозчиком легковым такси в рамках агентского соглашения могут строиться по модели, где агент действует от своего имени³⁹⁴. Данная позиция нашла отражение в Определении Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда Российской Федерации от 09.01.2018 г. №5-КГ 17-220, из материалов которого следует, что диспетчерская служба, выступающая агентом перевозчика, фактически действовала от своего имени, а нижестоящие судебные инстанции не учли соответствующее обстоятельство³⁹⁵. Учитывая изложенное, Т.Н. Иванова и Т.В. Дерюгина разделяют точку зрения, согласно которой правоотношения СЗЛТ (функционал которой базируется на агрегировании информации) и перевозчика легковым такси следует ставить по модели договора комиссии, что позволит исполнителю приобретать права и обязанности по сделке перевозчика легковым такси с фрахтователем, нести вытекающую ответственность³⁹⁶. В это же время, статья 29 Закона о такси устанавливает ответственность СЗЛТ при передаче заказа перевозчику легковым такси (обеспечении доступа к информации о заказе) вне зависимости от используемой сторонами соглашения договорной модели. Учитывая природу договора фрахтования легкового такси для перевозки пассажиров и багажа, представляется верным, что СЗЛТ не является стороной публичного договора фрахтования пассажирского такси, а ее обязанности перед пассажиром, прежде всего, вытекают из деликта и императивных норм закона.

Одновременно, Определение Верховного Суда Российской Федерации от 20.06.2023 г. № 305-ЭС23-153 подтверждает, что СЗЛТ может предоставлять возможность произвести предварительную оплату услуги путем перевода

³⁹⁴ Иванова Т.Н. Транспортное право и законодательство: содержание и перспективы развития : моногр. М. : Юстицинформ, 2022. С. 64.

³⁹⁵ Определение Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда Российской Федерации от 09 янв. 2018 № 5-КГ 17-220 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³⁹⁶ Дерюгина Т.В. Правовая природа договора, опосредующего возникновения правоотношений с участием агрегатора // Гражд. право. 2018. № 6. С. 3–6.

денежных средств владельцу агрегатора³⁹⁷ (в рамках настоящего исследования агрегатор информации о товарах (услугах) рассматривается как вид цифровой платформы, на основе которой функционируют цифровые сервисы). Принятие СЗЛТ исполнения от должника по договору фрахтования можно соотнести с иными действиями юридического характера, поскольку к ним возможно отнести любые действия, с которыми связывают наступление правовых последствий. Более того, согласно статье 25 Закона о такси, если заказ передается напрямую водителю, то расчет размера платы за перевозку легковым такси производится СЗЛТ. При этом расчет размера платы за перевозку производится перевозчиком, если СЗЛТ передает ему информацию о заказе. В определенных законом случаях альтернативным вариантом расчета размера платы за перевозку являются показания таксометра.

Таким образом, сама по себе передача информации о заказах, не влекущая для перевозчика легковым такси обязанность по заключению договора фрахтования легковым такси, относится к действиям фактического характера. Отсутствие единообразного подхода к правовой природе правоотношений СЗЛТ и перевозчика легковым такси позволяет сторонам правоотношений в частном порядке придавать различный объем полномочиям агента, включающий как юридические и иные действия, так и только фактические действия. При этом, совершение агентом в рамках соглашения действий исключительно фактического характера остается отдельно неурегулированным гражданским законодательством, которое лишь указывает на возможность совершения агентом таких действий. Вместе с тем, основываясь на принципе свободы договора, Н.В. Власова отмечает, что поручение агенту совершать исключительно действия фактического характера может быть предусмотрено агентским договором³⁹⁸.

Иной договорной конструкцией, подлежащей рассмотрению в рамках исследования правоотношений СЗЛТ с перевозчиком легковым такси, является

³⁹⁷ Определение Верховного Суда Российской Федерации от 20 июня 2023 г. № 305-ЭС23-153 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³⁹⁸ Власова Н.В. Агентский договор в российском законодательстве и международной коммерческой практике // Журнал рос. права. 2013. № 3 (195). С. 100–109.

договор возмездного оказания услуг (диспетчерские услуги). В отличие от договора агентирования, в пределах указанной договорной конструкции исполнитель не правомочен совершать юридические действия в интересах услугополучателя, но может выполнять фактические действия или осуществлять определенную деятельность. Как известно, классическое возмездное оказание услуг не гарантирует достижение результата. Так, из Определения Верховного Суда Российской Федерации от 04.04.2023 г. № 305-ЭС22-24429 следует, что при заключении договора возмездного оказания услуг для потребителя важны действия, ведущие к результату, а не сам результат. Выделение в качестве предмета договора осуществление определенной деятельности (с учетом того, что в предмет договора не входит достижение результата) обусловлено тем, что результат, ради которого заключается соглашение, не всегда достижим³⁹⁹.

Рассматривая возможность регулирования отношений СЗЛТ и перевозчика легковым такси посредством договора возмездного оказания услуг следует учитывать, что статья 20 Закона о такси однозначно обозначает цель правоотношений сторон. Соответствующее обстоятельство возможно продемонстрировать путем соотношения вопросов «что сделать?» и «для чего сделать?». Игнорирование вопроса «для чего сделать?» может привести к получению конструкции «процесс ради процесса», а не «достижение результата через процесс». Если так называемое вознаграждение СЗЛТ не будет находиться в прямой зависимости от последующих заключенных публичных договоров фрахтования, то заключенное между перевозчиком легковым такси и СЗЛТ соглашение, без последующего достижения генеральной цели, может утратить экономическую, организационную и практическую значимость. В это же время, как указано в Определении Верховного Суда Российской Федерации от 04.04.2023 г. № 305-ЭС22-24429, вопрос о гарантии достижения результата должен решаться путем толкования конкретного договора по правилам статьи 431 ГК РФ, с учетом воли сторон и цели соглашения.

³⁹⁹ Определение Верховного Суда Российской Федерации от 04 апр. 2023 г. № 305-ЭС22-24429 по делу № А40-67639/2021 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Разновидностью возмездного оказания услуг следует признать договор на оказание услуг по управлению. В свою очередь, разновидностью управленческой деятельности являются операторские услуги. Как указывает А.А. Ананьева, по договору на оказание операторских услуг по управлению деятельностью (операторскому договору) одна сторона, оператор, за вознаграждение обязуется реализовать имеющиеся у нее полномочия посредством дачи обязательных указаний другой стороне – лицу, осуществляющему данную деятельность, для поддержания ее в параметрах, заданных условиями договора, законом либо обычаями. Договором на оператора могут быть возложены обязанности выполнить такие оперативные действия по управлению, как планирование, организация, обеспечение информацией, диспетчирование, контроль⁴⁰⁰. Однако в данном случае следует учитывать, что по общему правилу, СЗЛТ не наделяется по отношению к перевозчику легковым такси властными полномочиями, позволяющими ей волевыми действиями давать последнему обязательные к исполнению команды.

Кроме того, говоря о природе договора СЗЛТ и перевозчика легковым такси необходимо уделить внимание классическому вопросу разделения понятий услуги и работы. Как отмечает А.Ю. Кабалкин, «...в качестве объекта гражданско-правовых обязательств услуга может быть рассмотрена лишь тогда, когда она выражается в какой-либо работе, а работа – когда она представлена в форме оказания услуги⁴⁰¹. При надлежащем исполнении условий договора СЗЛТ с перевозчиком легковым такси действия и результаты не могут быть отделены от самой деятельности перевозчика и использоваться в процессе этой деятельности. Из этого следует, что рассматривать исследуемое соглашение через призму договора подряда не представляется целесообразным.

Помимо указанного, смещение баланса совершаемой СЗЛТ деятельности в пользу фактических действий позволяет рассмотреть правоотношения сторон в

⁴⁰⁰ Ананьева А.А. Договор на оказание операторских услуг по управлению // Вестн. Пермского ун-та. Юрид. науки. 2017. № 3 (37). С. 303–311.

⁴⁰¹ Кабалкин А.Ю. Услуги в системе отношений, регулируемых гражданским правом // Сфера услуг : гражд.-правовое регулирование : сб. статей / под ред. Е.А. Суханова, Л.В. Санниковой. М. : Инфотропик Медия. 2011. С. 7.

качестве предоставления маклерских услуг. Суть данного непоименованного соглашения заключается в прямом посредничестве путем совершения действий фактического характера. М.И. Брагинский отмечает, что для разграничения агентирования и маклерских услуг принципиальную роль играет то, что «собственно совершение сделки, т.е. действия юридические, маклером от своего имени или от имени другого в равной мере находится за пределами его, агента, функций»⁴⁰². При рассмотрении правоотношений СЗЛТ и перевозчика легковым такси в качестве маклерских услуг необходимо учитывать, что выплата вознаграждения маклеру за осуществляемые им фактические действия находится в прямой зависимости от последующего заключения сделок между контрагентами, которых свел посредник⁴⁰³. Данное обстоятельство в определенной мере отграничивает маклерские услуги от классического понимания возмездного оказания услуг.

Учитывая изложенное, интересным представляется решение Зареченского районного суда города Тулы от 10.07.2020 г. по делу № 2-823/2020, из фабулы которого следует, что стороны заключили эксклюзивный агентский договор, по которому ответчик в последствие отказался производить оплату. Согласно условиям договора, агент на возмездной основе обязался по поручению принципала, от его имени и за его счет совершать действия, связанные с поиском и подбором покупателей на нежилой объект недвижимости (помещение). В свою очередь, принципал обязался оплатить оказанные услуги. Однако, позже, в обоснование позиции, ответчик сослался на то, что по своим признакам эксклюзивный агентский договор отвечает признакам возмездного оказания услуг. Следовательно, к нему должны применяться соответствующие нормы законодательства. Вдобавок было указано, что договор не содержит существенных условий (перечня услуг и продажной стоимости помещения). Полагаясь на изложенное, ответчик посчитал, что договор нельзя считать заключенным.

⁴⁰² Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга третья : Договоры о выполнении работ и оказании услуг. 2-е изд., стер. М. : Статут, 2011. С. 483.

⁴⁰³ Там же.

Как указала судебная инстанция, фактическое исполнение по договору потребителем было получено. Более того, стороны могут заключить не предусмотренный законом смешанный договор, в котором содержатся элементы различных поименованных договоров. При этом согласно Постановлению Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 25.12.2018 г. № 49 «О некоторых вопросах применения общих положений Гражданского кодекса Российской Федерации о заключении и толковании договора», если заключенный договор содержит элементы различных поименованных договоров, то к нему применяются в соответствующих частях правила этих поименованных договоров, если иное не следует из соглашения или его существа. Договор считается заключенным если достигнуто соглашение по всем его существенным условиям. Из системного анализа законодательства и условий эксклюзивного агентского договора суд установил, что договор является смешанным, одновременно содержит элементы агентирования и возмездного оказания услуг⁴⁰⁴.

В свете изложенного становится очевидным, что договор между СЗЛТ и перевозчиком легковым такси однозначно требует дополнительного доктринального анализа. По нашему мнению, ни одна из вышеизложенных юридических конструкций не отражает в полной мере правовую природу договора. Рассмотренные договоры не предназначены для удовлетворения организационных потребностей перевозчиков легковым такси, а также конечных потребителей транспортной услуги.

Исследуя правоотношения СЗЛТ с перевозчиком легковым такси необходимо учитывать, что осуществление СЗЛТ предпринимательской деятельности находится в прямой зависимости от соблюдения перевозчиками легковым такси установленного законом правопорядка. Как ранее указывалось, если заказы систематически передаются перевозчикам, деятельность которых осуществляется с нарушением установленных законом правил, то в определенных случаях право на ведение предпринимательской деятельности СЗЛТ может быть

⁴⁰⁴ О некоторых вопросах применения общих положений Гражданского кодекса Российской Федерации о заключении и толковании договора [Электронный ресурс] : постановление Пленума Верховного Суда Рос. Федерации от 25 дек. 2018 № 49. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

аннулировано. Так, в Определении Верховного Суда Российской Федерации от 20.06.2023 г. №305-ЭС23-153 указывается, что СЗЛТ участвует в деятельности, создающей опасность для неограниченного круга потребителей в случае, если передает заказы перевозчикам, не обладающим разрешением на осуществление перевозочной деятельности, а также позволяет им пользоваться услугами своего сервиса. Тем самым, СЗЛТ фактически создает возможность лицу, не обладающему разрешением на осуществление соответствующего вида деятельности, предоставлять перевозочные услуги потребителям, что противоречит транспортному законодательству и может рассматриваться как злоупотребление правом. Иными словами, действия СЗЛТ могут расцениваться как недобросовестное осуществление предпринимательской деятельности в обход закона с намерением причинить вред потребителю перевозочной услуги.

Данные обстоятельства в определенной мере преобразовывают правоотношения и дополнительно способствуют наделению сторон специфическими обязанностями организационного характера, которые могут основываться как на требованиях законодательства, так и на договорных условиях, преследующих цель дополнительно снизить риски ведения предпринимательской деятельности. При этом если одна часть обязанностей может просто дублировать требования закона и фактически существовать вне договорной плоскости, то другая часть обязанностей может вытекать непосредственно из намерений сторон создать комфортные и безопасные условия взаимодействия, одновременно учитывающие поддержание репутации СЗЛТ и стандартов качества перевозочных услуг.

Помимо указанного, при рассмотрении функций СЗЛТ в транспортной деятельности необходимо исходить из того, что фрахтовщик сотрудничает с ней в случае, если самостоятельно не осуществляет некоторые организационные мероприятия, предшествующие заключению публичного договора фрахтования легкового пассажирского такси. Данные обстоятельства могут возникать как в силу императивных норм закона, так и по иным объективным причинам. Согласно утверждению С.Ю. Морозова, цели транспортных договоров и

транспортных организационных договоров не только находятся в отношении подчиненности, но и взаимозависимы. Невозможность реализации цели какого-либо транспортного организационного договора влечет за собой невозможность достижения цели договора на оказание соответствующих услуг⁴⁰⁵.

Как ранее указано, в определенных случаях перевозчик легковым такси не сможет самостоятельно принять заявку в целях заключения договора фрахтования. Прежде всего, это касается физических лиц, не являющихся индивидуальными предпринимателями, и обуславливается их обязанностью предоставить в регистрирующие государственные органы договор с СЗЛТ еще до выдачи разрешения на осуществление перевозок пассажиров и багажа легковым такси. Вместе с тем, также необходимо брать во внимание, что деятельность СЗЛТ направлена на оказание вспомогательных операций напрямую конечным потребителям перевозочной услуги. Практика Верховного Суда Российской Федерации подтверждает, что фрахтователи воспринимают СЗЛТ качестве организатора перевозки⁴⁰⁶.

В это же время, большинство перевозчиков, которые могли бы самостоятельно осуществлять в своей деятельности функции СЗЛТ, предпочитают избавиться от сопутствующих этому издержек по целому ряду причин. В их числе следует выделить (а) возможность снижения операционных расходов; (б) отсутствие необходимости формирования клиентской базы и деловой репутации (для получения заказов необходимо лишь поддерживать рейтинг не ниже допустимого минимума); (в) возможность предоставления перевозочных услуг на конкурентной основе вне зависимости от масштабов предпринимательской деятельности; (г) отсутствие необходимости создания собственного цифрового сервиса и регулярных затрат на поддержание его функционирования вне зависимости от регулярности осуществления перевозок; (д) отсутствие необходимости контроля за соблюдением правил осуществления

⁴⁰⁵ Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.03. М., 2011. 501 с.

⁴⁰⁶ Определение Верховного Суда Российской Федерации от 20 июня 2023 г. № 305-ЭС23-153 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

деятельности СЗЛТ; (е) возможность в определенных случаях распределения ответственности с СЗЛТ; (ж) повышение производительности труда и другое.

Одновременно, следует признать, что фактически СЗЛТ не только осуществляет передачу информации о заказе, но и позволяет перевозчикам легковым такси осуществлять предпринимательскую деятельность под узнаваемым для потребителей брендом и дополнительно осуществляет целый комплекс действий.

Деятельность СЗЛТ (функционал которых базируется на агрегировании информации) полностью основана на взаимодействии с перевозчиками легковым такси. Если большинство фрахтовщиков, за исключением самозанятых физических лиц, откажутся от взаимодействия с крупными специализированными СЗЛТ и начнут осуществлять деятельность по передаче заказов своим работникам самостоятельно, то следует предвидеть спад интереса предпринимателей к исследуемой договорной конструкции. Более того, следует учитывать возможность индивидуальных предпринимателей и юридических лиц, являющихся перевозчиками, объединиться путем заключения договора простого товарищества для совместного осуществления деятельности СЗЛТ. В данном случае товарищи смогут не только самостоятельно определять корпоративные нормы взаимодействия с потенциальными фрахтователями и распределять прибыль от деятельности СЗЛТ пропорционально условиям соглашения, но формировать правила пользования цифровым сервисом, самостоятельно влиять на ценообразование и оценивать грань между нарушением перевозчиками законных прав потребителей и злоупотреблением правами. Вместе с тем, С.Г. Долгов вообще указывает на предположение о возможности признания СЗЛТ работодателями, так как они устанавливают тариф, ограничивают рабочее время, наказывают водителей. Как указывает автор, «остается только оплачивать социальный пакет, соблюдать трудовое законодательство и нести ответственность за своего работника»⁴⁰⁷.

⁴⁰⁷ Долгов С.Г. Гражданско-правовая ответственность агрегаторов такси // Гражд. право. 2021. № 1. С. 3–7.

Считаем, что предпринимательская деятельность СЗЛТ (функционал которой базируется на агрегировании информации) и перевозчиков легковым такси является взаимозависимой. Следует признать, что правоотношения СЗЛТ и перевозчика легковым такси имеют единую цель, проявляющуюся в последующем заключении между фрахтовщиком и фрахтователем публичного договора для перевозки пассажира и багажа посредством легкового такси. Как указывает Д.С. Федотова, при совпадении целей образуются кооперативные связи, в большей степени свойственные открытым самоорганизующимся системам⁴⁰⁸.

Безусловно, не стоит забывать, что вышеизложенные обстоятельства формируются в рыночной плоскости. Следовательно, СЗЛТ имеет право на имущественное предоставление. При этом, рассуждая об источнике дохода СЗЛТ в правоотношениях с перевозчиком легковым такси, следует учитывать, что соответствующее соглашение заключается либо в силу требования закона, либо по собственному предпочтению исполнителя перевозочной услуги.

С одной стороны, если договор заключается исключительно в целях организации перевозочного процесса, уместно предположить, что СЗЛТ и перевозчик легковым такси просто распределяют между собой денежные средства, полученные от фрахтователя. Как указывает С.Ю. Морозов, «расчеты за перевозку производятся за счет грузоотправителя», а «транспортные организации выступают не в качестве плательщиков, а в качестве «передающего звена» денежных средств»⁴⁰⁹. Более того, статья 24 Закона о такси не запрещает в рамках договорной плоскости участвовать СЗЛТ в установлении тарифов на пассажирские перевозки легковым такси. В это же время, в процессе установления тарифов перевозки необходимо учитывать реальную рыночную стоимость транспортных услуг. При обнаружении произвольного увеличения цен договоров фрахтования легкового пассажирского такси или самих тарифов, уполномоченные государственные органы могут реализовать контрольные

⁴⁰⁸ Федотова Д.С. Договорное регулирование совместной деятельности исполнителей транспортных услуг по перевозке пассажиров и багажа : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Ульяновск, 2020. 215 с.

⁴⁰⁹ Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров. М. : Норма, 2011. С. 21.

мероприятия для выявления нарушения норм ЗОЗПП и Федерального закона № 135-ФЗ от 26.07.2006 г. «О защите конкуренции». В свою очередь, искусственное поддержание завышенных цен на транспортные услуги может рассматриваться в качестве злоупотребления доминирующим положением или картеля.

С другой стороны, если перевозчик легковым такси добровольно ставит возможность осуществления своей предпринимательской деятельности в зависимость от соглашения с СЗЛТ и обращается к ней в целях получения экономической выгоды за счет снижения расходов на самостоятельное поддержание соответствующей деятельности и одновременное привлечение клиентов, то необходимо признать право СЗЛТ на получение определенного имущественного вознаграждения за осуществляемую деятельность.

Таким образом, деятельность СЗЛТ состоит в организации перевозочного процесса за счет передачи информации о заказах. СЗЛТ упрощает ведение предпринимательской деятельности перевозчикам легковым такси, что выражается в отсутствии дополнительных операционных расходов, бесперебойном привлечении новых фрахтователей и стимулированию потенциальных клиентов к заключению публичного договора фрахтования легкового такси. Одновременно, руководствуясь публичными интересами в поддержании бесперебойного функционирования транспортного комплекса страны с учетом обеспечения безопасности, жизни и здоровья пассажиров, определяя положение СЗЛТ, прежде всего, необходимо выделить ее организационную функцию, а не личные имущественные интересы субъектов предпринимательской деятельности. При этом соглашение СЗЛТ и перевозчика легковым такси влечет для его сторон конкретный материальный результат и имущественные последствия. Следовательно, говорить о безвозмездности исследуемой юридической конструкции не приходится. Более того, по общему правилу безвозмездные соглашения между субъектами предпринимательской деятельности не заключаются.

В транспортном праве активно используются специальные договорные конструкции, одной из которых является модель рамочного договора. Поскольку

в исследуемом договоре подразумевается систематическая организация транспортных правоотношений по перевозке пассажиров и багажа посредством легкового такси, представляется возможным рассмотреть правоотношения СЗЛТ и перевозчика легковым такси через призму рамочного соглашения. Важно учитывать, что после введения в действие статьи 429.2 ГК РФ произошло смешение понятий рамочного договора и договора с открытыми условиями. При этом еще до официального определения законодателем понятия рамочного договора, соответствующая конструкция фактически существовала в правовом поле. Опережая развитие законодательства, С.Ю. Морозов предлагал под рамочным договором понимать «двухстороннее или многостороннее соглашение, направленное на систематическую организацию в будущем иных договорных обязательств (локальных договоров), как правило, между теми же лицами путем определения наиболее общих условий их заключения (исполнения) без принятия на себя обязательств по заключению локальных договоров»⁴¹⁰. А.Н. Левушкин указывает, что благодаря особому предмету, проявляющемуся в установлении общих условий, рамочное соглашение должно относиться к договорам организационного характера⁴¹¹. При этом А.Я. Курбатов отмечает, что предметом организационных договоров являются действия неимущественного характера, а их цель проявляется в организации имущественного оборота⁴¹². Как указывает В.И. Татаренко, рамочный договор является организационным, а уточняющие договоры (договоры-приложения, договоры-заявки) могут являться имущественными⁴¹³. В свою очередь Т.С. Гудковских также отмечает, что исполнением по рамочному договору являются действия сторон по организации заключения и исполнения иных договоров, а не передача имущества, выполнение работ или оказание услуг. Как указывает цивилист, «стороны рамочного договора

⁴¹⁰ Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.03. М., 2011. 501 с.

⁴¹¹ Левушкин А.Н. Специальные договорные конструкции: рамочный, опционный и абонентский договоры // Актуальные проблемы рос. права. 2018. № 2 (87). С.19–25.

⁴¹² Курбатов А.Я. Организационные договоры и отношения: проблемы из-за отсутствия системного признания и законодательного закрепления // Хоз-во и право. 2021. № 5. С. 3–17

⁴¹³ Татаренко В.И. Рамочные и абонентские договоры в гражданском праве : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. М., 2018. 189 с.

ставят своей непосредственной целью, например, не перевозку, а организацию этого процесса в целях придания ему предсказуемого характера»⁴¹⁴.

Согласно статье 421 ГК РФ понуждение к заключению договора не допускается. Исключением является обязанность заключить договор, вытекающая из законодательства или на основе добровольно принятого обязательства. Например, договором об организации перевозок грузов закрепляется обязанность сторон в определенные сроки принимать и предъявлять грузы к перевозке в обусловленном объеме. Аналогично приведенному примеру, обязанность СЗЛТ по передаче перевозчику легковым такси информации о заказах возникает в рамках уже существующего организационного соглашения. При этом, заключая договор, СЗЛТ и перевозчик легковым такси определяют не только обязанность по передаче информации о заказах, но условия передачи такой информации. Помимо указанного, стороны согласовывают иные условия соглашения, среди которых информирование перевозчиком СЗЛТ об изменениях в имеющихся действующих правовых документах, регламентирующих право исполнителя на перевозку пассажиров и процентное распределение денежных средств, полученных от пассажира. При этом в отличие от предварительного договора, стороны соглашения не договариваются в будущем заключить сделку на описанных условиях, а уже несут права и обязанности, вытекающие из нее.

В свою очередь для передачи СЗЛТ информации о заказах перевозчик легковым такси должен своими действиями выразить готовность к осуществлению перевозочной деятельности. В один период времени перевозчик может осуществлять предпринимательскую деятельность на регулярной основе, а в другой по техническим или иным причинам его предпринимательская деятельность может сводиться к показателю, равняющемуся нулю. При этом если краткосрочная пассивность перевозчика не связана с лишением права на осуществления перевозочной деятельности, то договор со СЗЛТ продолжает действовать. В это же время, по причине соотношения организационных и имущественных начал договора СЗЛТ с перевозчиком легковым такси,

⁴¹⁴ Гудовских Т.С. Правовая природа рамочного договора // Актуальные проблемы рос. права. 2018. № 8. С. 94–99.

применение к правоотношениям сторон специальной конструкции абонентского договора (договор с исполнением по требованию) не целесообразно. По общему правилу, несовершение абонентом действий, направленных на получение исполнения по договору, или получение исполнения в меньшем объеме не освобождает его от обязанности внесения определенных, в том числе, периодических платежей. Соответствующий вывод демонстрируется в Постановлении Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 25.12.2018 г. № 49 «О некоторых вопросах применения общих положений Гражданского кодекса Российской Федерации о заключении и толковании договора». Заинтересованность СЗЛТ должна проявляться не сугубо в получении прибыли от перевозчиков вне зависимости от передачи заказов и их последующего выполнения, а формироваться вокруг совершенствования рынка транспортных услуг и заключения публичных договоров фрахтования легкового такси для перевозок пассажиров и багажа.

В свете изложенного, необходимо определить, что именно может являться договорами-приложениями к рамочному договору СЗЛТ и перевозчика легковым такси. Представляется, что в рамках конкретного временного промежутка перевозчик легковым такси может осуществлять предпринимательскую деятельность с учетом различных технических и организационных возможностей. К соответствующим условиям можно отнести количество задействованных транспортных средств, модель и класс автотранспортных средств, их оснащение специальным оборудованием для перевозки специальных категорий граждан, количество задействованных водителей и территориальные границы осуществления перевозочной деятельности. Если СЗЛТ будет информировать перевозчика легковым такси о заказах, принятие которых заведомо не будет осуществлено, то взаимодействие сторон утратит смысл. Представляется, что указанные условия для возможности осуществления перевозчиком предпринимательской деятельности являются существенными. В это же время, выделение их в самостоятельные договоры-приложения является неубедительным. На стадии заключения основного договора перевозчик легковым

такси и СЗЛТ могут договориться об уведомительном порядке конкретизации возможностей перевозчика. Более того, в случае подобного дробления взаимодействия сторон конструкция рамочного договора станет необъемной. Исходя из указанного, целесообразно предположить, что договоры-приложения в рамках соглашения СЗЛТ и перевозчика легковым такси в большинстве случаев не требуются.

С учетом вышеизложенного, невозможно отрицать преимущественно длящийся характер правоотношения СЗЛТ и перевозчика легковым такси. При этом довольно часто правоотношения между перевозчиками или владельцами транспортной инфраструктуры, имеющие общецелевую направленность, оформляются посредством договоров о совместной деятельности. В свою очередь, Д.С. Федотова отмечает, что совместная деятельность в интересах пассажира осуществляется только перевозчиками⁴¹⁵. Одновременно, В.В. Долинская указывает, что в транспортном договоре услугодателем должен выступать специализированный предприниматель, действующий на основании лицензии⁴¹⁶. Как известно, для осуществления предпринимательской деятельности СЗЛТ предоставляется специальное право, которое может быть приостановлено или аннулировано. При этом получение права находится в зависимости от соблюдения требований, предъявляемых к потенциальному предпринимателю. Также СЗЛТ в силу закона наделяется ответственностью по отношению к пассажирам легкового такси, что дополнительно подчеркивает ее особый статус. Из указанного следует, что деятельность СЗЛТ является профильной. Более того, СЗЛТ как самостоятельный субъект правоотношений впервые выделяется транспортным законодательством. Исходя из объема транспортного законодательства, раскрываемого Т.Н. Ивановой, отнесение к нему Закона о такси представляется целесообразным⁴¹⁷.

⁴¹⁵ Федотова Д.С. Договорное регулирование совместной деятельности исполнителей транспортных услуг по перевозке пассажиров и багажа : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Ульяновск, 2020. 215 с.

⁴¹⁶ Долинская В.В. Транспортные договоры // Законы России: опыт, анализ, практика. 2009. № 8. С. 3–8.

⁴¹⁷ Иванова Т.Н. Транспортное право и законодательство: содержание и перспективы развития : моногр. М. : Юстицинформ, 2022. С. 152.

При этом следует учитывать, что СЗЛТ напрямую не является ни перевозчиком, ни собственником транспортной инфраструктуры в классическом понимании обозначенных терминов. Однако СЗЛТ ранее вообще не выделялась в качестве самостоятельного обособленного субъекта правоотношений. Ввиду данных обстоятельств, представляется целесообразным определить ее положение в правоотношениях с перевозчиками легковым такси.

Во-первых, СЗЛТ и перевозчик легковым такси в определенных обстоятельствах дополняют друг друга и являются единым целым для возможности заключения договора фрахтования легкового пассажирского такси. Во-вторых, функции СЗЛТ и перевозчика легковым такси могут исполняться одним и тем же лицом. В-третьих, СЗЛТ может рассматриваться в качестве владельца (оператора) цифровой транспортной инфраструктуры. В-четвертых, СЗЛТ, как самостоятельный субъект транспортного права, напрямую взаимодействует с конечным потребителем перевозочной услуги, оказываемой перевозчиком легковым такси. Руководствуясь изложенным целесообразно признать, что СЗЛТ занимает особое положение в транспортных правоотношениях. В этой связи, ограничение возможности заключения соглашений о совместной деятельности между СЗЛТ и перевозчиком по субъектному составу не представляется целесообразным.

В свою очередь, договоры о совместной деятельности являются многосторонними. При этом Д.С. Федотова обращает внимание, что «многосторонним является любой организационный договор». Автор отмечает, что «высказаны позиции о том, что многосторонним является договор, в котором имеются три и более стороны... Как указано выше, при квалификации договора в качестве многостороннего следует исходить не из количества его участников, а из направленности их прав и обязанностей, и единства интереса». Единство целей позволяет отграничить многосторонние договоры от двухсторонних, которые

могу именоваться договорами о сотрудничестве либо о взаимопомощи, но при этом к договорам о совместной деятельности относиться не могут⁴¹⁸.

Большинство цивилистов сходятся во мнении, что классическим примером договора о совместной деятельности является договор простого товарищества. Среди представителей данной позиции можно выделить Д.С. Федотову и Е.Б. Подузову⁴¹⁹. Как указывает Д.С. Федотова, объединение вкладов не является обязательным условием организационных договоров о совместной деятельности⁴²⁰. Вместе с тем, С.П. Гришаев отмечает, что договор простого товарищества создает организационные предпосылки для заключения товарищами иных договоров⁴²¹. Согласно статье 1042 ГК РФ вкладом товарища признаются не только денежные средства и иное имущество, но и все то, что он вносит в общее дело, в частности, его профессиональные и иные знания, навыки и умения, деловая репутация и связи. При этом согласно статье 1041 ГК РФ в качестве товарищей в договоре могут выступать индивидуальные предприниматели и (или) коммерческие организации. Очевидно, что самозанятые физические лица, не обладающие статусом индивидуального предпринимателя, исходя из формального толкования нормы закона, не могут заключать договоры простого товарищества. На сегодняшний день ГК РФ специальным образом не определяет название деятельности самозанятого физического лица, не обладающего статусом индивидуального предпринимателя. Как ранее указывалось, данный субъект правоотношений, прежде всего, был выделен специализированным законодательством в целях налогообложения. При этом если исходить из классификации договора СЗЛТ и перевозчика легковым такси в качестве договора о совместной деятельности, то самозанятые физические лица будут вынуждены получать статус индивидуальных предпринимателей для

⁴¹⁸ Федотова Д.С. Договорное регулирование совместной деятельности исполнителей транспортных услуг по перевозке пассажиров и багажа : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Ульяновск, 2020. 215 с.

⁴¹⁹ Подузова Е.Б. Договор простого товарищества как форма организации и ведения совместной деятельности: проблемы теории и практики // Актуальные проблемы рос. права. 2017. № 10 (83). С. 79–87.

⁴²⁰ Федотова Д.С. Договорное регулирование совместной деятельности исполнителей транспортных услуг по перевозке пассажиров и багажа : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Ульяновск, 2020. 215 с.

⁴²¹ Гришаев С.П. Инвестиционные товарищества. Новое в законодательстве о договоре простого товарищества [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

возможности заключения соответствующего соглашения. Однако при таком толковании правоотношении сторон следует признать, что законодательная новелла о возможности осуществления деятельности в сфере пассажирских перевозок легковым автотранспортом физическими лицами без получения статуса индивидуального предпринимателя потеряет какой-либо смысл. В это же время, факт допуска вышеуказанных лиц до осуществления контролируемой государством перевозочной деятельности, направленной на систематическое получение прибыли, позволяет переосмыслить положение самозанятых физических лиц в экономическом обороте и гражданском законодательстве. Проблема определения статуса самозанятых физических лиц, не обладающих статусом индивидуальных предпринимателей, активно обсуждается в специализированной научной литературе⁴²². Представляется целесообразным отметить позицию А.А. Горевой, которая выделяет в качестве законодательного противоречия запрет самозанятым физическим лицам выступать стороной по договору простого товарищества, заключаемого в целях дальнейшего получения прибыли⁴²³. Противоречие видится в том, что договор простого товарищества, заключаемый для предпринимательской деятельности, требует статуса индивидуального предпринимателя, в то время как действующее законодательство оставляет самозанятым гражданам возможность осуществлять профессиональную деятельность без регистрации в таком качестве⁴²⁴. Представляется, что выделение транспортным законодательством физических лиц, не обладающих статусом индивидуального предпринимателя, в качестве исполнителя по договору фрахтования легкового пассажирского такси может служить дополнительным стимулом для разрешения сложившейся коллизии. Исходя из общих норм гражданского законодательства, по формальным признакам, заключение договора простого товарищества между СЗЛТ и

⁴²² Жукова Ю.Д., Подмаркова А.С. Самозанятые граждане: правовая квалификация деятельности и перспективы формирования специального режима // Право. Журнал Высшей школы экономики. 2021. № 4. С. 49–77.

⁴²³ Горева А.А. Договор простого товарищества и его виды: российское право в сравнительно-правовом аспекте // Вестн. гражд. права. 2020. № 6. С. 30–66.

⁴²⁴ Жукова Ю.Д., Подмаркова А.С. Самозанятые граждане: правовая квалификация деятельности и перспективы формирования специального режима // Право. Журнал Высшей школы экономики. 2021. № 4. С. 49–77.

перевозчиком легковым такси, не обладающим статусом индивидуального предпринимателя, на сегодняшний день не представляется возможным. Однако, руководствуясь нормами транспортного законодательства и принципом *lex specialis derogat generali* (специальный закон отстраняет общий закон), можно предположить, что сущность правоотношений СЗЛТ и перевозчика легковым такси позволяет заключить между ними договор о совместной деятельности уже сегодня. Вместе с тем, соответствующая практика и постепенное развитие гражданского законодательства позволит признать такую возможность и в иных сферах деятельности.

М.И. Брагинский и В.С. Ем, Н.В. Козлова поддерживают точку зрения, согласно которой помимо договора простого товарищества существуют и иные виды договоров о совместной деятельности⁴²⁵. С соответствующим утверждением следует согласиться. Например, в подсистеме договоров о совместной деятельности перевозчиков в сфере перевозок пассажиров и багажа Д.С. Федотова выделяет: «соглашения об организации прямого смешанного сообщения, узловые соглашения, договоры простого товарищества, договоры код-шеринга»⁴²⁶. Как отмечает Т.Н. Иванова, выходя за рамки организации перевозок пассажиров, к указанной системе также относятся договоры об организации перевозок грузов, договор на централизованный завоз (вывоз) грузов, договор о предъявлении груза к перевозке, и об организации транспортно-экспедиционного обслуживания⁴²⁷.

В связи с изложенным, представляется интересным рассмотреть договор СЗЛТ с перевозчиком легковым такси в качестве разновидности договора о совместной деятельности. При этом соответствующее соглашение может именоваться *договором об организации перевозок пассажира и багажа легковым такси*. Наименование в Законе о такси соответствующего договора путем простого перечисления сторон соглашения демонстрирует отсутствие единой

⁴²⁵ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга пятая : В 2-х томах : Т. I. Договоры о займе, банковском кредите и факторинге. Договоры, направленные на создание коллективных образований. М. : Статут, 2006. С. 594.

⁴²⁶ Актуальные проблемы транспортного права : учеб. / под ред. А.В. Габова, С.Ю. Морозова. М. : Проспект, 2023. С. 131.

⁴²⁷ Там же, с. 137.

позиции относительно правовой природы взаимоотношений сторон. Доктринальное признание созданной законодателем юридической конструкции в качестве организационного договора дополнительно обосновывает целесообразность принятия предлагаемого нами названия соглашения между СЗЛТ и перевозчиком легковым такси.

Одновременно, необходимо четко отграничивать исследуемую договорную конструкцию от договора на организацию регулярных перевозок пассажиров, поскольку последний не имеет ничего общего с соглашением СЗЛТ и перевозчика легковым такси. Договор об организации регулярных пассажирских перевозок представляет собой обязательство, согласно которому перевозчик обязуется подавать неопределенному кругу физических лиц под посадку и высадку исправные транспортные средства для их перевозки и прилегающий ручной клади и (или) багажа по определенному согласованному маршруту на регулярной основе, а заказчик перевозок обязуется создать для этого все необходимые условия. Согласно утверждению С.Ю. Морозова, договор об организации регулярных пассажирских перевозок относится к категории организационных, рамочных, безвозмездных, консенсуальных и двухсторонних договоров⁴²⁸.

При рассмотрении правоотношений СЗЛТ и перевозчика легковым такси в качестве соглашения о совместной деятельности, прежде всего, следует рассуждать об объединении вкладов и совместных действиях в целях извлечения прибыли из последующего заключения договоров фрахтования легкового такси. Вместе с тем, СЗЛТ не становится стороной договора фрахтования легкового такси. Перевозчик легковым такси заключает договор фрахтования легкового такси от своего имени. Совместная деятельность сторон проявляется через организацию перевозочной деятельности.

В качестве вклада СЗЛТ следует рассматривать деловую репутацию, предоставление функционала цифрового сервиса, профессиональные знания и умения, деловые связи и т.д. В качестве вклада перевозчика легковым такси,

⁴²⁸ Морозов. С.Ю. Система транспортных организационных договоров : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.03. М., 2011. 501 с.

прежде всего рассматриваются его профессиональные знания и умения. Право пользования транспортным средством, принадлежащее перевозчику легковым такси, не передается СЗЛТ. В настоящее время наличие права на осуществление перевозочной деятельности ставится в зависимость от наличия специализированных автомобильных средств передвижения, а для организационных правоотношений их непосредственное вовлечение не требуется. Необходима лишь информация, содержащаяся в региональном реестре легковых такси. Одновременно, право на осуществление перевозочной деятельности и право на ведение деятельности СЗЛТ также не могут передаваться сторонами соглашения друг другу, однако являются неотъемлемой частью организации перевозочной деятельности.

Получение СЗЛТ и перевозчика легковым такси прибыли в результате совместной деятельности согласуется со статьей 1048 ГК РФ. Установление процентного соотношения при распределении полученных денежных средств в зависимости от цены договора перевозки легковым такси не противоречит сущности законодательных положений. Участники совместной деятельности действуют к взаимной выгоде, а согласно статье 1043 ГК РФ, имущество, возникшее в результате совместной деятельности, становится объектом общей долевой собственности сторон соглашения. Учитывая, что участники имеют право на получение материального результата от совместной деятельности, такое соглашение является возмездным.

В это же время, признак фидуциарности в отношениях СЗЛТ и перевозчика легковым такси является дискуссионным. Когда возможность осуществления физическим лицом предпринимательской деятельности по перевозке пассажиров и багажа посредством легкового такси поставлена в зависимость от заключения соглашения со СЗЛТ договор приобретает черты публичного соглашения. Однако, при несоответствии потенциального контрагента законодательным требованиям за СЗЛТ сохраняется право отказа в заключении договора. При этом согласно статье 1045 ГК РФ, товарищи имеют право знакомиться со всей документацией по ведению их общих дел (право на информацию).

Одновременно, в числе обязанностей СЗЛТ выделяются ежедневная проверка актуальных реестровых сведений о перевозчиках и транспортных средствах и передача информации о заказах только на основании договора, при соответствии перевозчиков и транспортных средств на момент передачи заказа требованиям закона. Передавая заказ перевозчику легковым такси, СЗЛТ доверяет ему и несет ответственность перед публичными органами в случае передачи заказа легкового такси при отсутствии у перевозчика права на выполнение заказа.

Вместе с тем, возложение на СЗЛТ ответственности из организуемой перевозочной деятельности не противоречит сущности соглашения о совместной деятельности. Согласно статье 29 Закона о такси СЗЛТ несет ответственность за вред, причиненный жизни, здоровью, имуществу пассажира. Если заказ был передан лицу, не имеющему действующего разрешения на осуществление перевозочной деятельности, то СЗЛТ наделяется вместе с таким перевозчиком легковым такси солидарной ответственностью (если СЗЛТ направило в уполномоченный орган в установленном законом порядке уведомление об отсутствии технической возможности получения сведений об изменениях из региональных реестров и ей не были переданы соответствующие сведения в машиночитаемом виде ранее чем за сутки до дня причинения вреда, то предусмотрено исключение). Если при передаче заказа фрахтователь не был уведомлен или уведомлен ненадлежащим образом о наименовании перевозчика легковым такси и в реестрах отсутствуют сведения о нем или используемом транспортном средстве, то СЗЛТ несет полную ответственность. Также СЗЛТ может нести субсидиарную ответственность с самозанятым перевозчиком легковым такси в части возмещения реального ущерба, не покрытого суммой страхового возмещения, выплаченной в соответствии с законодательством об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика или владельца транспортного средства⁴²⁹.

⁴²⁹ Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации : федер. закон от 29 дек. 2022 № 580-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2023. № 1, ч. 1, ст. 27.

Учитывая изложенное, положения Закона о такси об ответственности перевозчика легковым такси и СЗЛТ должны рассматриваться в качестве специальных норм по отношению к общим нормам гражданского законодательства.

Руководствуясь статьей 20 Закона о такси и общими требованиями ГК РФ к форме договора, следует отметить, что соглашение между СЗЛТ и перевозчиком легковым такси является письменным. Согласно статье 19 Закона о такси, СЗЛТ обязана разместить типовой договор с перевозчиком легковым такси на своем сайте в сети «Интернет». В этой связи, представляется, что соглашения между СЗЛТ и перевозчиком легковым такси преимущественно будет заключаться путем составления одного документа. При этом, если на законодательном уровне будут установлены дополнительные требования к обязательным условиям договора СЗЛТ и перевозчика легковым такси, но при этом право определения иных условий соглашения останется в сфере предпринимательской деятельности, то данный подход не будет противоречить духу транспортного права. Как указывают Р.Ф. Мустафин и С.А. Мустафина, в типовые договоры могут включать условия, которые императивно устанавливают права и обязанности сторон (в том числе, воспроизводя соответствующие положения закона, на основании которого они принимаются), а также те условия, которые подлежат детализации сторонами или могут быть определены в договоре по их усмотрению⁴³⁰.

Таким образом, исследуемое соглашение между СЗЛТ и перевозчиком легковым такси следует признать организационным, консенсуальным, многосторонним, возмездным, а также обладающим признаками договора присоединения.

В свете проведенного исследования, мы приходим к выводу, что деятельность СЗЛТ и перевозчиков легковым такси находится в прямой взаимозависимости. В договорных правоотношениях стороны преследуют единую цель, проявляющуюся в последующем заключении между фрахтовщиком

⁴³⁰ Мустафин Р.Ф. Мустафина С.А. К вопросу о понятии типового договора // Аграрное и земельное право. 2016. №9 (141). С. 52–55.

и фрахтователем договора для перевозки пассажира и багажа посредством легкового такси. Вознаграждение СЗЛТ по договору с перевозчиком легковым такси должно находиться в прямой зависимости от последующих заключенных договоров фрахтования легкового такси. В противном случае исследуемое соглашение утратит свою организационную и практическую значимость. Как самостоятельный субъект транспортной деятельности СЗЛТ имеет смысл только при взаимодействии с перевозчиками легковым такси. Поскольку правоотношения СЗЛТ и перевозчика легковым такси имеют общецелевую направленность, представляется целесообразным рассматривать их через призму совместной деятельности и именовать договором об организации перевозок пассажира и багажа легковым такси.

3.2 Обеспечение осуществления деятельности по перевозке физических лиц легковым такси

В соответствии со статьей 5 Закона о такси для получения разрешения на осуществление перевозочной деятельности посредством легкового такси заявителю, в том числе, необходимо предоставить информацию о номерах записей в региональном реестре легковых такси. Данное требование обеспечивает соответствие транспортных средств критериям, предъявляемым к легковым такси, их учет и дополнительную идентификацию, а также позволяет установить принадлежность легкового такси заявителю. При этом, транспортные средства могут принадлежать потенциальному перевозчику либо на праве собственности, либо на ином законном основании. В этой связи, помимо особенностей взаимодействия СЗЛТ и перевозчиков легковым такси, Закон о такси вводит в транспортные правоотношения конструкцию договора об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси.

Согласно статье 13 Закона о такси в исследуемом соглашении исполнителем является юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, владеющий транспортным средством на праве собственности или ином законном основании, а заказчиком выступает физическое лицо, не обладающее легковым такси на праве собственности, но имеющее намерение осуществлять предпринимательскую деятельность с его использованием. Существенные условия исследуемой юридической конструкции определяются перечислением обязанностей исполнителя. В их отсутствии договор будет являться незаключенным. Так, к обязанностям исполнителя относятся (а) предоставление в пользование заказчику транспортного средства, сведения о котором внесены в региональный реестр легковых такси; (б) обеспечение возможностей прохождения заказчиком регламентированных нормативными правовыми актами регулярных медицинских осмотров и контроля технического состояния легкового такси, используемого заказчиком в рамках договорных правоотношений; (в) представление в уполномоченный государственный орган информации об использовании или не использовании заказчиком предоставленных ему возможностей по прохождению медицинских осмотров и контролю технического состояния легкового такси; (г) обеспечение представления заказчиком до начала осуществления перевозочной деятельности в уполномоченный государственный орган уведомления о предоставлении ему в пользование легкового такси и сроке предоставления этого права; (д) содержание легкового такси и осуществление его технического обслуживания.

В наиболее общем виде существенные условия исследуемого соглашения можно подразделить на (а) обязанности, содержащие элементы договора аренды; (б) обязанности, содержащие элементы договора возмездного оказания услуг; (в) обязанности, косвенно отражающие публичные интересы и дополнительно обеспечивающие соблюдение правил безопасности осуществления транспортной деятельности. При этом учитывая смешение в исследуемом договоре разнообразных элементов, следует учитывать, что для выявления ее правовой природы и последующей классификации необходимо руководствоваться

генеральной целью правоотношений, а не попросту дробить конструкцию и пытаться приравнять ее отдельные составляющие к уже устоявшимся видам гражданско-правовых договоров. В это же время, анализируя сущность соглашения об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, следует учитывать особенности его элементов.

Так, согласно статье 606 ГК РФ по договору аренды, арендодатель на возмездной основе предоставляет арендатору имущество во временное владение и пользование (она же именуется «владельческой» или «посессорной») или только во временное пользование (она же именуется «пользовательской» или «непосессорной»)⁴³¹. С согласия арендодателя арендатор имеет право заключить договор субаренды и осуществлять иные права, предусмотренные законом или договором. Вместе с тем, в определенных случаях арендные правоотношения могут предусматривать обязанность арендодателя осуществлять капитальный и текущий ремонт имущества за свой счет (обязанность по содержанию) и обязанность по надлежащей технической эксплуатации имущества.

В отличие от изложенного, согласно статье 779 ГК РФ по договору возмездного оказания услуг исполнитель по указанию заказчика обязуется совершать определенные действия или осуществлять определенную деятельность. При этом если иное не предусмотрено договором, то по общему правилу исполнитель обязуется оказывать услуги лично. Одновременно, по общему правилу, осуществление деятельности не гарантирует достижение результата.

Как указывает О.П. Казаченок, основное различие между вышеприведенными юридическими конструкциями заключается в основном результате, на который направлено их заключение⁴³². В отличие от договора возмездного оказания услуг по договору аренды оплачивается именно

⁴³¹ Аренда : комментарий к статьям 606–625 и 650–655 Гражд. кодекса Рос. Федерации / отв. ред. А. Г. Карапетов. М. : М-Логос, 2023. С. 41–44.

⁴³² Казаченок О.П. Правовые проблемы разграничения договоров аренды и возмездного оказания услуг // Вопросы соврем. юриспруденции. 2014. № 36. С.22–27.

пользование имуществом, а не деятельность контрагента. Соответствующие выводы также являются устоявшимися и в судебной практике⁴³³.

Как ранее отмечалось, для получения разрешения на осуществление перевозок пассажиров и багажа легковым такси заявителю необходимо предоставить информацию о номерах записей из регионального реестра легковых такси, подтверждающих принадлежность транспортных средств заявителю на праве собственности или ином законном основании. Одновременно, следует отличать принадлежность легкового такси от обособленного права временного пользования вещью, подразумевающего извлечение полезных свойств из имущества, включая возможность получения доходов.

При рассмотрении элементов исследуемой юридической конструкции в качестве непосессорной аренды следует учитывать, что в таком соглашении арендодатель будет продолжать осуществлять фактическое господство над вещью, предоставляя арендатору лишь право временного доступа к имуществу. Представляется, что в данном случае арендодатель также сможет определять режим доступа к объекту правоотношений, а в некоторых случаях даже осуществлять его перемещение в пространстве. В это же время, если арендодатель не будет предоставлять арендатору имущество в пользование или создавать иные препятствия, то последний может реализовать право на досрочное расторжение договора.

В отличие от указанного, посессорная аренда подразумевает передачу арендодателем фактического господства над вещью арендатору. При этом арендодатель временно перестает контролировать имущество и отстраняется от контакта с ним.

В некоторых случаях, вопрос об отнесении правоотношения сторон к посессорному или непосессорному договору аренды является дискуссионным. Прежде всего, это связано с определением понятия владения в российской

⁴³³ Постановление Арбитражного суда Северо-Кавказского округа от 13 апреля 2016 г. № Ф08-1405/16 по делу № А53-26847/2014 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»; Постановление Восьмого арбитражного апелляционного суда от 20 сент. 2016 г. № 08АП-8051/16 по делу № А75-1467/2015 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

цивилистике. В качестве дискуссионных примеров исследователи выделяют краткосрочный исключительный допуск к вещи, находящейся в здании (помещении, участке) и на которую распространяется запрет выноса; краткосрочную аренду недвижимости, предполагающей исключительный контроль арендатора над этим объектом; аренду части вещи⁴³⁴.

Высший Арбитражный Суд Российской Федерации в Постановлении Пленума от 17.11.2011 г. № 73 «Об отдельных вопросах практики применения правил Гражданского кодекса Российской Федерации о договоре аренды» указал, что стороны соглашения могут согласовать условие о передаче в пользование отдельной части вещи, а не только всей вещи целиком⁴³⁵. Соответствующая позиция судебной инстанции поддерживается практикой вплоть до настоящего времени⁴³⁶. Как указывает О.В. Жевняк, пользование объектом аренды без владения может предоставляться в случае передачи части вещи⁴³⁷. Р.С. Бевзенко также указывает на возможность аренды части вещи⁴³⁸. Одновременно следует отметить, что квалификация договора аренды в качестве непосessorного прежде всего распространена относительно прав пользования недвижимым имуществом или имуществом, на которое распространяется запрет выноса из помещения или иной ограниченной территории.

Относительно предоставления права временного пользования транспортным средством действующие гражданское законодательство предоставляет возможность сторонам правоотношений использовать уже

⁴³⁴ Аренда : комментарий к статьям 606–625 и 650–655 Гражд. кодекса Российской Федерации / отв. ред. А. Г. Карапетов. М. : М-Логос, 2023. С. 41–44.

⁴³⁵ Об отдельных вопросах практики применения правил Гражданского кодекса Российской Федерации о договоре аренды [Электронный ресурс] : постановление Пленума Высшего о Арбитраж. Суда Рос. Федерации от 17 нояб. 2011 № 73 (ред. от 25 дек. 2013). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

⁴³⁶ Постановление Президиума Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 19 нояб. 2013 № 8668/13 П. 9 Обзора судебной практики по делам, связанным с оспариванием отказа в осуществлении кадастрового учета [Электронный ресурс] : утв. Президиумом Верховного Суда Рос. Федерации 30 нояб. 2016. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»; Обзор судебной практики Верховного Суда Российской Федерации № 1 (2019) [Электронный ресурс] : утв. Президиумом Верховного Суда Рос. Федерации 24 апр. 2019. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

⁴³⁷ Жевняк О.В. Договор аренды части вещи: теория и арбитражная практика // Имуществ. отношения в Рос. Федерации. 2017. № 4 (187). С.20–36.

⁴³⁸ Бевзенко Р.С. Нужна ли арендодателю собственность на предмет договора аренды? // Журнал РШЧП. 2019. Вып. № 2. URL: https://zakon.ru/blog/2019/5/23/nuzhna_liarendodatellyusobstvennostnapredmetdogovoraarendy (дата обращения: 15.03.2025).

поименованные конструкции договоров проката, аренды транспортного средства с экипажем, аренды транспортного средства без экипажа. Несмотря на отличия указанных соглашений, их объединяет то, что имущество арендодателя предоставляется арендатору во временное владение и пользование (посессорная аренда).

Поскольку российское законодательство не дает легального определения владению, российские цивилисты не имеют однозначной позиции относительно содержания данного понятия. Так, одни исследователи определяют владение как факт, а другие как право. Например, Е.А. Суханов определяет владение как «фактическое (не юридическое) состояние, либо элемент (правомочие) других (обязательственных или вещных) прав»⁴³⁹. Как указывает С.А. Иванов, владение представляет собой «исключительно фактическое обладание вещами, позволяющее субъектам гражданских правоотношений распространять на них свое господство, которое обеспечивает необходимую и достаточную власть для спокойного использования (хозяйственной эксплуатации) вещи независимо от способа вступления в фактическое обладание»⁴⁴⁰. В свою очередь Г.Ф. Шершневич считает, что определение владения через факт не является истинным, поскольку на самом деле владение «следует считать за право»⁴⁴¹. Помимо указанного, существует теория двойного владения, в рамках которой О.Г. Зенина и В.А. Томилова определяют, что в качестве владельцев следует выделять субъекты, осуществляющие как непосредственный, так и опосредованный контроль над вещью⁴⁴².

Одновременно, определяя объем понятия владения в отсутствии легальной дефиниции следует учитывать устоявшуюся практику судебных

⁴³⁹ Российское гражданское право : В 2-х томах : Том I. Общая часть. Вещное право. Наследств. право. Интеллектуальные права. Личные неимуществ. права: учеб. / отв. ред. Е.А. Суханов. М. : Статут, 2011. С. 499.

⁴⁴⁰ Иванов С.А. Категория владения в гражданском праве : проблемы теории и практики : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Краснодар, 2011. 173 с.

⁴⁴¹ Шершневич Г.Ф. Избранное. Т. 5 : Учеб. русского гражд. права // сост. П.В. Крашенинников. М. : Статут, 2017. С. 218.

⁴⁴² Зенина О.Г., Томилова В.А. Двойное владение в российском гражданском праве // Вестн. ЧелГУ. 2015. № 17 (372). С.82–88.

инстанций. Как указывает А.О. Рыбалов, в настоящее время при разрешении споров выделяется пять видов владения.

Во-первых, выделяют оригинальное и производное владения. Оригинальное подразумевает владение имуществом как своей собственностью и непризнание иной власти над этой вещью. При этом на самом деле лицо, владеющее вещью как своей, может и не являться собственником имущества. Как указывается в Определении Верховного Суда Российской Федерации от 20.03.2018 г. № 5-КГ18-3, приобретательская давность не относит к обязательным условиям для возникновения права собственности на имущество необходимость добросовестного заблуждения давностного владельца о праве собственности относительно объекта владения⁴⁴³. Противовесом оригинальному владению является производное, подразумевающее временное владение имуществом при признании высшей власти над вещью. При этом как указывается в Постановлении Пленума Верховного Суда Российской Федерации №10, Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации № 22 от 29.04.2010 г. «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при разрешении споров, связанных с защитой права собственности и других вещных прав» применение нормы закона о приобретательской давности не распространяется на производное владение⁴⁴⁴. Анализируя судебную практику, А.О. Рыбалов находит интересным возможность производного владельца изменить характер владения на оригинальный⁴⁴⁵.

Во-вторых, выделяют опосредованное и прямое виды владения. Совокупность соответствующих видов демонстрирует признание судебной практикой возможность существования двойного владения. Опосредованным является давностный владелец, который передал имущество во временное владение иного лица. При этом течение срока давности владения у

⁴⁴³ Определение Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда Российской Федерации от 20 марта 2018 г. № 5-КГ18-3 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

⁴⁴⁴ О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при разрешении споров, связанных с защитой права собственности и других вещных прав [Электронный ресурс] : постановление Пленума Верховного Суда Рос. Федерации № 10, Пленума Высшего Арбитраж. Суда Рос. Федерации № 22 от 29 апр. 2010. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

⁴⁴⁵ Рыбалов А.О. О видах владения в современном российском праве: обзор судебной практики // Журнал РШЧП. 2019. № 1. С. 42–54.

опосредованного владельца не прерывается. В свою очередь лицо, которому предоставлено право временного владения вещью является ее прямым владельцем. Примером сочетания видов опосредованного и прямого владения является договор аренды (предоставление прав временного владения и пользования). Со ссылкой на Постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 17.09.2015 г. по делу № А65-14883/2010 А.О. Рыбалов указывает, что «утрата владения прямым производным владельцем приводит к утрате «остатков владения» и опосредованным владельцем»⁴⁴⁶.

В-третьих, выделяют служебное владение. Данный вид подразумевает владение без собственного интереса (держание, хранение). Сопутствующей обязанностью служебного владельца признается возврат вещи по требованию лица, передавшего её на время⁴⁴⁷. А.О. Рыбалов также отмечает, что, как правило, в процессе судебных разбирательств служебные владельцы не привлекаются в качестве ответчиков, поскольку не имеют самостоятельных прав в отношении имущества, являющего предметом спора. Примером служебного владения является заключение договора хранения⁴⁴⁸.

Возвращаясь к анализу договора об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, следует признать, что в процессе осуществления предпринимательской деятельности заказчик самостоятельно контролирует легковое такси. При этом исполнитель должен предоставить заказчику транспортное средство целиком, а не его отдельную часть. Одновременно, управление легковым такси требует у водителя наличие не только водительского удостоверения, но и регистрационных документов на транспортное средство⁴⁴⁹. Из указанного следует, что исполнитель должен не только предоставить право пользования автомобилем, но и с учетом цифровизации транспортной отрасли предоставить доступ к регистрационным

⁴⁴⁶ Рыбалов А.О. Право собственности : комментарий к ст. 209 ГК РФ. М. : М-Логос, 2017. С. 58–76.

⁴⁴⁷ Определение Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 15 нояб. 2010 № ВАС-14270/10 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

⁴⁴⁸ Постановление Арбитражного суда Северо-Кавказского округа от 31 мая 2017 № Ф08-2788/2017 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

⁴⁴⁹ О правилах дорожного движения [Электронный ресурс] : постановление Правительства Рос. Федерации от 23 окт. 1993 № 1090 // Собр. актов Президента и Правительства Рос. Федерации. 1993. № 47, ст. 4531.

документам легкового такси. Вместе с тем, в процессе осуществления заказчиком перевозочной деятельности исполнитель, оставаясь владельцем транспортного средства, утрачивает фактическое господство над вещью и не влияет на перемещение перевозчиком легковым такси имущества в пространстве в целях осуществления предпринимательской деятельности. Так, в рамках исследуемой договорной конструкции в качестве существенных условий не закрепляется право исполнителя на предварительное одобрение заключаемых договоров фрахтования легкового такси или обязанность заказчика заблаговременно отчитываться исполнителю о намерении переместить транспортное средство в пространстве в целях осуществления определенной перевозки пассажира и багажа посредством легкового такси. В это же время, заказчик признает, что другое лицо обладает правом на используемое им легковое такси. Данное обстоятельство подтверждает, что исполнитель не утрачивает право опосредованного владения имуществом. Одновременно, если перевозчик легковым такси не вступает с исполнителем в трудовые правоотношения и действует исключительно в своем интересе, соответствующие правоотношения не могут признаваться служебным. В случаях, когда заказчик отказывается от предоставленной исполнителем возможности прохождения регулярных медицинских осмотров и контроля технического состояния легкового такси, то последний должен лишь сообщить об этом уполномоченным государственным органам. Соответствующие обстоятельства не закрепляются специальной нормой закона в качестве основания для блокирования исполнителем доступа к легковому такси и не наделяют исполнителя полномочиями принудить заказчика к прохождению медицинских осмотров или контроля технического состояния транспортного средства. Более того, если потенциальный заявитель на получение разрешения для осуществления перевозочной деятельности является индивидуальным предпринимателем или юридическим лицом, то законодатель для получения права пользования легковым такси не обязывает его использовать именно исследуемую договорную конструкцию. Следовательно, индивидуальные предприниматели или юридические лица могут получать право пользования легковым такси на

основании договора аренды, при котором передаются права владения и пользования транспортным средством. Таким образом, представляется целесообразным, что заказчик в рамках исследуемого соглашения фактически не только наделяется правом пользования легковым такси, но и выступает его прямым производным владельцем.

Одновременно, дискуссионным вопросом является отнесение к существенным условиям исследуемого договора обязанности исполнителя по содержанию и техническому обслуживанию транспортного средства. Как известно, достижение сторонами соглашения по существенным условиям необходимо для заключения договора⁴⁵⁰. Отсутствие в тексте договора существенных условий влечет его признание незаключенным⁴⁵¹. Согласно статье 432 ГК РФ, существенными условиями договора являются (а) предмет, (б) условия, признаваемые существенными в нормативно-правовых актах; (в) условия, которые стороны соглашения признают существенными для заключения договора. Предмет договора – это его направленность, а под обычными условиями договора принято понимать условия, сформулированные в нормативно-правовых актах⁴⁵². При этом совершенно очевидно, что существенные условия договора по объему и содержанию не равнозначны всем договорным условиям, обсуждаемым потенциальными контрагентами на преддоговорной стадии. Как указывает В.В. Груздев, «после согласования сторонами существенных пунктов необходимо вести речь об условиях договора-сделки, а также о содержании договорного правоотношения в виде прав и обязанностей, определяемых как условиями договора-сделки, так и всем арсеналом подлежащих применению гражданско-правовых норм⁴⁵³.

Вместе с тем, обязанность исполнителя по содержанию и техническому обслуживанию транспортного средства неразрывно связана с его обязанностью по

⁴⁵⁰ Груздев В.В. Существенные условия договора и последствия их несогласования сторонами // Журнал рос. права. 2019. № 10. С.86–97.

⁴⁵¹ Гражданское право : курс лекций : В 2 ч. : Ч. 2 / отв. ред. О. Н. Садиков. М., 1997. С. 12; Гражданское право : учеб. : в 2 ч. : Ч. 2 / под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. М., 1997. С. 13.

⁴⁵² Иоффе О.С. Обязательственное право // Избранные труды : В 4 т. : Т. III. СПб., 2004. С. 78.

⁴⁵³ Груздев В.В. Существенные условия договора и последствия их несогласования сторонами // Журнал рос. права. 2019. № 10. С. 86–97.

передаче транспортного средства во временное владение и пользование заказчика. По мнению Е.А. Суханова, к установленным законом существенным условиям договора аренды относится только предмет⁴⁵⁴. Как правило, не являются существенными условия сделки о сроке аренды и размере арендной платы⁴⁵⁵. Анализ действующих норм гражданского законодательства об аренде транспортного средства без экипажа демонстрирует, что условие об обязанности по содержанию транспортного средства является особенностью договора, но не его существенным условием. Как указывают исследователи, «обязанность по содержанию транспортного средства не является существенным условием договора, поэтому в силу п. 4 ст. 421 ГК РФ она может быть изменена по соглашению сторон»⁴⁵⁶. Наиболее распространенной является позиция, согласно которой норма о содержании транспортного средства носит императивный характер и не может быть изменена по соглашению сторон⁴⁵⁷. Вместе с тем, существо договора аренды транспортного средства без экипажа закрепляется в статье 642 ГК РФ, а обязательство по содержанию транспортного средства формулируется обособленно в статье 644 ГК РФ.

Исходя из указанного, считаем, что в рамках договора об обеспечении деятельности по перевозке пассажиров и багажа обязанность содержания и технического обслуживания транспортного средства может рассматриваться в качестве императивного правила поведения, но не существенного условия сделки. В качестве контраргумента может выступать ссылка на законодательное закрепление соответствующего условия в качестве существенного. Однако существо исследуемого договора проявляется именно в обеспечение возможности осуществления перевозочной деятельности. При этом к существенным условиям договора законодатель фактически отнес все правила взаимодействия

⁴⁵⁴ Российское гражданское право : учеб. : В 2 т. : Т. II : Обязательственное право / отв. ред. Е.А. Суханов. 2-е изд., стереотип. М. : Статут, 2011. С. 318.

⁴⁵⁵ Вавилин В.Е. Существенные и обычные условия договора каршеринга // Юрист. 2024. № 12. С. 26–32.

⁴⁵⁶ Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации : части второй от 26 янв. 1996 г. № 14-ФЗ : постатейный [Электронный ресурс] / Баринов Н.А., Бевзюк Е.А., Беляев М.А. [и др.] Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

⁴⁵⁷ Постановление ФАС Поволжского округа от 28 дек. 2010 г. по делу № А55-2576/2010 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

исполнителя и заказчика, посвятив этому лишь одну статью, смешав в ней существенные и обычные условия сделки, а также обязанности исполнителя перед уполномоченными государственными органами. Перечисление подряд всех условий сделки в качестве существенных является сомнительным.

Помимо этого, следует учитывать, что законодатель дополнительно подчеркнул связь исследуемой договорной конструкции с возмездным оказанием услуг, в частности, путем наименования сторон соглашения. Соответствующее обстоятельство позволяет размышлять о намерении законодателя ограничить возможность рассмотрения исследуемого договора в качестве вида арендных правоотношений и дополнительно приблизить его к возмездному оказанию услуг. Вместе с тем, если бы потенциальный перевозчик легковым такси обладал легковым такси на праве собственности, то заключение данного соглашения не представляло бы для него интереса. Фактически, элемент аренды в исследуемых правоотношениях является привязкой потенциальных самозанятых перевозчиков к целому комплексу прав, направленных на обеспечение безопасности транспортной деятельности.

Так, в рамках исследуемого соглашения к обязанностям исполнителя относится обеспечение возможности прохождения заказчиком регулярных медицинских осмотров и контроля технического состояния легкового такси. Иными словами, действия исполнителя должны быть направлены на создание благоприятных условий для соблюдения заказчиком правил перевозочной деятельности. Одновременно, для осуществления регулярных медицинских осмотров, а также контроля технического состояния легкового такси необходимо наличие соответствующей квалификации. Для проведения медицинских осмотров предпринимателю необходимо не только иметь квалифицированного сотрудника, но и обладать лицензией на осуществление медицинской деятельности⁴⁵⁸. В свою очередь, профессиональные и квалификационные характеристики работника,

⁴⁵⁸ Об утверждении Порядка и периодичности проведения предсменных, предрейсовых, послесменных, послерейсовых медицинских осмотров, медицинских осмотров в течение рабочего дня (смены) и перечня включаемых в них исследований [Электронный ресурс] : приказ Минздрава России от 30 мая 2023 № 266н // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://pravo.gov.ru>, № 0001202306010013 (дата обращения: 15.03.2025).

осуществляющего контроль технического состояния легковых такси также должны соответствовать законодательным требованиям⁴⁵⁹. Представляется допустимым, что юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, намеревающиеся на профессиональной основе заключать договоры об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, должны предусмотреть механизм прохождения заказчиками регулярных медицинских осмотров и контроля технического состояния легкового такси. Одновременно, учитывая специфический характер деятельности по проведению медицинских осмотров и контроля технического состояния легкового такси, следует учесть, что исполнитель может либо заключать соответствующие соглашения со специализированными контрагентами, либо при соответствии требованиям законодателя осуществлять соответствующую деятельность самостоятельно.

Поскольку исследуемое соглашение первоначально предшествует получению разрешения физическим лицом на осуществление перевозочной деятельности, то изначально в качестве заказчика выступает еще не включенное в реестр перевозчиков легковым такси физическое лицо, а исполнителем является профессиональный предприниматель. В этой связи, представляется понятным намерение законодателя возложить на исполнителя обязанности, позволяющие создать благоприятные условия для лица, имеющего намерение представить заявление о предоставлении разрешения на перевозочную деятельность. Посредством наделения исполнителя комплексом обязанностей происходит централизация необходимых для осуществления перевозочной деятельности мероприятий. Заключая договор об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, потенциальный перевозчик легковым такси фактически освобождается от необходимости самостоятельного поиска контрагентов, получая на возмездной основе доступ к целому комплексу

⁴⁵⁹ Об утверждении Порядка организации и проведения предрейсового или предсменного контроля технического состояния транспортных средств [Электронный ресурс] : приказ Минтранса России от 15 янв. 2021 № 9 // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://pravo.gov.ru> № 0001202105270007 (дата обращения: 15.03.2025).

прав. Вместе с тем, появление обособленной сферы предпринимательства по обеспечению организационных мероприятий для последующей возможности осуществления деятельности по перевозке легковым такси способствует и появлению соответствующего субъекта – исполнителя. При этом на такое лицо возлагается перечень обязанностей, в процессе реализации которых может возникнуть и отдельная сфера товарного рынка, где исполнители самостоятельно предоставляют весь комплекс прав в целях оптимизации расходов и доходов для повышения рентабельности своей деятельности.

Таким образом, наделение исполнителя обязанностями по обеспечению возможности прохождения заказчиком регулярных медицинских осмотров, а также контроля технического состояния легкового такси направлено на создание благоприятных условий для осуществления физическим лицом перевозочной деятельности и централизацию мероприятий, предшествующих началу ее осуществления. При этом не следует однозначно утверждать, что возмездное оказание услуг является второстепенным по отношению к арендным правоотношения или подчинено им. Обязанность по обеспечению возможности прохождения водителем легкового такси регулярных медицинских осмотров может и вовсе существовать без привязки к арендным правоотношениям.

Совокупность указанных обстоятельств позволяет размышлять о смешанной природе соглашения. Согласно статье 421 ГК РФ, к такому договору применяются правила гражданского законодательства о договорах, элементы которых он содержит. Однако, по мнению Т.В. Дерюгиной, отнесение поименованных договоров к смешанным не целесообразно. Как указывает автор, многие из таких конструкций (лизинг, транспортная экспедиция и т.д.) нашли свое отражение в гражданском законодательстве и к ним применяется специальное правовое регулирование. Признание их смешанными повлечет необходимость применения норм права, регулирующих те договорные отношения, которые включены в виде элементов в смешанную конструкцию.

Выделение группы поименованных смешанных договоров не имеет теоретического и практического значения⁴⁶⁰.

Вместе с тем, как указывает А.А. Ананьева, «договор, направленный на передачу имущества, не может относиться к группе договоров, направленных на оказание услуг, и наоборот»⁴⁶¹. В этой связи, не однозначна целесообразность квалификации исследуемой юридической конструкции в качестве разновидности договора аренды или договора оказания услуг. Является дискуссионной и позиция В.В. Тощенко о квалификации соглашения об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси в качестве договора аренды транспортных средств, осложненного исполнением или организацией исполнения услуг. Как указывает автор, такие услуги подразделяются на две группы. К первой из них относятся «услуги, связанные с пассажирской перевозкой, которые исполнитель выполняет сам», а именно «техническое обслуживание и содержание легкового такси, предоставление информации в региональную информационную систему легковых такси». Ко второй из них относятся «услуги по организации услуг, связанных с перевозкой пассажира и багажа», а именно «обеспечение возможности прохождения водителями такси медицинских осмотров, действия по обеспечению предоставления информации в региональную информационную систему легковых такси». Как указывает цивилист, исполнитель лишь организует исполнение услуг «второй группы», находит конкретных исполнителей и заключает с ними договоры⁴⁶².

Однако, в данном случае, не учитывается возможность исполнителя самостоятельно оказывать услуги «второй группы» при получении разрешительных документов. Исходя от обратного, техническое обслуживание легкового такси исполнитель также может осуществлять не самостоятельно, а

⁴⁶⁰ Дерюгина Т.В. О дихотомии конструкции смешанного договора // Вестн. Пермского ун-та. Юрид. науки. 2023. № 3 (61). С. 467–478.

⁴⁶¹ Ананьева А.А. Договор оперативного управления перевозками с участием оператора железнодорожных путей сообщения // Вестн. ВГУ. Серия: Право. 2016. № 2 (25). С. 121–132.

⁴⁶² Тощенко В.В. Система договоров перевозок такси автомобильным транспортом : дис. ... канд. юрид. наук : 5.1.3. Ульяновск, 2024. С. 108–109.

посредством привлечения иных исполнителей и заключения с ними договоров. Более того, возникает вопрос относительно разграничения «предоставления информации в региональную информационную систему легковых такси» (услуги, связанные с пассажирской перевозкой, которые исполнитель выполняет сам) и «действий по обеспечению предоставления информации в региональную информационную систему легковых такси» (услуга по организации услуг). Руководствуясь формулировками статьи 13 Закона о такси, предполагаем, что в первом случае идет речь об информации относительно прохождения заказчиком медицинских и технических осмотров, а во втором – об информации относительно предоставления заказчику в пользование транспортного средства до начала осуществления им перевозочной деятельности. При этом по какой-то причине исполнитель в одном случае предоставляет государственным органам соответствующую информацию самостоятельно (однако для исполнения самих этих услуг может привлечь других лиц), а в другом – может оказать «услуги по организации услуг». Также не ясно, кто и по какой причине кроме исполнителя может исполнить обязанность по обеспечению предоставления заказчиком информации в региональную информационную систему легковых такси о получении им транспортного средства в пользование для осуществления профессиональной деятельности.

Учитывая изложенное, при исследовании данной юридической конструкции следует исходить из того, что её отдельные существенные условия дополнительно опосредуют публичные интересы в сфере контроля за перевозочной деятельностью. К их числу относится обязанность исполнителя по информированию государственных органов об использовании или неиспользовании заявителем предоставленной ему возможности прохождения регулярных медицинских осмотров и контроля технического состояния легкового такси (фактически, информирование о соблюдении или несоблюдении правил перевозочной деятельности), а также обязанность по обеспечению своевременного уведомления заказчиком государственных органов о

предоставлении в пользование легкового такси (фактически, обеспечение своевременного документооборота).

С одной стороны, такая совокупность обязанностей исполнителя как «...обеспечивать возможность прохождения регулярных медицинских осмотров и контроля технического состояния транспортного средства...», «...предоставлять государственным органам информацию...», «...обеспечивать предоставление заказчиком уведомления в государственные органы ...» позволяет рассуждать о некой посреднической природе деятельности исполнителя. Во-первых, обеспечение возможности не означает обязательное самостоятельное оказание услуг. Задачи по обеспечению возможности получения заказчиком необходимой услуги и непосредственное оказание самой услуги не являются тождественными. Во-вторых, предоставление государственным органам информации и обеспечение своевременного предоставления заказчиком уведомления в государственные органы являются действиями, несущим для заказчика определенные правовые последствия. В свою очередь, контроль за осуществлением этих действий соглашением сторон возлагается на исполнителя. В-третьих, учитывая гражданско-правовые принципы равенства участников гражданских отношений, свободы договора и диспозитивности, следует признать, что при заключении соответствующего соглашения заказчик добровольно наделяет исполнителя определенными обязанностями. В-четвертых, субъектный состав соглашения позволяет рассуждать о намерении законодателя создать для самозанятых перевозчиков некую амортизирующую прослойку, посредством которой индивидуальные предприниматели и юридические лица, осуществляя свою предпринимательскую деятельность, будут способствовать упорядочиванию и упрощению ведения предпринимательской деятельности самозанятыми перевозчиками.

С другой стороны, в рамках исследуемой договорной конструкции исполнитель своим властным воздействием оказывает косвенное управленческое влияние на деятельность заказчика, что позволяет рассматривать договор об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа

легковым такси через призму договора на оказание услуг по управлению. Как указывает А.А. Ананьева, в предмете договора на оказание услуг по управлению должны быть отражены не только действия оператора (управляющего), но и деятельность, которой он управляет. В рамках управленческой деятельности и установленных соглашением пределах, исполнитель может давать заказчику или иным участникам правоотношений обязательные для исполнения указания. В свою очередь, само по себе управление необходимо для приведения или поддержания объекта правоотношений в заданном состоянии, характеризующимся конкретными критериями, несоблюдение которых негативно влияет на этот объект. Как указывает автор, управление включает планирование, организацию, обеспечение информацией, диспетчирование, контроль и регулирование⁴⁶³. При этом управленческие правоотношения представляются длящимися и предполагают целый комплекс как фактических, так и юридических действий⁴⁶⁴. В свою очередь, разновидностью договора на оказания услуг по управлению является операторский договор, где оператор управляет поведением людей в рамках осуществляемой деятельности.

С третьей стороны, сочетание централизации организационных мероприятий (до получения разрешения на перевозку легковым такси) и косвенной оптимизации контроля за перевозочной деятельностью могут рассматриваться через призму комплексного соглашения. Так, из Постановления Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 13.04.2010 г. по делу № А43-27008/200839-731 следует, что комплексный договор объединяет несколько видов обязательств внутри одного договорного типа⁴⁶⁵. Вместе с тем, по мнению А.С. Зарубина, комплексный договор характеризуется

⁴⁶³ Ананьева А.А. Договор на оказание операторских услуг по управлению // Вестн. Пермского ун-та. Юрид. науки. 2017. № 3 (37). С. 303–311.

⁴⁶⁴ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга третья : Договоры о выполнении работ и оказании услуг. М. : Статут, 2011 С. 829.

⁴⁶⁵ Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 13 апр. 2010 г. № 16996/09 по делу № А43-27008/200839-731 // Вестн. Высшего Арбитраж. Суда Рос. Федерации. 2010. № 8. С. 3–4.

как публично-правовой акт и гражданско-правовой договор⁴⁶⁶. Согласно позиции Е.Б. Козловой, такой договор регулируется комплексными правовыми актами, которые не относятся ни к одной отрасли законодательства⁴⁶⁷. Д.В. Огородов и М.Ю. Чельшев называют такие договоры многоотраслевыми смешанными⁴⁶⁸. А.А. Собчак считает, что комплексный договор содержит несколько различных обязательств, объединенных одной целью⁴⁶⁹. По мнению Т.В. Дерюгиной, комплексный договор имеет многообъектную и многопредметную структуру. При этом в таком договоре каждый предмет имеет свой объект и регулируется отдельными нормами. Как указывает автор, «если же речь идет о договоре, который наряду с разными предметами (к примеру, производство работ, оказание услуг, передачи имущества в собственность) имеет и разные объекты (например, объединенные в одном договоре – разработка добычи полезных ископаемых, строительство склада для хранения строительных материалов, перевозка грузов и проч.), то речь идет о комплексном договоре, объединяющем в себе различные самостоятельные договоры». Однако, комплексный договор является непоименованным. В российском законодательстве не закреплено его правовое регулирование⁴⁷⁰.

По нашему мнению, исследуемая юридическая конструкция фактически обеспечивает своеобразную «триаду безопасной перевозки»: (а) легальное использование транспортного средства; (б) доступ к медицинским осмотрам водителя и контролю технического состояния легкового такси; (в) косвенный контроль целостности исполнения правил перевозочной деятельности. Исходя от обратного, создание соответствующей юридической конструкции не представлялось бы необходимым, так как самозанятые перевозчики легковым

⁴⁶⁶ Зарубин А.С. Основания возникновения и защита прав участников размещения заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. М., 2012. С. 5.

⁴⁶⁷ Козлова Е.Б. Развитие системы договорных моделей, опосредующих создание объектов недвижимого имущества в Российской Федерации : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.03. М., 2014. С. 11.

⁴⁶⁸ Огородов Д.В., Чельшев М.Ю. К вопросу о видах смешанных договоров в гражданском праве // Законодательство и экономика. 2006. № 2. С. 53–59.

⁴⁶⁹ Собчак А.А. Смешанные и комплексные договоры в гражданском праве // Советское государство и право. 1989. № 11. С. 61–66.

⁴⁷⁰ Дерюгина Т.В. О дихотомии конструкции смешанного договора // Вестн. Пермского ун-та. Юрид. науки. 2023. № 3 (61). С. 467–478.

такси могли бы как раньше заключать обособленные договоры аренды транспортных средств и возмездного оказания услуг, а также сочетать их по своему усмотрению. В это же время, на начало 2024 года 80% случаев выявленных нарушений при перевозках легковым такси – это непрохождение водителем медицинского осмотра перед началом рабочего дня, непроведение предрейсового технического контроля транспортного средства, а также отсутствие цветографической схемы на кузове или опознавательного фонаря оранжевого цвета⁴⁷¹. Вместе с тем, если перевозчик легковым такси является индивидуальным предпринимателем или юридическим лицом, то у него должен быть ответственный контролер за проведение соответствующих мероприятий. Однако, если перевозчик является физическим лицом, то сам он, как правило, проводить соответствующие мероприятия неправомошен, а заключение подобных обособленных договоров – дополнительные расходы при учете распределения прибыли с СЗЛТ от каждого принятого заказа.

Учитывая изложенное, если бы законодатель не рассматривал исследуемую конструкцию как инструмент косвенного контроля за перевозочной деятельностью, то соответствующие обязанности исполнителя могли бы существовать вне договорной плоскости. Однако, по нашему мнению, в данном случае произошло смешение договорных и публичных обязанностей исполнителя.

Перевозчик легковым такси несет ответственность за прохождение медицинских осмотров и контроля технического состояния транспортного средства вне зависимости от договорных правоотношений. Если исполнитель в исследуемом соглашении не обеспечит заказчику условия для прохождения данных организационных мероприятий, то это не должно освобождать перевозчика от ответственности за несоблюдение правил перевозочной деятельности. Аналогично соответствующему обстоятельству, при несообщении исполнителем исследуемого соглашения в уполномоченные органы о неиспользовании заказчиком предоставленной ему возможности прохождения

⁴⁷¹ МАДИ выявила более 700 нарушений в такси в январе // mos.ru : [сайт]. URL: <https://www.mos.ru/news/item/135410073/> (дата обращения: 15.03.2025).

медицинских осмотров и контроля технического состояния транспортного средства, то вне зависимости от условий соглашения с заказчиком исполнитель должен нести ответственность перед уполномоченными органами. Следовательно, в исследуемую договорную конструкцию косвенно заложены не только частноправовые обязательства, но и публичные. Более того, если исполнитель сообщает в государственные органы об осознанном недобросовестном осуществлении перевозочной деятельности заказчиком, то это не отвечает субъективным интересам последнего. Следовательно, соответствующие условие договора скорее может рассматриваться в качестве своеобразного предупреждения недобросовестного поведения.

Считаем, что в данном случае исполнитель по договору об обеспечении осуществления деятельности по перевозке легковым такси приобретает особые обязанности как самостоятельный субъект правоотношений на транспорте, которые могут существовать вне договорной плоскости и конкретизироваться отдельно по аналогии со статусом СЗЛТ. Соответствующие договорные обязанности исполнителя могут существовать вне договорной плоскости в качестве обязательного правила поведения участников транспортной деятельности и устанавливаться императивными нормами закона, а не закрепляться как существенные условия, соблюдение которых необходимо для заключения договора. В данном случае представляется возможным ограничить существенные условия сделки, обеспечивающие интересы заявителя в целях осуществления перевозочной деятельности от обязанностей исполнителя, вытекающих из императивных правил поведения в рамках обеспечения транспортной безопасности.

По нашему мнению, при определении правовой природы договора об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси следует учитывать, что дробление соглашения на отдельные элементы не является действенным способом для выявления генеральной линии правоотношений. Используемый подход при исследовании той или иной юридической конструкции не должен способствовать утрате ее оригинальности и

самостоятельности. Например, в свое время применительно к определению правовой природы договора перевозки грузов Г.Ф. Шершеневич определял в качестве одного из его элементов имущественный наем⁴⁷². В свою очередь, как позже указывал К.К. Яичков, «надо идти не путем подведения этого договора под иные виды договоров, известных советскому гражданскому праву, не путем отыскания в нем элементов других договоров, а следует в нем самом найти характеризующие его особенности»⁴⁷³. При этом А.А. Ананьева отмечает, что относительно правовой природы договора перевозки грузов, «по мере развития цивилистической мысли договор выделился в самостоятельный договорный вид с особой направленностью»⁴⁷⁴.

Вместе с тем, дополнительное упорядочивание транспортной деятельности посредством создания для самозанятых перевозчиков легковым такси условий, способствующих соблюдению правил перевозки, удовлетворяет публичные интересы в части обеспечения безопасности транспортной деятельности. Указанные обстоятельства отражают основную цель исследуемого соглашения, демонстрируют индивидуальность юридической конструкции и позволяют рассуждать об отсутствии необходимости её приравнивания к уже существующим видам гражданско-правовых договоров. Направленность соглашения реализуется как на этапе оптимизации организационных процедур до начала осуществления перевозочной деятельности, так и на этапе непосредственного осуществления перевозочной деятельности.

Представляется, что исследуемое соглашение является самостоятельной договорной конструкцией. При этом правоотношения исполнителя и заказчика преимущественно обладают длительным характером. Первоначально, исполнитель совершает комплекс действий, направленных на реализацию организационных мероприятий для обеспечения заказчику возможности подтвердить готовность к соблюдению правил осуществления деятельности по

⁴⁷² Шершеневич Г.Ф. Курс торгового права. Т. 2. СПб. : Тип. т-ва печ. и изд. дела Труд, 1908. С. 240.

⁴⁷³ Яичков К.К. Договор перевозки и его значение в осуществлении планов народно-хозяйственной деятельности // Советское государство и право. 1955. № 5. С. 68.

⁴⁷⁴ Ананьева А.А. Договор оперативного управления перевозками с участием оператора железнодорожных путей сообщения // Вестн. ВГУ. Серия: Право. 2016. № 2 (25). С. 121–132.

перевозке физических легковым такси при получении соответствующего разрешения. Затем, исполнитель осуществляет последующее поддержание предоставленного комплекса прав в установленных пределах при обеспечении заказчику возможности дальнейшей реализации перевозочной деятельности в соответствии с законодательными правилами.

Учитывая изложенное, по договору об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажира и багажа исполнитель обязуется предоставить заказчику на возмездной основе комплекс прав, включающий временное владение и пользование легковым такси, прохождение регулярных медицинских осмотров и технического состояния транспортного средства, а заказчик обязуется самостоятельно использовать предоставленные права по назначению. Издержки, связанные с техническим обслуживанием и содержанием транспортного средства в императивном порядке возлагаются на исполнителя, но не являются существенным условием сделки.

Оплата по данному договору должна производиться вне зависимости от регулярности пользования заказчиком предоставленными правами, а именно за возможность их использования. Такое соглашение является синаллагматическим, консенсуальным и возмездным. Исследуемое соглашение также является письменным.

В результате проведенного исследования, считаем, что представляется целесообразной классификация договора об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажира и багажа в качестве самостоятельного соглашения с особой направленностью. Заключение этого договора освобождает заявителя от получения разрешения для осуществления перевозочной деятельности, являющего физическим лицом, от необходимости заключения обособленных договоров аренды транспортного средства без экипажа, возмездного оказания услуг по проведению регулярных медицинских осмотров, возмездного оказания услуг по проведению регулярных осмотров технического состояния транспортного средства. При этом элемент аренды фактически играет роль привязки к комплексу прав, направленных на обеспечение безопасной

транспортной деятельности. Одновременно, обязанность исполнителя по информированию уполномоченных органов о наступлении определенных обстоятельств должна существовать вне договорной плоскости и вытекать из императивных требований закона. Вместе с тем, представляется целесообразным расширение субъектного состава заказчиков по договору об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, что в целом положительно скажется на осуществлении перевозочной деятельности. При этом заключение исследуемого договора индивидуальными предпринимателями и юридическими лицами, потенциально являющимися заказчиками, должно осуществляться на добровольной основе с возможностью выбора иных договорных конструкций.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Результатом проведенного исследования является систематизация договоров по перемещению физических лиц автомобильным транспортом с использованием цифровых сервисов в Российской Федерации. Обоснована теоретическая и практическая значимость выделения транспортных договоров и их систематизации. Сформулировано определение транспортного договора и продемонстрировано расширение субъектного состава исполнителей транспортных услуг. При формировании соответствующей системы договоров обоснована целесообразность ее деления на подсистему, включающую совокупность соглашений, направленных на непосредственное перемещение объекта из пункта отправления в пункт назначения посредством транспортного средства, а также подсистему, состоящую из договоров, направленных на обеспечение организации транспортного процесса.

Проведенный анализ организации транспортной деятельности с использованием цифровых сервисов позволил определить влияние глобальной цифровизации на транспортную деятельность. Обосновано, что совместное использование транспортных средств получило развитие именно благодаря интеграции новейших цифровых технологий. При этом сформулирована позиция, согласно которой цифровая платформа и агрегатор информации о товарах (услугах) как ее разновидности являются цифровой транспортной инфраструктурой. На их основе функционируют цифровые сервисы и организуются правоотношения по перемещению физических лиц автомобильным транспортом. Цифровой сервис рассматривается как продукт цифровой платформы, направленный на дальнейшую реализацию благ потребителям.

Вместе с тем, правоотношения с участием владельцев (операторов) цифровых сервисов при организации перемещений физических лиц преобразуют структуру взаимодействия сторон. Из этого следует, что такие понятия как каршеринг, карпулинг и другие являются собирательным, происходят от

экономической модели совместного потребления, отражают всю структуру правоотношений. С учетом указанного, обосновывается целесообразность создания новых обособленных юридических конструкций договора об организации личной мобильности и договора о совместной деятельности попутчиков.

Также рассмотрена социально-экономическая составляющая правоотношений в рамках перевозок по запросу. В результате исследования выявлена сущность данных правоотношений и сформулирована новая юридическая конструкция договора фрахтования транспортного средства для перевозки пассажира и багажа по запросу. Обосновано, что выполняя социальное предназначение, такие перевозки формируют комплексную потребность персонализированной группы физических лиц и позволяют согласовать частные интересы в процессе обеспечения общественных.

Представляется, что введение вышеуказанных договорных конструкций благоприятно скажется на правовом регулировании транспортной деятельности, безопасности транспортного комплекса и судебной практике, а также обеспечит интересы потребителей транспортных услуг.

Отдельное внимание уделяется правоотношениям между СЗЛТ и перевозчиком легковым такси. В результате исследования доказано, что их отношения имеют единую цель, проявляющуюся в последующем заключении публичного договора фрахтования легкового такси. Обосновано, что деятельность соответствующих субъектов является совместной. Учитывая организационную значимость деятельности СЗЛТ и перевозчика легковым такси, данную юридическую конструкцию следует именовать договором об организации перевозок пассажира и багажа легковым такси.

Исследование сущности договора об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси позволяет классифицировать его как самостоятельное соглашение с особой направленностью. При этом представляется целесообразным ограничить перечень существенных условий договора и разделить обязанности исполнителя на

договорные и внедоговорные, поскольку часть из них обеспечивает публичные интересы в косвенном контроле за деятельностью перевозчика.

Также проведено исследование государственного регулирования деятельности по перемещению физических лиц автомобильным транспортом. В результате выявлено отсутствие единообразного подхода к контролю за пассажирскими перевозками и альтернативными способами перемещений физических лиц автомобильным транспортом без получения услуг профессионального управления в целях удовлетворения транспортных потребностей. В этой связи, при организации таких перемещений физических лиц предлагается возложить на владельцев (операторов) цифровых сервисов определенные обязанности в целях обеспечения безопасности потребителей и создать единый реестр владельцев (операторов) цифровых транспортных сервисов организации мобильности населения.

Таким образом, проведенное исследование позволяет расширить представление о деятельности по перемещению физических лиц автомобильным транспортом с использованием цифровых сервисов в Российской Федерации. Сформулированные в настоящей работе выводы и предложения могут служить базисом для дальнейших научных изысканий, а его отдельные элементы учитываться при создании специализированной нормативно-правовой базы. С учетом вышеизложенного, полагаем, что задачи, поставленные в рамках настоящего исследования, решены в полном объеме, а цель – достигнута.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Нормативные правовые акты Российской Федерации

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 05.12.1994. – № 32. – Ст. 3301.
2. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 29.01.1996. – № 5. – Ст. 410.
3. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть четвертая) от 18.12.2006 № 230-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 25.12.2006. – № 52. – Ст. 5496.
4. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 17.06.1996. – № 25. – Ст. 2954.
5. Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» // Собрание законодательства РФ. – 12.11.2007. – № 46. – Ст. 5555.
6. Федеральный закон от 10.07.2023 № 301-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О защите конкуренции» // Собрание законодательства РФ. – 17.07.2023. – № 29. – Ст. 5319.
7. Федеральный закон от 29.12.2022 № 580-ФЗ «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 02.01.2023. – № 1. – Ст. 27.
8. Федеральный закон от 02.07.2021 № 296-ФЗ «Об ограничении выбросов парниковых газов» // Собрание Законодательства РФ. – 02.07.2021. – № 27. – Ст. 5124.
9. Федеральный закон от 24.02.2021 № 26-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного

электрического транспорта» // Собрание законодательства РФ. – 01.03.2021. – № 9. – Ст. 1473.

10. Федеральный закон от 31.07.2020 № 258-ФЗ «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 03.08.2020. – № 31. – Ст. 5017.

11. Федеральный закон от 31.07.2020 № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 03.08.2020. – № 31. – Ст. 5007.

12. Федеральный закон от 27.11.2018 № 422-ФЗ «О проведении эксперимента по установлению специального налогового режима «Налог на профессиональный доход» // Собрание законодательства РФ. – 03.12.2018. – № 49. – Ст. 7494.

13. Федеральный закон от 29.12.2017 № 442-ФЗ «О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 01.01.2018. – № 1. – Ст. 26.

14. Федеральный закон от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 20.07.2015. – № 29. Ст. 4346.

15. Федеральный закон от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» // Собрание законодательства РФ. – 08.04.2013. – № 14. – Ст. 1652.

16. Федеральный закон от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» // Собрание законодательства РФ. – 09.05.2011. – № 19. – Ст. 2716.

17. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 12.11.2007. – № 46. – Ст. 5553.

18. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. – 11.12.1995. – № 50. – Ст. 4873.

19. Федеральный закон от 09.02.2007 №16-ФЗ «О транспортной безопасности» // Собрание законодательства РФ. – 12.02.2007. – № 7. – Ст. 837.

20. Федеральный закон 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» // Собрание Законодательства РФ. – 13.01.2003. – № 2. – Ст. 170.

21. Федеральный закон от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» // Собрание законодательства РФ. – 31.07.2006. – № 31. – Ст. 3434.

22. Федеральный закон от 25.10.2007 № 234-ФЗ «О внесении изменений в Закон Российской Федерации «О защите прав потребителей» и часть вторую Гражданского кодекса Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 29.10.2007. – № 44. – Ст. 5282.

23. Закон РФ от 07.02.1992 № 2300-1 «О защите прав потребителей» // Собрание законодательства РФ. – 15.01.1996. – № 3. – Ст. 140.

24. Постановление Правительства РФ от 24.07.2023 № 1201 «Об утверждении Положения о федеральной государственной информационной системе легковых такси» // Собрание законодательства РФ. – 07.08.2023. – № 32. – Ст. 6344.

25. Постановление Правительства РФ от 24.07.2023 № 1201 «Об утверждении Положения о федеральной государственной информационной системе легковых такси» // Собрание законодательства РФ. – 07.08.2023. – № 32. – Ст. 6344.

26. Постановление Правительства РФ от 04.07.2023 № 1101 «Об утверждении Правил предоставления службой заказа легкового такси доступа федеральному органу исполнительной власти в области обеспечения безопасности или его территориальному органу к информационным системам и базам данных, используемым для получения, хранения, обработки и передачи заказов легкового такси» // Собрание законодательства РФ. – 10.07.2023. – № 28. – Ст. 5220.

27. Постановление Правительства РФ от 31.12.2020 № 2463 «Об утверждении Правил продажи товаров по договору розничной купли-продажи, перечня товаров длительного пользования, на которые не распространяется требование

потребителя о безвозмездном предоставлении ему товара, обладающего этими же основными потребительскими свойствами, на период ремонта или замены такого товара, и перечня непродовольственных товаров надлежащего качества, не подлежащих обмену, а также о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 18.01.2021. – № 3. – Ст. 593.

28. Постановление Правительства РФ от 07.10.2020 № 1616 «О лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами» // Собрание законодательства РФ. – 19.10.2020. – № 42. – Ст. 6582.

29. Постановление Правительства РФ от 01.10.2020 № 1586 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» // Собрание законодательства РФ. – 12.10.2020. – № 41. – Ст. 6428.

30. Постановление Правительства РФ от 26.11.2018 № 1415 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств» // Собрание законодательства РФ. – 03.12.2018. – № 49. – Ст. 7619.

31. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 22.11.1993. – № 47. – Ст. 4531.

32. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 03.11.2023 № 3097-р «Об утверждении стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года» // Собрание законодательства РФ. – 13.11.2023. – № 46. – Ст. 8274.

33. Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2022 № 4261-р «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года» // Собрание законодательства РФ. – 02.01.2023. – № 1. – Ст. 422.

34. Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // Собрание законодательства РФ. – 13.12.2021. – № 50. – Ст. 8613.

35. Распоряжение Правительства РФ от 29.10.2021 № 3052-р «Об утверждении стратегии социально-экономического развития Российской Федерации с низким уровнем выбросов парниковых газов до 2050 года» // Собрание законодательства РФ. – 08.11.2021. – № 45. – Ст. 7556.

36. Распоряжение Правительства РФ от 23.08.2021 № 2290-р «Об утверждении Концепции по развитию производства и использования электрического автомобильного транспорта в Российской Федерации на период до 2030 года» // Собрание законодательства РФ. – 30.08.2021. – № 35. – Ст. 6327.

37. Распоряжение Правительства РФ от 25.03.2020 № 724-р «Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования» // Собрание законодательства РФ. – 30.03.2020. – № 13. – Ст. 1995.

Зарубежные нормативные правовые акты

38. Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing // White&Case : [website]. URL: <https://www.whitecase.com/publications/article/car-sharing-act-new-benefits-car-sharing-offerings-germany> (дата обращения: 20.02.2025).

39. La loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement // Legifrance : [website]. URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000022470434> (дата обращения: 20.02.2025).

40. La loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TECV) // Legifrance : [website]. URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/jorftext000031044385/> (дата обращения: 20.02.2025).

Монографии

41. Азарова, Е.Г. Право и экономическая деятельность: современные вызовы : монография / Е.Г. Азарова, А.А. Аюрова, М.К. Белобаченко и др.; под общ. ред. А.В. Габова. – Москва : Статут, 2015. – 399 с.

42. Ананьева, А.А. Очерк о юридических конструкциях в транспортном праве : монография / А. А. Ананьева. – Саратов : Ай Пи Эр Медиа, 2014. – 112 с.

43. Андреев, В.К. Защита права юридического лица в условиях применения цифровых технологий : монография / В.К. Андреев, В.А. Лаптев. – М.: Проспект, 2022. – 208 с.

44. Белых, В.С. Транспортное законодательство России и зарубежных государств, ЕС, ШОС, ЕврАзЭС (сравнительно-правовой анализ) : монография: учебно-практическое пособие / В.С. Белых, В.А. Бублик. – Москва : Проспект, 2009. – 152 с.

45. Безопасность государства и благополучие человека: в 2 т. : монография / Н. В. Ариев, К. М. Бобров, О. Е. Буженко и др. — Москва : Издательский дом «Дело» РАНХиГС, 2024. – 1 т. – 384 с.

46. Вайпан, В.А. Проблемы создания цифровой экосистемы: правовые и экономические аспекты : монография / В.А. Вайпан, М.А. Егорова. – М.: Юстицинформ, 2021. – 276 с.

47. Гречуха, В.Н. Правовое регулирование деятельности наземного транспорта : монография / В.Н. Гречуха. – Москва : Юстиция, 2016. – 298 с.

48. Иванов, В.В. Общая теория договора : монография / В.В. Иванов. – М.: Юрист, 2006. – 238 с.

49. Иванова, Т.Н. Очерки по транспортному праву : монография / Т.Н. Иванова. – М.: Юстицинформ, 2021. – 104 с.

50. Иванова, Т.Н. Транспортное право и законодательство: содержание и перспективы развития : монография / Т.Н. Иванова. – М.: Юстицинформ, 2022. – 152 с.

51. Кулаков, В.В. Гражданско-правовые договоры: актуальные проблемы правового регулирования отдельных видов : монография / В.В. Кулаков. – М.: Юрлитинформ, 2014. – 320 с.

52. Лаптев, В.А. Цифровое правосудие. Цифровой документ : монография / В.А. Лаптев, Н.И. Соловяненко. – М.: Проспект, 2023. – 248 с.

53. Подузова, Е.Б. Организационные договоры в гражданском праве : монография / Е.Б. Подузова. – М.: Проспект, 2013. – 150 с.

54. Романец, Ю.В. Система договоров в гражданском праве России : монография / Ю.В. Романец. – М.: Норма, Инфра-М, 2013. – 496 с.

55. Санникова, Л.В. Цифровые активы: правовой анализ : монография / Л.В. Санникова, Ю.С. Харитонов. – Москва: 4 Принт, 2020. – 304 с.

Учебная литература, комментарии

56. Абрамов, В.Ю. Правовое регулирование новых видов предпринимательской деятельности : практическое пособие / В.Ю. Абрамов, Ю.В. Абрамов. – М.: Юстицинформ, 2023. – 320 с.

57. Актуальные проблемы транспортного права : учебник / А.А. Ананьева, В.К. Андреев и др.; под ред. А.В. Габова, С.Ю. Морозова. – Москва: Проспект, 2023. – 640 с.

58. Андреев, В.К. Транспортное право : учебное пособие / В.К. Андреев, М.В. Самойлова. – Калинин: Калинин. ун-та, 1977. – 84 с.

59. Архипов, В.В. Интернет-право : учебник и практикум для бакалавриата и магистратуры / В.В. Архипов. – М.: Юрайт, 2016. – 249 с.

60. Асеев, С.В. Транспортное право. Общая часть : учебное пособие / С.В. Асеев. – Н. Новгород : ФГОУ ВПО «ВГАВТ», 2005. – 92 с.

61. Асеев, С.В. Транспортное право. Специальная часть : учебное пособие / С.В. Асеев. – Н. Новгород: ФГОУ ВПО «ВГАВТ», 2009. – 117 с.

62. Афанасьев, В.Г. Научное управление обществом (Опыт системного исследования) / В.Г. Афанасьев. – 2-е изд., доп. – Москва: Политиздат, 1973. – 391 с.

63. Бекленищева, И.В. Гражданско-правовой договор : классическая традиция и современные тенденции / И.В. Бекленищева. – М.: Статут, 2006. – 204 с.

64. Брагинский, М.И., Витрянский, В.В. Договорное право. Книга третья : Договоры о выполнении работ и оказании услуг / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. – 2-е изд., стер. – М.: Статут, 2011. – 1055 с.

65. Брагинский, М.И., Витрянский, В.В. Договорное право. Книга четвертая : Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта / М. И. Брагинский, В.В. Витрянский. – 2-е изд., стер. – М.: Статут, 2011. – 910 с.

66. Брагинский, М.И. Витрянский, В.В. Договорное право. Книга пятая : Договоры о займе, банковском кредите и факторинге. Договоры, направленные на создание коллективных образований : в 2 т. / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. – 2-е изд., стер. – Москва: Статут, 2011. – 2 т. – 735 с.

67. Быков, А.Г. Комментарий к Устам автомобильного транспорта союзных республик / А.Г. Быков, Д.И. Половинчик, Г.П. Савичев. – М.: Юрид. лит., – 1978. – 232 с.

68. Бычков, А.И. Правовое регулирование экономики совместного потребления / А.И. Бычков. – М.: Инфотропик Медиа, 2019. – 136 с.

69. Бычков, В.П. Экономика автотранспортного предприятия : учебник для студентов, обучающихся по специальности 080502 «Экономика и управление на предприятии транспорта» / В.П. Бычков. – Москва: ИНФРА-М, 2011. – 382 с.

70. Вавин, Н.Г. Товарищество простое, полное и на вере : научно-практический комментарий к ст. ст. 276-317 гражданских кодексов РСФСР и СССР / Н.Г. Вавин, А.Э. Вормс, члены Моск. коллегии защитников. – 2-е изд., испр. и доп. – Москва: Право и жизнь, 1928. – 194 с.

71. Вайпан, В.А. Лекции по предпринимательскому праву. Новое в правовом регулировании бизнеса. / В.А. Вайпан. – М.: Издательство «Юрист», 2013. – 360 с.
72. Гафарова, Г.Р. Защита прав потребителей : учебное пособие / Г.Р. Гафарова, З.М. Фаткудинова. – М.: Юстицинформ, 2018. – 243 с.
73. Гонгало, Б.М. Гражданское право : Учебник: в 2 т. / Б.М. Гонгало. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Статут, 2017. – 1 т. – 511 с.
74. Гонгало, Б.М. Гражданское право : Учебник: в 2 т. / Б.М. Гонгало. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Статут, 2017. – 2 т. – 544 с.
75. Гречуха, В.Н. Транспортное право России : учебник для академического бакалавриата / В.Н. Гречуха. – 2-е изд., перераб. и доп. – Москва: Издательство Юрайт, 2018. – 484 с.
76. Гречуха, В.Н. Транспортное право России : учебное пособие для магистрантов / В.Н. Гречуха. – М.: Издательство Юрайт, 2015. – 583 с.
77. Грудцына, Л.Ю. Гражданское право России : Учебник для вузов / Л.Ю. Грудцына, А.А. Спектор. – М.: Юстицинформ, 2008. – 560 с.
78. Гражданское право : учебник : в 3 т. / Е.Н. Абрамова, Н.Н. Аверченко, К.М. Арсланов и др.; под ред. А.П. Сергеева. – 2-е изд., перераб. и доп. – Москва: Проспект, 2020. – 2 т. – 880 с.
79. Гражданское право : учебник : в 2 т. / С.С. Алексеев, О.Г. Алексеева, К.П. Беляев и др.; под ред. Б.М. Гонгало. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Статут, 2018. – 1 т. – 326 с.
80. Гражданское право : учебник : в 2 т. / С.С. Алексеев, О.Г. Алексеева, К.П. Беляев и др.; под ред. Б.М. Гонгало. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Статут, 2018. – 2 т. – 357 с.
81. Данилова, Е.Н. Советское хозяйственное право / Е.Н. Данилова, И.С. Перетерский, С.И. Раевич. – Москва; Ленинград: Гос. изд-во, 1926. – 216 с.
82. Егiazаров, В.А. Транспортное право : учебник / В.А. Егiazаров. – 8-е изд., доп. и перераб. – М.: Юстицинформ, 2015. – 95 с.

83. Егорова, М.А. Коммерческое право : учебник для вузов / М.А. Егорова. – М.: «РАНХиГС при Президенте РФ», «Статут», 2013. – 335 с.
84. Ефимова, Л.Г. Рамочные (организационные) договоры / Л.Г. Ефимова. – М.: Волтерс Клувер, 2006. – 95 с.
85. Зайцев, О.В. Современные проблемы доктрины гражданского права / О.В. Зайцев. – М.: Статут, 2017. – 88 с.
86. Иоффе, О.С. Обязательственное право / О.С. Иоффе. – М.: Юрид. лит., 1975. – 880 с.
87. Кабалкин, А.Ю. Гражданско-правовые договоры в России. Общие положения. Курс лекций / А.Ю. Кабалкин. – М.: Юрид. лит., 2002. – 224 с.
88. Канторович, Я.А. Основные идеи гражданского права: научное издание / Я. А. Канторович. – Харьков: Юридическое изд-во НКЮ УССР, 1928. – 309 с.
89. Карапетов, А.Г. Аренда: комментарий к статьям 606–625 и 650–655 Гражданского кодекса Российской Федерации / А. Г. Карапетов. – Москва: М-Логос, 2023. – 816 с.
90. Карапетов, А.Г. Свобода договора и ее пределы : в 2 т. / А.Г. Карапетов, А.И. Савельев. – М.: Статут, 2012. – 1 т. – 293 с.
91. Карапетов, А.Г. Свобода договора и ее пределы : в 2 т. / А.Г. Карапетов, А.И. Савельев. – М.: Статут, 2012. – 2 т. – 288 с.
92. Кейлин, А.Д. Транспортное право СССР и капиталистических стран : Договор перевозки. вып. 1 / А.Д. Кейлин. – М.: Междунар. кн., 1938. – 119 с.
93. Красавчиков, О.А. Категории науки гражданского права. Избранные труды : в 2 т./ Красавчиков О.А., Ем В.С. – М.: Статут, 2005. – 2 т. – 494 с.
94. Кусков, А. С. Потребительское право. Практикум : учебное пособие для вузов / А. С. Кусков, И. С. Иванов. – Москва: Издательство Юрайт, 2024. – 309 с.
95. Лунц, Л.А., Новицкий, И.Б. Общее учение об обязательстве / Л.А. Лунц, И.Б. Новицкий. – М.: Госюриздат, 1950. – 416 с.
96. Майданик, Л.А. Материальная ответственность за повреждение здоровья / Л.А. Майданик, Н.Ю. Сергеева. – М.: Госюриздат, 1953. – 151 с.

97. Малышев, К.И. Курс общего гражданского права России: в 4 т. / К.И. Малышев. – СПб.: Типография М. М. Стасюлевича, 1880. – 1 т. – 892 с.
98. Мейер, Д.И. Русское гражданское право / Д.И. Мейер, А. Вицин. – 3-е изд., испр. – СПб.: Тип. Н. Тиблена и комп., 1864. – 789 с.
99. Молчанов, А.А. Гражданское право: курс лекций / А.А. Молчанов. – М.: Эксмо, 2010. – 574 с.
100. Морозов, С.Ю. Транспортное право : учебник для вузов / С.Ю. Морозов. – 6-е изд., перераб. и доп. – Москва: Издательство Юрайт, 2024. – 322 с.
101. Морозов, С.Ю. Система транспортных организационных договоров / С.Ю. Морозов. – М.: Норма, 2011. – 352 с.
102. Морозов, С.Ю. Транспортное право : учебное пособие / С.Ю. Морозов. – М.: ВолтерсКлувер, 2007. – 320 с.
103. Основы цифровой экономики : учебное пособие / Бренделева, Е.А., Гончаров, Ю.А., Коломейцева, А.А. и др.; под ред. М.И. Столбова, Е.А. Бренделева. – М.: Издательский дом «Научная библиотека», 2018. – 238 с.
104. Победоносцев, К.П. Курс гражданского права : в 3 т. / К.П. Победоносцев – М.: Зерцало, 2003. – 1 т. – 768 с.
105. Платформенная занятость: определение и регулирование / О.В. Синявская, С.С. Бирюкова, и др. – М.: НИУ ВШЭ, 2021. – 78 с.
106. Покровский, И.А. Основные проблемы гражданского права / И.А. Покровский. – Петроград: Юрид. кн. скл. «Право», 1917. – 328 с.
107. Правовые позиции Верховного Суда Российской Федерации по вопросам частного права. Выпуск № 7 (сентябрь 2022 г. – август 2023 г.) / Е. Д. Автонова, С. В. Гвоздева, А. Г. Карапетов и др. – Москва: М-Логос, 2023. – 370 с.
108. Рыбалов, А.О. Право собственности (комментарий к ст. 209 ГК РФ) / А.О. Рыбалов. – М.: М-Логос, 2017. – 96 с.
109. Рясенцев, В.А. Советское гражданское право : учебник для вузов по специальности «Правоведение» : в 2 ч. / В. А. Рясенцев. – 3-е изд., перераб. и доп. – Москва: Юридическая литература, 1987. – 2 ч. – 575 с.

110. Садиков, О.Н. Правовое регулирование международных перевозок / О.Н. Садиков. – Москва: Юрид. лит., 1981. – 286 с.
111. Сарбаш, С.В. Исполнение договорного обязательства / С.В. Сарбаш. – М.: Статут, 2005. – 636 с.
112. Сергеев, А.П. Гражданское право : учебник : в 3 т. / А.П. Сергеев. – 2-е изд., перераб. и доп. – Москва: Проспект, 2016. – 3 т. – 736 с.
113. Степанов, С.А. Гражданское право : учебник: в 3 т. / С.А. Степанов. – Москва: Проспект, 2011. – 2 т. – 710 с.
114. Советское гражданское право. учебник : в 2 т. / М.Я. Кириллова, В.И. Кофман, Л.Г. Кузнецова и др.; под ред. А.О. Красавчикова. – 2-е изд. – М.: Высш. шк., 1972. – 1 т. – 448 с.
115. Степанова, Е.Е. Проблемы защиты прав потребителей (по материалам судебной практики мировых судей Санкт-Петербурга и Ленинградской области) : учебное пособие / Е.Е. Степанова. – СПб.: Гамма, 2023. – 82 с.
116. Столбова, М.И. Основы цифровой экономики : учебное пособие / М.И. Столбова, Е.А. Бренделева. – М.: Издательский дом «Научная библиотека», 2018. – 238 с.
117. Суханов, Е.А. Российское гражданское право : учебник : в 2 т. Общая часть. Вещное право. Наследственное право. Интеллектуальные права. Личные неимущественные права / Е.А. Суханов. – 2-е изд., – М.: Статут, 2011. – 1 т. – 960 с.
118. Суханов, Е.А. Российское гражданское право : учебник : в 2 т. Обязательственное право / Е.А. Суханов. – 2-е изд., – М.: Статут, 2011. – 2 т. – 1208 с.
119. Тарасенкова, А.Н. Движимое имущество: что, где и как арендовать / А.Н. Тарасенкова. – М.: ред. «Российской газеты», 2021. – 143 с.
120. Тарасов, М.А. Договор перевозки / М.А. Тарасов. – Ростов н/Д : Изд-во Рост. ун-та, 1965. – 456 с.
121. Тарасов, М.А. Транспортное право / М.А. Тарасов. – Ростов н/Д : Изд-во Рост. ун-та, 1968. – 242 с.

122. Тихомиров, Ю.А. Курс административного права и процесса / Ю.А. Тихомиров. – Москва: Юринформцентр, 1998. – 798 с.
123. Толстой, В.С. Исполнение обязательств / В.С. Толстой – М.: Юрид. лит., 1973. – 208 с.
124. Транспортное право. Общая часть : учебник / С.В. Борисова, Е.В. Гоц и др.; под ред. Н.А. Духно, А.И. Землина. – М.: Юридический институт МИИТа, 2017. – 259 с.
125. Транспортное право : учебник для вузов / С.В. Борисова, Е.В. Гоц и др.; под ред. Н.А. Духно, А. И. Землина. – 4-е изд., перераб. и доп. – Москва: Издательство Юрайт, 2024. – 522 с.
126. Транспортное право : учебное пособие / В.Г. Ермолаев, Ю.Б. Маковский и др. – М.: Былина, 2001. – 384 с.
127. Троегубов, В.И. Транспортное право : учебник / В.И. Троегубов. – М.: Транспорт, 1975. – 120 с.
128. Туровцев, В.И. Государственный и общественный контроль в СССР / В. И. Туровцев. – Москва: Наука, 1970. – 332 с.
129. Цифровое право : учебник / Л.В. Андреева, В.В. Блажеев и др.; под ред. В.В. Блажеева, М.А. Егоровой. – М.: Проспект, 2020. – 637 с.
130. Черепяхин, Б.Б. К вопросу о договорном принуждении в советском транспортном праве : научное издание / Б.Б. Черепяхин. – Иркутск: Иркутский гос. ун-т, 1929. – 36 с.
131. Шевченко, А.С. Деликтные обязательства в российском гражданском праве : учебное пособие / А.С. Шевченко, Г.Н. Шевченко. – М.: Статут, 2013. – 64 с.
132. Шершеневич, Г.Ф. Курс торгового права : в 4 т. Введение. Торговые деятели / Г.Ф. Шершеневич. – Москва: Издательство Юрайт, 2024. – 1 т. – 397 с.
133. Шершеневич, Г.Ф. Наука гражданского права в России / Г.Ф. Шершеневич – М.: Статут, 2003. – 128 с.

134. Яичников, К.К. Вопросы советского транспортного права / К.К. Яичков. – М.: Госюриздат, 1957. – 296 с.

Статьи

135. Авдокушин, Е.Ф. Экономика совместного потребления: сущность и некоторые тенденции развития / Е.Ф. Авдокушин, Е.Г. Кузнецова // Экономика и бизнес. – 2019. – № 2. – С. 6-19.

136. Ананьева, А.А. Договор на оказание операторских услуг по управлению / А.А. Ананьева // Вестник Пермского университета. Юридические науки. – 2017. – № 3. – С. 303-311.

137. Ананьева, А.А. Договор оперативного управления перевозками с участием оператора железнодорожных путей сообщения / А.А. Ананьева // Вестник ВГУ. Серия: Право. – 2016. – № 2. – С. 121-132.

138. Ананьева, А.А. Совершенствование правового и индивидуального регулирования работы сервисов заказа услуг такси как одна из мер, направленных на защиту прав пассажиров / А.А. Ананьева // Транспортное право. – 2020. – № 4. – С. 20-23.

139. Андреев, В.К. Договор перевозки грузов железнодорожным транспортом в современных условиях / В.К. Андреев // Журнал предпринимательского и корпоративного права. – 2017. – № 2. – С. 45-48.

140. Андреева, Л.В. Элементы цифровых технологий в торговой и закупочной деятельности (правовой аспект) / Л.В. Андреева // Предпринимательское право. – 2019. – № 1. – С. 15-21.

141. Арсланов, К.М. О соотношении ст. 632 (фрахтование на время) и ст. 787 (договор фрахтования — чартер) Гражданского кодекса РФ / К.М. Арсланов // Транспортное право. – 2018. – № 1. – С. 3-6.

142. Бажина, М.А. К вопросу о разграничении договора аренды транспортного средства и договора фрахтования / М.А. Бажина // Бизнес, менеджмент, право. – 2017. – № 3-4. – С. 49-52.

143. Барышников, М.В. К вопросу о понятии «транспортное средство» в российском законодательстве / М.В. Барышников, М.В. Костенников, А.В. Елисеев // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. – 2019. – № 1. – С. 62-68.

144. Бевзенко, Р.С. Нужна ли арендодателю собственность на предмет договора аренды? / Р.С. Бевзенко // Журнал РШЧП. – 2019. – № 2. – С. 236-244.

145. Белов, В.А. Онлайн-посреднические платформы: обсуждаемые подходы и отечественная система правового регулирования / В.А. Белов // Закон. – 2022. – № 6. – С. 116-125.

146. Белов, В.А. Цифровое посредничество и потребительские отношения: правовая природа и ответственность / В.А. Белов // Актуальные проблемы российского права. – 2022. – № 8. – С. 68-82.

147. Боярская, Ю.Н. Анализ общих и специальных норм гражданского законодательства, регулирующих договор каршеринга / Ю.Н. Боярская // Юрист. – 2019. – № 8. – С. 39-43.

148. Брызгалин, А.В. Договор о совместной деятельности / А.В. Брызгалин // Право и экономика. – 1994. – № 11-12. – С. 15-21.

149. Бубновская, Т.А. Райдшеринг как объект правового регулирования / Т.А. Бубновская // Транспортное право. – 2017. – № 4. – С. 10-13.

150. Бубновская, Т.А. К вопросу о каршеринге: правовые аспекты / Т.А. Бубновская, Ю.Б. Суворов // Юрист. – 2018. – № 7. – С. 32-36.

151. Бурова, И.Л. О некоторых проблемах правового регулирования новых видов транспортных средств с электродвигателем / И.Л. Бурова, М.В. Рудов // Имущественные отношения в Российской Федерации. – 2019. – № 2. – С. 84-93.

152. Бычков, А.И. Поворкуем о коворкинге / А.И. Бычков // ЭЖ-Юрист. – 2017. – № 42. – С. 10.

153. Бычков, А.И. Посредничество при оказании юридических услуг: практика, риски, перспективы / А.И. Бычков // Новая бухгалтерия. – 2016. – № 9. – С. 130-143.

154. Бычков, А.И. Правовые аспекты деятельности агрегаторов / А.И. Бычков // Новая бухгалтерия. – 2017. – № 8. – С. 114-131.
155. Бычков, В.П. Государственное регулирование автотранспортной деятельности: особенности и пути развития / В.П. Бычков, В.И. Прядкин // РСЭУ. – 2020. – № 1. – С. 61-67.
156. Вайпан, В.А. Правовое регулирование транспортной деятельности / В.А. Вайпан // Право и экономика. – 2012. – № 6. – С. 18-42.
157. Вавилин Е.В. Транспортное законодательство в условиях развития предпринимательства и модернизации российской экономики / Е.В. Вавилин, Д.Е. Петров // Правовая политика и правовая жизнь. – 2010. – № 2. – С. 118-125.
158. Власова, Н.В. Агентский договор в российском законодательстве и международной коммерческой практике / Н.В. Власова // Журнал российского права. – 2013. – № 3. – С. 100-109.
159. Габазов, Т.С. Злоупотребление правом недобросовестными потребителями: судебная практика и возможные пути решения / Т.С. Габазов // Право и практика. – 2019. – № 2. – С. 226-228.
160. Горева, А.А. Договор простого товарищества и его виды: российское право в сравнительно-правовом аспекте / А.А. Горева // Вестник гражданского права. – 2020. – № 6. – С. 30-66.
161. Гречуха, В.Н. Понятие транспортных договоров и их классификация / В.Н. Гречуха // Вопросы экономики и права. – 2012. – № 45. – С. 71-75.
162. Григорович, Е.В. К вопросу об ответственности агрегаторов такси / Е.В. Григорович // ПРЭД. – 2023. – № 4. – С. 21-29.
163. Гудовских, Т.С. Правовая природа рамочного договора / Т.С. Гудовских // Актуальные проблемы российского права. – 2018. – № 8. – С. 94-99.
164. Данилова, Л.Я. Организационные гражданско-правовые договоры / Л.Я. Данилова // Законы России: опыт, анализ, практика. – 2009. – № 1. – С. 11-19.

165. Дерюгина, С.Р. Каршеринг и райдшеринг: к проблеме правовой природы договоров / С.Р. Дерюгина // Гражданское право. – 2019. – № 4. – С. 20-23.
166. Дерюгина, Т.В. Правовая природа договора, опосредующего возникновение правоотношений с участием агрегатора / Т.В. Дерюгина // Гражданское право. – 2018. – № 6. – С. 3-6.
167. Долгов, С.Г. Гражданско-правовая ответственность агрегаторов такси / С.Г. Долгов // Гражданское право. – 2021. – № 1. – С. 3-7.
168. Долинская, В.В. Транспортные договоры / В.В. Долинская // Законы России: опыт, анализ, практика. – 2009. – № 8. – С. 3-8.
169. Егорова, М.А. Организационное отношение и организационные сделки в гражданско-правовом регулировании / М.А. Егорова // Законы России: опыт, анализ, практика. – 2011. – № 5. – С. 10-21.
170. Ермолов, В.В. Правовой статус товарного агрегатора по законодательству Российской Федерации / В.В. Ермолов // Молодой ученый. – 2022. – № 46. – С. 234-236.
171. Ермолова, О.Н. Принципы свободы и ограничения предпринимательской деятельности: реализация в нормативном регулировании и правоприменении / О.Н. Ермолова // Вестник СГЮА. – 2017. – № 3. – С. 142-146.
172. Ефимов, А.А. Проблемы обеспечения безопасности в контексте легализации новых участников дорожного движения / А.А. Ефимов // Российский судья. – 2023. – № 3. – С. 31-35.
173. Жевняк, О.В. Договор аренды части вещи: теория и арбитражная практика / О.В. Жевняк // Имущественные отношения в Российской Федерации. – 2017. – № 4. – С. 20-36.
174. Жукова, Ю.Д. Самозанятые граждане: правовая квалификация деятельности и перспективы формирования специального режима / Ю.Д. Жукова, А.С. Подмаркова // Право. Журнал Высшей школы экономики. – 2021. – № 4. – С. 49-79.
175. Зайцев, Е.О. Методологические подходы к исследованию договора фрахтования / Е.О. Зайцев // Транспортное право. – 2021. – № 3. – С. 15-18.

176. Зайцева, Л.В. Труд водителей такси на основе интернет-платформ: отдельные вопросы правового регулирования / Л.В. Зайцева, А.С. Митрясова // Вестник Томского государственного университета. – 2018. – № 435. – С. 239-245.

177. Залесский, В.В. О защите прав пассажира в отношениях с транспортной организацией-перевозчиком / В.В. Залесский // Право и экономика. – 2000. – № 9. – С. 15-21.

178. Затолокин, А.А. О государственном контроле за автомобильными поездками, при которых пассажиры компенсируют часть расходов (карпулинг, райдшеринг) / А.А. Затолокин // Вестник КРУ МВД России. – 2018. – № 3. – С. 91-94.

179. Иванов, А.А. Бизнес-агрегаторы и право / А.А. Иванов // Закон. – 2017. – № 5. – С. 145-156.

180. Иванова, М.В. Правовая ответственность за простой железнодорожных вагонов / М.В. Иванова, С.В. Трофимов // Транспортное право. – 2015. – № 1. – С. 15-19.

181. Илюшина, М.Н. Конструкция договора в пользу третьего лица в новеллах ГК РФ / М.Н. Илюшина // Юстиция. – 2017. – № 4. – С. 5-10.

182. Кабалкин, А.Ю. Услуги в системе отношений, регулируемых гражданским правом / А.Ю. Кабалкин // Сфера услуг: гражданско-правовое регулирование: сборник статей. – 2011. – С. 1-18.

183. Каминка, А.И. Договор товарищества / А.И. Каминка // Право. – 1908. – № 12. – С. 674-678.

184. Карпеев, О.В. Классификация транспортных договоров с учетом регулирования отношений сторон «мягким правом» / О.В. Карпеев // Транспортное право. – 2017. – № 3. – С. 3-6.

185. Кирпичев, А.Е. Агрегаторы товаров и услуг как новые субъекты коммерческого права / А.Е. Кирпичев // Актуальные проблемы российского права. – 2018. – № 2. – С. 55-59.

186. Кирсанов, К.А. К вопросу о правовых формах и соотношении предварительного договора и договора об организации перевозок / К.А. Кирсанов // Российский Юридический журнал. – 2004. – № 4. – С. 8-61.

187. Киселева, Н.А. К вопросу о содержании понятия «потребительский экстремизм» / Н.А. Киселева, О.Н. Митрошин // Государственная власть и местное самоуправление. – 2022. – № 10. – С. 6-8.

188. Коблов, А.С. Рамочный договор и договор с открытыми условиями как комплексные договорные конструкции / А.С. Коблов // Закон. – 2013. – № 1. – С. 133-140.

189. Комлев, Н.Ю. Каршеринг как продукт совместного потребления товаров (sharing economy) и цифровизации гражданского права России / Н.Ю. Комлев, Л.К. Фазлиева // Вестник Уральского юридического института МВД России. – 2020. – № 1. – С. 36-39.

190. Кораев, К.Б. Правовое регулирование каршеринга: научно-практический комментарий / К.Б. Кораев // Юрист. – 2023. – № 8. – С. 39-44.

191. Краснова, С.А. Гражданско-правовой статус операторов онлайн-платформ: неопределенное настоящее и возможное будущее / С.А. Краснова // Имущественные отношения в Российской Федерации. – 2022. – № 1. – С. 67-82. – № 2. – С. 76-86.

192. Кузнецова, Е.С. Злоупотребление правом потребителями: актуальные проблемы / Е.С. Кузнецова, Т.А. Куйдина // Вопросы российской юстиции. – 2022. – № 20. – С. 158-166.

193. Кузнецова, Н.Г. Правовое положение агрегатора информации о товарах (услугах, работах, цифровом контенте) и его преддоговорные обязанности / Н.Г. Кузнецова // Юридические исследования. – 2018. – № 3. – С. 1-15.

194. Курбатов, А.Я. Организационные договоры и отношения: проблемы из-за отсутствия системного признания и законодательного закрепления / А.Я. Курбатов // Хозяйство и право. – 2021. – № 5. – С. 3-17.

195. Лебедева, М.Ю. К вопросу о месте транспортных договоров в системе гражданско-правовых обязательств / М.Ю. Лебедева, И.Ю. Жабин // Инновации в гражданской авиации. – 2018. – № 2. – С. 5-12.

196. Левушкин, А.Н. Специальные договорные конструкции: рамочный, опционный и абонентский договоры / А.Н. Левушкин // Актуальные проблемы российского права. – 2018. – № 2. – С. 19-26.

197. Мартынов, А.С. Понятие транспортного средства в нормах гражданского кодекса Российской Федерации / А.С. Мартынов // Сибирский юридический вестник. – 2005. – № 2. – С. 33-39.

198. Махиборода, М.Н. Виды транспорта и транспортных обязательств по законодательству Российской Федерации / М.Н. Махиборода // Транспортное право. – 2020. – № 2. – С. 3-5.

199. Махиборода, М.Н. Виды транспортных средств, используемых для перевозки / М.Н. Махиборода // Закон и право. – 2022. – № 1. – С. 124-128.

200. Меняйло, Л.Н. К вопросу об особенностях транспортного средства как объекта гражданского права / Л.Н. Меняйло, И.В. Тищенко, Ю.А. Иванова // Вестник экономической безопасности. – 2017. – № 2. – С. 188-191.

201. Миронова, С.М. Правовые подходы к ответственности владельцев агрегаторов такси перед потребителями / С.М. Миронова, Д.В. Кожемякин // Цивилист. – 2022. – № 2. – С. 11-18.

202. Молотников, А.Е. Социальные сети и компании-агрегаторы: правовые аспекты деятельности / А.Е. Молотников, Е.В. Архипов // Предпринимательское право. – 2017. – № 4. – С. 38-47.

203. Морозов, С.Ю. Договоры о предоставлении права по заключению и исполнению в будущем гражданско-правовых договоров: постановка проблемы / С.Ю. Морозов, Е.Л. Гасанова // Юрист. – 2013. – № 6. – С. 334-341.

204. Муратова, С.А. Правовая природа договора каршеринга и перспективы его развития / С.А. Муратова // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина. – 2021. – № 11. – С. 194-205.

205. Мустафин, Р.Ф. К вопросу о понятии типового договора / Р.Ф. Мустафин, С.А. Мустафина // Аграрное и земельное право. – 2016. – № 9. – С. 52-55.

206. Петров, Д.А. Соглашение о совместной деятельности как правовая форма конгломератной экономической деятельности / Д.А. Петров // Конкурентное право. – 2016. – № 2. – С. 28-32.

207. Плотников, В.А. Экономика совместного потребления: понятие, особенности, перспективы развития / В.А. Плотников, Я.А. Анисимова // Управленческое консультирование. – 2023. – № 1. – С. 42-50.

208. Погодина, И.В. Каршеринг: проблемы правового регулирования и правоприменения / И.В. Погодина, И.О. Кирова, А.В. Ионова // Транспортное право. – 2019. – № 4. – С. 15-18.

209. Подузова, Е.Б. Договор простого товарищества как форма организации и ведения совместной деятельности: проблемы теории и практики / Е.Б. Подузова // Актуальные проблемы российского права. – 2017. – № 10. – С. 79-87.

210. Подузова, Е.Б. Некоторые виды организационного договора в гражданском праве / Е.Б. Подузова // Юрист. – 2013. – № 6. – С. 26-31.

211. Подузова, Е.Б. Рамочный договор (договор с открытыми условиями): первые итоги реформы гражданского права / Е.Б. Подузова // LexRussia. – 2017. – № 6. – С. 116-128.

212. Рожкова, М.А. Об ответственности агрегаторов и их платформах онлайн-разбирательства споров / М.А. Рожкова // Хозяйство и право. – 2018. – № 9. – С. 21-32.

213. Рожкова, М.А. Что не так с законопроектом о карпулинге? / М.А. Рожкова // Хозяйство и право. – 2020. – № 5. – С. 3-12.

214. Рожкова, М.А. Об ответственности агрегаторов в контексте понимания их деятельности как агентирования / М.А. Рожкова, Л.В. Кузнецова // Хозяйство и право. – 2019. – № 1. – С. 27-34.

215. Романец, Ю.В. Договор простого товарищества и подобные ему договоры (вопросы теории и судебной практики) / Ю.В. Романец // Вестник Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации. – 1999. – № 12. – С. 96-111.

216. Руденко, Е.Ю. К вопросу о потребительском экстремизме / Е.Ю. Руденко // Современные тенденции развития науки и технологий. – 2015. – № 4. – С. 89-91.

217. Рыбалов, А.О. О видах владения в современном российском праве: обзор судебной практики / А.О. Рыбалов // Журнал РШЧП. – 2019. – № 1 – С. 42-54.

218. Садиков, О.Н. Обсуждение проекта транспортного кодекса СССР / О.Н. Садиков // Ученые записки. Ученые записки ВНИИСЗ. – 1966. – № 9. – С. 207-216.

219. Самойлова, А.К. Юридикто-фактические свойства договора, заключаемого с использованием площадок - агрегаторов информации / А.К. Самойлова // Цивилист. – 2023. – № 3. – С. 38-42.

220. Семенова, Е.С. Потребительский экстремизм: правовые аспекты / Е.С. Семенова // Неделя науки СПбПУ. Материалы научной конференции с международным участием. Институт промышленного менеджмента, экономики и торговли. – 2018. – С. 263-265.

221. Скварко, У.А. Правовая природа правоотношений службы заказа легкового такси с перевозчиком легковым такси / У.А. Скварко // Право и экономика. – 2024. – № 6. – С. 51-55.

222. Скварко, У.А. Аренда как элемент правоотношений по обеспечению осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси / У.А. Скварко // Юридический мир. – 2024. – № 11. – С. 24-27.

223. Скварко, У.А. Цифровые транспортные сервисы как элемент информационной инфраструктуры / У.А. Скварко // Право и экономика. – 2024. – № 12. – С. 48-51.

224. Скварко, У.А. Особенности правового регулирования правоотношений в рамках карпулинга / У.А. Скварко // Академия права. – 2024. – № 1. – С. 61-67.

225. Степанова, Н.А. Услуга в посреднической деятельности / Н.А. Степанова // Актуальные проблемы юриспруденции в России и за рубежом: Сборник

научных трудов по итогам международной научно-практической конференции. – 2016. – С. 94-96.

226. Стригунова, Д.П. Правовое регулирование договора фрахтования / Д.П. Стригунова // Современное право. – 2012. – № 11. – С. 71-75.

227. Суворов, Е.Д. Некоторые проблемы электронной торговли: к вопросу об ответственности владельцев агрегаторов перед потребителями / Е.Д. Суворов // Вестник экономического правосудия Российской Федерации. – 2019. – № 9. – С. 57-67.

228. Терещенко, Л.К. Информационные посредники в российском праве / Л.К. Терещенко, О.И. Тиунов // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. – 2016. – № 6. – С. 46-51.

229. Тужилова-Орданская, Е.М. Договор перевозки пассажира как правовое средство удовлетворения имущественных потребностей граждан в свете доктрины Н.А. Барина об имущественных потребностях и правовых средствах их обеспечения / Е.М. Тужилова-Орданская, А.Р. Муратова // Власть Закона. – 2015. – № 1. – С. 76–81.

230. Федотова, Д.С. Правовая природа бронирования транспортных средств / Д.С. Федотова // Транспортное право. – 2020. – № 3. – С. 13-17.

231. Халтурин, Р.А. Система государственного управления транспортом в России / Р.А. Халтурин // Вестник Института экономики Российской академии наук. – 2015. – № 3. – С. 64-72.

232. Хугаева, Д.И. Правовое регулирование коммерческого посредничества цифровых платформ и экосистем / Д.И. Хугаева // Юрист. – 2022. – № 6. – С. 22-28.

233. Чеговадзе, Л.А. Агрегаторы как объекты гражданских прав и ответственность их владельцев по обязательствам / Л.А. Чеговадзе // Цивилист. – 2022. – № 1. – С. 12-19.

234. Чернухин, А.А. Вопросы ответственности по договору инвестиционного товарищества / А.А. Чернухин // Юрист. – 2019. – № 6. – С. 22-28.

235. Юренкова, О.С. К вопросу о правовой природе договора фрахтования / О.С. Юренкова // Вестник Пермского университета. Юридические науки. – 2012. – № 2. – С. 169-174.

236. Яичков, К.К. Договор перевозки и его значение в осуществлении планов народно-хозяйственной деятельности / К.К. Яичков // Советское государство и право. – 1955. – № 5. – С. 63-72.

237. Яичков, К.К. Понятие смешанной ответственности / К.К. Яичков // Советское государство и право. – 1970. – № 10. – С. 54-60.

Диссертации, авторефераты

238. Абросимова, Е.А. Организаторы торгового оборота: правовой статус и функциональное назначение: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.03 / Елена Антоновна Абросимова. – М., 2014. – 346 с.

239. Ананьева, А.А. Договорное регулирование оказания услуг по управлению перевозками: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.03 / Ананьева Анна Анатольевна. – М., 2020. – 424 с.

240. Бажина, М.А. Понятийный аппарат транспортного права Российской Федерации: дис. ... д-ра юрид. наук: 5.1.3 / Мария Анатольевна Бажина. – Екатеринбург, 2022. – 401 с.

241. Ворникова, Е.Д. Правовое регулирование внешней торговли услугами в цифровой экономике: дис. ... канд. юрид. наук: 5.1.3 / Екатерина Дмитриевна Ворникова. – М., 2023. – 236 с.

242. Егоров, К.Ф. Договоры фрахтования и перевозки грузов по иностранному морскому праву: в 2 т.: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.00 / Константин Федорович Егоров. – Ленинград, 1969. – 901 с.

243. Калпин, А.Г. Договор фрахтования судна (чартер) как институт морского права: теоретические и практические проблемы: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.03 / Александр Григорьевич Калпин. – М., 1989. – 401 с.

244. Ламм, Т.В. Многосторонние договоры в гражданском праве: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Татьяна Валерьевна Ламм. – Иркутск, 2003. – 221 с.

245. Морозов, С.Ю. Система транспортных организационных договоров: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.03 / Сергей Юрьевич Морозов. – М., 2011. – 501 с.

246. Мустафин, Р.Ф. Правовое регулирование типовых договоров российским гражданским правом в контексте реформы частного права: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Рафаэль Фаильевич Мустафин. – М., 2014. – 182 с.

247. Остроумов, Н.Н. Правовое регулирование фрахтования воздушных судов: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Николай Николаевич Остроумов. – М., 1980. – 222 с.

248. Паулова, Е.О. Договор как гражданско-правовое средство управления рисками в транспортных обязательствах: дис. ... канд. юрид. наук: 5.1.3 / Елена Олеговна Паулова. – Ульяновск, 2022. – 208 с.

249. Савельев, А.Б. Договор простого товарищества в российском гражданском праве: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Алексей Борисович Савельев. – М., 2003. – 188 с.

250. Старцева, А.А. Правовое регулирование договорных отношений по воздушному чартеру: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Анна Анатольевна Старцева. – Саратов, 2009. – 210 с.

251. Татаренко, В.И. Рамочные и абонентские договоры в гражданском праве: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Виталий Иванович Татаренко. – М., 2018. – 189 с.

252. Федотова, Д.С. Договорное регулирование совместной деятельности исполнителей транспортных услуг по перевозке пассажиров и багажа: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Диана Сергеевна Федотова. – Ульяновск, 2020. – 215 с.

253. Хаснутдинов, А.И. Вспомогательные договоры на транспорте: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.03 / Анвар Измаилович Хаснутдинов. – Иркутск, 1995. – 317 с.

254. Шаблова, Е.Г. Гражданско-правовое регулирование отношений возмездного оказания услуг: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.03 / Елена Геннадьевна Шаблова. – Екатеринбург, 2003. – 363 с.

255. Стрельникова, И.А. Понятие и место транспортного права в системе права России: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Ирина Александровна Стрельникова. – М., 2009. – 241 с.

256. Хейгетова, С.Е. Правовое регулирование перевозки пассажиров автомобильным транспортом: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Светлана Егоровна Хейгетова. – Ростов-на-Дону, 2007. – 196 с.

257. Лернер, Б.Е. Гражданско-правовые договоры как средства самоорганизации пассажирских перевозок на автомобильном транспорте: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Лернер Богдан Ефимович. – М., 2012. – 181 с.

Источники и литература на иностранных языках

258. Backer L.C. Economic Globalization and the Rise of Efficient Systems of Global Private Lawmaking: Wal-Mart as Global Legislator // Connecticut Law Review. 2019. Vol. 39. No 4. P. 3–46.

259. Laker L. All aboard! How on-demand public transport is getting back on the road // theguardian.com : [website]. URL: www.theguardian.com/technology/2022/aug/11/all-aboard-how-on-demand-public-transport-is-getting-back-on-the-road (дата обращения: 04.03.2025).

260. Shinkle D. Car sharing. State Laws and Legislation // NCSL : [website] URL: <https://www.ncsl.org/transportation/car-sharing-state-laws-and-legislation> (дата обращения: 18.02.2025).

261. Shaheen S., Bansal A., Chan N., Cohen A. Mobility and the Sharing Economy: Industry Developments and Early Understanding of Impacts // Low Carbon Mobility for Future Cities: Principles and applications. 2017. Ch. 2. URL: http://dx.doi.org/10.1049/PBTR006E_CH10 (дата обращения: 18.02.2025).

262. Tuomisto, J.T., Tainio, M. An economic way of reducing health, environmental, and other pressures of urban traffic: a decision analysis on trip aggregation // BMC Public Health. 2005. № 5. 123. URL: <https://doi.org/10.1186/1471-2458-5-123> (дата обращения: 04.03.2025).

Материалы судебной практики

263. Определение Конституционного Суда РФ от 09.07.2024 № 1755-О-Р «О разъяснении Постановления Конституционного Суда Российской Федерации от 25 декабря 2023 года № 60-П по ходатайству гражданина С.В. Филатова» // Собрание законодательства РФ. – 22.07.2024. – № 30. – Ст. 4445.

264. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2019. – № 9.

265. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25.12.2018 № 49 «О некоторых вопросах применения общих положений Гражданского кодекса Российской Федерации о заключении и толковании договора» // Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2019. – № 2.

266. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 23.06.2015 № 25 «О применении судами некоторых положений раздела I части первой Гражданского кодекса Российской Федерации» // Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2015. – № 8.

267. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26.06.2018 № 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции» // Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2018. – № 8.

268. Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 26.01.2010 № 1 «О применении судами гражданского законодательства,

регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина» // Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2010. – № 3.

269. Постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 17.11.2011 № 73 «Об отдельных вопросах практики применения правил Гражданского кодекса Российской Федерации о договоре аренды» // Вестник ВАС РФ. – 2012. – № 1.

270. Постановление Президиума Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 19.11.2013 № 8668/13 по делу № А82-3890/2012 // Вестник ВАС РФ. – 2014. – № 4.

271. Постановление Президиума Верховного Арбитражного Суда РФ от 13.01.2011 № 9174/10 по делу № А31-8793/2009 // Вестник ВАС РФ. – 2011. – № 4.

272. Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 08.08.2000 № 7274/99 по делу № А56-19995/98 // Вестник ВАС РФ. – 2010. – № 11.

273. Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 07.04.1998 № 1537/98 по делу № А50-2507/97-Г-11 // Вестник ВАС РФ. – 1998. – № 6.

274. Определение Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда РФ от 30.08.2023 № 305-ЭС23-8620 по делу № А40-94657/2022 // СПС Консультант Плюс.

275. Определение Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда РФ от 19.06.2023 № 305-ЭС22-25851 по делу № А40-263181/2021 // СПС Консультант Плюс.

276. Определение Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда РФ от 21.07.2022 № 301-ЭС22-4481 по делу № А29-2698/2020 // СПС Консультант Плюс.

277. Определение Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда РФ от 23.03.2022 № 307-ЭС21-17087 по делу № А66-1193/2019 // СПС Консультант Плюс.

278. Определение Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда РФ от 13.06.2023 № 77-КГ23-8-К1 // СПС Консультант Плюс.

279. Определение Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда РФ 09.01.2018 № 5-КГ17-220 // СПС Консультант Плюс.

280. Определение Верховного Суда РФ от 09.06.2023 № 305-ЭС23-153 по делу № А40-263203/2021 // СПС Консультант Плюс.

281. Определение Высшего Арбитражного Суда РФ от 15.11.2010 № ВАС-14270/10 по делу № А81-4286/2009 // СПС Консультант Плюс.

282. Определение Высшего Арбитражного Суда РФ от 27.11.2009 № ВАС-15088/09 по делу № А24-955/2008 // СПС Консультант Плюс.

283. Решение Верховного Суда РФ от 30.03.2022 № АКПИ22-66 // СПС Консультант Плюс.

284. Апелляционное определение Верховного суда Республики Татарстан от 05.05.2016 по делу № 33-8017/2016 // СПС Консультант Плюс.

285. Постановление Арбитражного суда Уральского округа от 29.04.2021 № Ф09-1188/21 по делу № А60-33607/2020 // СПС Консультант Плюс.

286. Постановление Арбитражного суда Северо-Кавказского округа от 31.05.2017 № Ф08-2788/2017 по делу № А32-51/2016 // СПС Консультант Плюс.

287. Постановление Арбитражного суда Северо-Кавказского округа от 13.04.2016 № Ф08-1405/16 по делу № А53-26847/2014 // СПС Консультант Плюс.

288. Постановление Четвертого арбитражного апелляционного суда от 09.12.2019 № 04АП-6419/2019 по делу № А10-4822/2019 // СПС Консультант Плюс.

289. Постановление Восьмого арбитражного апелляционного суда от 20.09.2016 № 08АП-8051/16 по делу № А75-1467/2015 // СПС Консультант Плюс.

290. Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 01.10.2012 №0АП-26761/2021-АК по делу №А40-1757/12-90-79 // СПС Консультант Плюс.

291. Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 09.12.2019 № 09АП-69367/2019 по делу № А40-134566/2019 // СПС Консультант Плюс.

292. Постановление Двенадцатого арбитражного апелляционного суда от 20.10.2022 № 12АП-4538/2022 по делу № А57-12281/2018 // СПС Консультант Плюс.

293. Постановление Пятнадцатого арбитражного апелляционного суда от 25.10.2019 № 15АП-16217/2019 по делу № А53-15922/2019 // СПС Консультант Плюс.

294. Решение Арбитражного суда Новосибирской области от 06.07.2023 по делу № А45-8/2023 // СПС Консультант Плюс.

295. Решение Арбитражного суда Московской области от 14.03.2023 по делу № А41-2872/2023 // СПС Консультант Плюс.

296. Решение Арбитражного суда города Москвы от 31.10.2019 по делу № А40-135137/2019 // СПС Консультант-Плюс.

297. Решение Арбитражного суда Свердловской области от 07.10.2020 по делу № А60-33607/2020 // СПС Консультант Плюс.

298. Решение Краснодарского краевого суда от 19.12.2017 по делу №33-41539/2017 // СПС Консультант Плюс.

299. Решение Промышленного районного суда г. Самары от 17.02.2020 по делу № 2-900/2020 // СПС Консультант Плюс.

300. Решение Прикубанского районного суда г. Краснодара от 07.05.2018 по делу № 2-2671/2018 // СПС Консультант Плюс.

301. Решение Ясненского районного суда Оренбургской области от 10.05.2023 по делу № 2-119/2023 // СПС Консультант Плюс.

302. Решение Петроградского районного суда г. Санкт-Петербурга от 31.10.2019 по делу № 2-3946/2019 // СПС Консультант Плюс.

Электронные ресурсы

303. Аналитический отчет о состоянии конкуренции на рынке услуг по оказанию информационного взаимодействия пассажиров и водителей такси (рынок агрегаторов такси) [Электронный ресурс] / Режим доступа: <https://fas.gov.ru/documents/687693> (дата обращения: 05.03.2025 г.)

304. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2023 года / Информационно-аналитический обзор. – М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023. – 40 с.

305. Оценка эффектов от внедрения ЦП такси для агрегатора (оператора ЦП) [Электронный ресурс] / Режим доступа: <https://www.hse.ru/mirror/pubs/share/345234431.pdf> (дата обращения: 05.03.2025 г.)

306. Оборот сервиса каршеринга "Ситидрайв" в 2023 году вырос на 66% [Электронный ресурс] / Режим доступа: <https://www.interfax.ru/business/944966?ysclid=lt2wa0vqvw959862293> (дата обращения: 05.03.2025 г.)

307. Положение отрасли такси в России в 2023 году: анализ экономических и регуляторных процессов [Электронный ресурс] / Режим доступа: https://ac.gov.ru/uploads/publications/taxi_app.pdf (дата обращения: 05.03.2025 г.)

308. Российский рынок транспортного шеринга-2021: РОСТ на 85% [Электронный ресурс] / Режим доступа: <https://raec.ru/live/branch/12846/?ysclid=lt2w8bvd8i527305360> (дата обращения: 05.03.2025 г.)

309. Экономика совместного пользования (ЭСП) в России 2020 [Электронный ресурс] / Режим доступа: <https://raec.ru/activity/analytics/9845/> (дата обращения: 05.03.2025 г.)