

**Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования «Ульяновский государственный университет»**

На правах рукописи

Тощенко Владимир Валерьевич

Система договоров перевозок такси автомобильным транспортом

5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки

**Диссертация
на соискание ученой степени кандидата юридических наук**

Научный руководитель:
доктор юридических наук, профессор,
Морозов Сергей Юрьевич

Ульяновск — 2024

Оглавление

Введение	3
Глава 1. Теоретические основы построения системы договоров перевозок такси автомобильным транспортом	24
1.1 Понятие системы договоров перевозок такси автомобильным транспортом.....	24
1.2 Методология правового моделирования системы договоров	37
1.3 Структура системы договоров перевозки	47
Глава 2. Договоры фрахтования такси.	65
2.1. Договор фрахтования легкового такси	65
2.2. Договор фрахтования грузового такси.....	88
Глава 3. Вспомогательные договоры, направленные на оказание услуг по обеспечению перевозок легковыми такси	100
3.1. Договор об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси.....	100
3.2. Договор службы заказа легкового такси с перевозчиком	121
Глава 4. Вспомогательные организационные договоры, обеспечивающие перевозки легковыми такси.....	137
4.1. Гражданско-правовые организационные отношения между фрахтователем и службой заказа легкового такси	137
4.2. Договор об организации фрахтования легкового такси	152
4.3. Договор о совместной деятельности перевозчиков легкового такси	173
Заключение.....	180
Список использованной литературы	183

Введение

Актуальность темы исследования проявляется в нескольких аспектах.

Социально-экономический аспект заключается в том, что перевозка такси является одним из важных секторов рынка транспортных услуг. По данным аналитического центра при Правительстве Российской Федерации доля рынка таксомоторных услуг колеблется в пределах 700-990 млрд. руб. в год¹. Как бы активно не развивался общественный транспорт, он не в состоянии обеспечить населению те преимущества, которые дают перевозки легковыми такси. К их числу, в частности, относятся оперативность, маневренность, высокий уровень комфорта. Между тем, проблемы в данном сегменте рынка пассажирских перевозок, не позволяют удовлетворить в полной мере потребности населения. Отмечается, что нехватка водителей в отрасли составляет 72 тыс. человек по состоянию на сентябрь 2023 года. Увеличиваются до 40% стоимости поездки затраты на приобретение, амортизацию и содержание легковых автомобилей, включая стоимость топлива, страхования и техническое обслуживание. В среднем расходы водителей выросли в полтора раза с 2021 года². Это стало одной из причин развития рынка «серых» перевозок, что негативно отражается на качестве предоставляемых гражданам услуг и безопасности перевозок. Вокруг крупнейших агрегаторов такси стали создаваться сомнительные компании, которые обещают водителям услуги по подключению к информационным платформам. К сожалению, не редкостью является создание виртуальных компаний такси, а также мессенджеров и закрытых групп, которые готовы почти мгновенно выписать водителю лицензию, поддельный путевой лист и другие необходимые для работы документы. Все эти проблемы и отсутствие

¹ Состояние таксомоторной отрасли в России и связанных с таксомоторной отраслью законодательных и экономических процессов [Электронный ресурс] // URL: https://ac.gov.ru/uploads/pdf/Taxi_14.04.pdf

² Положение отрасли такси в России в 2023 году: анализ экономических и регуляторных процессов [Электронный ресурс] // URL: https://ac.gov.ru/uploads/publications/taxi_app.pdf?ysclid=lzqtu8r9xb433973982

адекватного договорного регулирования порождают безответственность перевозчиков и агрегаторов за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира в процессе перевозки легковыми такси, а также за убытки и иные неудобства конечного потребителя транспортных услуг. Отсутствие должной ответственности перевозчиков приводит к многочисленным случаям хамства со стороны водителей такси, срывам поездок, необоснованной замене назначенного к поездке автомобиля на другой, завышению цен и большому количеству несчастных случаев.

Принятый относительно недавно федеральный закон «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» от 29.12.2022 № 580-ФЗ³ (далее – закон «О такси») лишь частично решает данные проблемы. Одним из его достоинств является разрешение деятельности агрегаторам услуг по перевозке такси, в том числе использующих цифровые платформы (Яндекс такси, Uber, Везет, Максим и др.), лишь после того, как о них получают статус службы заказа легкового такси и будут внесены в региональный реестр служб заказа легкового такси. Только с этого момента они получают право передавать заказ от пассажира перевозчику. Однако, данный закон требует серьезной доработки.

Де-факто существующий рынок перевозок грузовыми такси вообще никак в правовом отношении не урегулирован. Можно, конечно, не замечать очевидного, и утверждать, что никакого грузового такси не существует. Но это только усугубит теневое развитие таких перевозок, а самое главное, поставит конечных потребителей транспортных услуг в незавидное положение.

³ Федеральный закон «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» от 22.12.2022 г. №580-ФЗ (ред. 01.09.2023) // Собрание законодательства РФ. 02.01.2023. № 1 (часть 1). Ст. 27.

Поэтому, необходимо применять меры правового характера, которые бы обеспечили баланс между строгими ограничениями, установленными государством и развитием отрасли. При этом, важная роль должна быть отведена главному рыночному правовому инструменту – гражданско-правовому договору.

Доктринальный аспект. Системный подход к исследованию договоров, позволяет определить роль и место каждого договора в структуре договорной системы, комплексно урегулировать общественные отношения в сфере перевозок такси, выявить отсутствующие и неэффективно работающие элементы.

В законе «О такси» нашли отражение такие новые договорные конструкции, как договор службы заказа такси с перевозчиком легкового такси и договор об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси. Безусловно, система договоров перевозок такси автомобильным транспортом является объективно существующей, поскольку производна от системы общественных отношений, и не всегда совпадает с положениями действующего законодательства. Однако не учитывать требования названного закона при исследовании искомой системы, нельзя. При этом, из легальных названий и из содержания договоров, указанных в законе, довольно трудно выявить их направленность и однозначно определить правовую природу. Между тем, определение родовой и видовой принадлежности каждого из договоров влияет на специфику регулирования складывающихся отношений, определяет права и обязанности сторон и их ответственность.

Полагаем, что в том виде, в котором сейчас существует система договоров пассажирских перевозок в сфере такси, она не способна в полной мере реализовать свое интегративное свойство. Как минимум, следует дать оценку возможности включения в данную систему еще двух элементов. Во-первых, следует определить возможность либо невозможность договорного регулирования перевозок грузовыми такси на основании публичного

договора фрахтования. Во-вторых, необходимо дать оценку возможности договорного регулирования отношений между службой заказа такси и фрахтователем (пассажиром). Представляется, по крайней мере странной ситуация, при которой пассажир не может предъявить каких-либо притязаний к службе заказа такси, кроме случаев причинения вреда жизни и здоровью. А ведь именно в этой сфере существует наибольшее количество нарушений прав пассажира. Чаще всего это связано с неподачей или несвоевременной подачей транспортных средств под посадку.

Обнаруживаются доктринальные проблемы, касающиеся правовой квалификации договора аренды транспортных средств без экипажа и договора фрахтования (чартере).

Еще одной проблемой доктринального характера является отсутствие единого понятийного аппарата в данной сфере правового регулирования. Ответ на один из, казалось бы, самых простых вопросов «что такое такси?», может поставить в тупик. Определение легкового такси, данное в законе о такси, как легкового автомобиля, используемого для пассажирских перевозок на основании договора фрахтования, не позволяет выявить признаки отграничивающие такси от «не такси».

Правоприменительный аспект. Необходимы четкие научные и законодательные критерии для правовой квалификации договорных правоотношений в исследуемой сфере, которые позволят правильно и эффективно применять нормы договорного права к общественным отношениям, складывающимся между сторонами конкретного гражданско-правового договора. Решение данной задачи поможет судьям при рассмотрении конкретных дел правильно определять предмет договора, его форму и содержание, определять и применять правила об ответственности за нарушение договорных условий. Научное обоснование и последующее нормативное закрепление правил о каждом договоре в отдельности и общих правил о договорах перевозки пассажиров автомобилями такси, позволит

правоприменителю не только верно квалифицировать тот или иной договор, но и эффективно защитить права пассажиров.

В случаях, когда буквальное толкование условий транспортного договора не позволяет однозначно определить его юридическую сущность, системное толкование позволит безошибочно соотнести исследуемый договор со смежными договорными конструкциями, применять правовые нормы об одном договоре, входящем в исследуемую систему, во взаимосвязи с нормами о других гражданско-правовых договорах.

Правотворческий аспект актуальности темы исследования заключается в том, что отсутствует система источников права, позволяющая комплексно регулировать отношения, складывающиеся между сторонами договора в сфере автомобильных пассажирских перевозок такси. Законодательство в данной сфере является фрагментарным. Закон «О такси» регламентирует лишь отдельные вопросы договорных взаимоотношений. При этом, он не затрагивает отношений по перевозке грузовыми такси. Вновь введенные данным законом договорные конструкции порождают проблему взаимосвязи этого нормативно-правового акта с Гражданским кодексом Российской Федерации⁴. Почти отсутствует подсистема подзаконных нормативно-правовых актов, позволяющих в полной мере реализовать потенциал закон «О такси». Эти недостатки в системе правовых источников напрямую связаны с отсутствием научно-обоснованной системы договоров в сфере перевозок такси автомобильным транспортом.

Степень разработанности темы. Диссертационные работы, посвященные договорному регулированию перевозок пассажиров автомобилями такси, в настоящее время отсутствуют. Грузовые перевозки такси остаются вне сферы внимания ученых цивилистов. Система договоров в данной сфере правового регулирования до настоящего времени на монографическом уровне не исследовалась.

⁴ Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. От 24.07.2023) // Собрание законодательства РФ. 29.01.1996. №5. Ст. 410.

Системе транспортных договоров посвящены несколько докторских диссертаций, в которых договоры, регулирующие общественные отношения в сфере перевозок такси, не исследовались (Морозов С.Ю. «Система транспортных организационных договоров» (М., 2012), Ананьева А.А. «Договорное регулирование оказания услуг по управлению перевозками» (М., 2020)).

Последняя диссертация, посвященная договорному регулированию автомобильных перевозок, защищена более 10 лет назад (Лернер Б.Е. «Гражданско-правовые договоры как средства самоорганизации пассажирских перевозок на автомобильном транспорте» (М, 2013). С тех пор на рынке автомобильных перевозок произошли серьезные изменения. Вопросы договорного регулирования перевозок такси в данной диссертации не рассматривались.

Одним из центральных элементов системы договоров перевозок такси автомобильным транспортом является договор фрахтования. Данному договору были посвящены диссертации, которые, однако, автомобильного транспорта не касались (Калпин А.Г. «Договор фрахтования судна (чартер) как институт морского права: теоретические и практические проблемы» (М., 1989), Старцева А.А. «Правовое регулирование договорных отношений по воздушному чартеру» (Казань, 2009)).

Такие договоры, как договор службы заказа такси с перевозчиком легкового такси и договор об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси на диссертационном уровне не исследовались ввиду того, что в законе правила о них закреплены совсем недавно.

Таким образом, на сегодняшний день в заявленном в диссертации аспекте и объеме исследований не проводилось.

Цель исследования заключается в решение научной задачи, имеющей значение для развития науки гражданского права, а именно в формировании целостного научного представления о системе договоров перевозок такси

автомобильным транспортом, включающего: выявление интегративного свойства исследуемой системы договоров; обоснование ее структуры и правовой природы каждого из договоров, являющегося элементами данной структуры; построение структурной и функциональной моделей данной системы; выявление прогностических возможностей и закономерностей развития системы.

Для достижения цели поставлены следующие **задачи**, соответствующие структуре исследования:

- 1) сформулировать авторское понятие системы договоров перевозок такси автомобильным транспортом;
- 2) выработать методологию правового моделирования системы договоров перевозок такси автомобильным транспортом;
- 3) выявить структуру системы договоров перевозок такси автомобильным транспортом;
- 4) определить правовую природу, роль и место договора фрахтования легкового такси;
- 5) научно обосновать необходимость договорного регулирования грузовых перевозок такси автомобильным транспортом, выработать научное представление о публичном договоре фрахтования грузового такси на автомобильном транспорте;
- 6) выявить направленность договора об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легкового такси, сформулировать его определение, определить предмет, содержание и правила об ответственности сторон за нарушение условий договора;
- 7) сформировать научное представление о правовой природе договора службы заказа легкового такси;
- 8) обосновать правовую природу общественных отношений, складывающихся между фрахтователем легкового такси и службой заказа легкового такси, и доказать, что в результате их правового регулирования возникают гражданско-правовые организационные правоотношения;

9) доказать необходимость договорного регулирования общественных отношений, складывающихся между фрахтователем легкового такси и службой заказа легкового такси, смоделировать договор об организации фрахтования легкового такси.

10) на основании решения вышеуказанных научных задач, сформулировать предложения по совершенствованию действующего законодательства в обозначенной сфере правового регулирования.

Объектом исследования является система общественных отношений, складывающаяся в сфере договорного регулирования перевозок такси автомобильным транспортом.

Предметом исследования выступают нормы гражданского права, соответствующая правоприменительная практика и научные труды отечественных и зарубежных исследователей в данной области знаний, дающие представление о цивилистической системности договорного регулирования общественных отношений в сфере перевозок такси автомобильном транспорте, закономерностях формирования и развития системы договоров в данной сфере правового регулирования.

Методологическая основа исследования. При проведении диссертационного исследования центральное место занимает системный подход, применение которого позволило выявить интегративное свойство договорной системы, определить преобразующий потенциал каждого из ее элементов, выявить закономерности ее работы и развития.

Структурный подход позволил выявить структуру договорных связей и предложить пути ее совершенствования, обосновать необходимость включения в структуру системы новых элементов, доказать невозможность использования в отдельности друг от друга норм о гражданско-правовом договоре и условий данного договора. Благодаря использованию данного подхода, выявлена взаимосвязь данной системы с внешней средой. Определена взаимозависимость гражданско-правовых норм договора аренды транспортных средств с экипажем с правовым институтом перевозки.

Метод правового моделирования позволил выявить функции элементов структуры исследуемой системы договоров, построить ее структурную и функциональную модели, смоделировать новые договорные конструкции – договора об организации фрахтования легкового такси и договора фрахтования грузового такси.

Также использованы герменевтический метод и такие частно-научные методы исследования, как сравнительно-правовой, формально-юридический и историко-правовой.

Как и любое научное исследование данный труд не мог состояться без использования диалектической теории познания и таких общенаучных методов как анализ, синтез, аналогия, индукция, дедукция, абстрагирование, моделирование.

Теоретическую основу исследования составляют научные работы российских и зарубежных исследователей, в том числе таких, как: С.С. Алексеев, А.А. Ананьева, В.К. Андреев, С.В. Андреев, С.Ф. Афанасьев, М.А. Бажина, Н.А. Баринов, А.А. Батурина, В.А. Белов, С.В. Бошно, Ю.Н. Боярская, М.И. Брагинский, С.Н. Братусь, Н.А. Бутакова, А.Г. Быков, Е.В. Вавилин, В.А. Вайпан, А.Р. Велиева, Ю.В. Виниченко, В.В. Витрянский, Ю.С. Гамбаров, В.Н. Гречуха, Т.В. Дерюгина, С.Г. Долгов, В.А. Егиазаров, Н.Д. Егоров, А.С. Ерманбетов, Ю.Н. Игнатова, О.С. Иоффе, М.Ф. Казанцев, А.Г. Калпин, Д.А. Керимов, Е.Б. Козлова, Н.М. Коршунов, О.А. Красавчиков, В.В. Кулаков, Б.В. Липавский, А.Г. Матвеев, А.В. Михайлов, С.Ю. Морозов, А.Р. Муратова, А.А. Новик, И.Б. Новицкий, М.С. Орданский, И.А. Покровский, Д.И. Половинчик, А.Я. Попов, Б.И. Пугинский, В.П. Реутов, Ю.В. Романец, Г.П. Савичев, О.Н. Садиков, Д.Н. Сафиуллин, В.А. Семеусов, У.А. Скварко, В.Т. Смирнов, Е.А. Суханов, М.А. Тарасов, Е.В. Ткаченко, Н.Н. Трепицын, Е.М. Тужилова-Орданская, С.Ю. Филиппова, А.И. Хаснутдинов, М.Е. Ходунов, И.В. Цветков, Г.Ф. Шершеневич, Э.Г. Юдин, В.Ф. Яковлев.

К числу, зарубежных авторов, чьи труды были использованы при написании данной работы, следует отнести В. Ансона, М.А. Clarke, D. Yates, Klaus Ramming, H.J. Musielak, Л. Эннекцерус и др.

Анализ данных работ позволяет определить и оценить состояние исследуемой проблемы, выявить и проанализировать проблемы, связанные с системным правовым регулированием договорных отношений в сфере пассажирских перевозок автомобилями такси.

Нормативную основу исследования составляют акты российского и зарубежного законодательства, регулирующие отношения в сфере перевозок такси автомобильным транспортом (Закон «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», «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», и др.).

Использовано также законодательство Англии, Германии, Квебека, Франции и Швейцарии.

1) **Эмпирическую основу исследования** составляют материалы судебной практики Верховного Суда РФ, арбитражных судов кассационной и апелляционной инстанций, а также судов общей юрисдикции по спорам, возникающим из договора фрахтования легкового такси и иных связанных с ним гражданско-правовых договоров. В частности, использованы: 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», определение Верховного суда РФ от 13 июля 2023 г. № 305-ЭС22-29622, определения судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда РФ от 20.06.2023 № 305-ЭС23-153 и от 19.06.2023 № 305-ЭС22-25851, определение ВАС РФ от 29 декабря 2010 г. № ВАС-17823/10, судебные акты Арбитражного суда Московского и

Западно-Сибирского округов, Первого, Четвертого и Восьмого кассационного суда общей юрисдикции, Восьмого арбитражного апелляционного суда, Кунцевского районного суда г. Москвы.

В диссертационном исследовании использовано юридическое заключение о полном пересмотре законодательства о такси в городе Санкт-Галлен от 15.08.2021 г., подготовленное университетом Люцерны (Швейцария).

Научная новизна заключается в том, что впервые на диссертационном уровне решена научная задача, имеющая значение для развития науки гражданского права, а именно сформировано целостное научное представление о системе договоров перевозок такси автомобильным транспортом, отражающее на уровне целостной, развернутой концепции основные этапы построения, целеполагания и функционирования данной системы.

Решение данной задачи позволило:

- научно обосновать структуру системы договоров перевозок такси автомобильным транспортом;
- построить структурную и функциональную модели данной системы;
- выявить признаки, характеризующие перевозки такси, и на их основании отграничить от иных регулярных и нерегулярных автомобильных перевозок;
- определить правовую природу каждого из договоров, входящих в систему, и предложить пути совершенствования гражданско-правовых норм о них;
- выявить прогностические возможности и закономерности развития системы;
- научно обосновать правила об ответственности участников договорных отношений, исходя из выявленной направленности договоров, и их места и роли в системе;

- определить механизмы защиты прав конечных потребителей услуг такси (пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей), как слабой стороны складывающихся перевозочных отношений;
- усовершенствовать понятийный аппарат.

Автором сформулированы и научно обоснованы следующие положения, выносимые на защиту:

1) Под системой гражданско-правовых договоров перевозок такси автомобильным транспортом следует понимать взаимозависимую совокупность правовых средств, включающих в себя нормы права о договорах и условия конкретных заключенных договоров, которые только в упорядоченном определенным образом единстве способны комплексно преобразовывать неурегулированные общественные отношения в сфере перевозок такси автомобильным транспортом в обязательственные гражданско-правовые отношения.

2) Структура системы договоров перевозок такси автомобильным транспортом, исходя из общей целевой направленности гражданско-правовых договоров на преобразование (регулирование) общественных отношений в сфере перевозок такси, включает три подсистемы транспортных договоров: 1) договоры, направленные на оказание услуг перевозки такси; 2) договоры, направленные на оказание услуг по обеспечению перевозки такси; 3) договоры, направленные на организацию правоотношений по перевозке такси (транспортные организационные договоры).

Третью ступень для группы договоров, направленных на доставку пассажира либо груза автомобилями такси, составляют договоры: 1) направленные на оказание услуг фрахтования легкового такси; 2) направленные на оказание услуг фрахтования грузового такси.

Договоры на оказание услуг, обеспечивающих перевозку легковыми такси, включают договоры об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси и договор службы заказа такси с перевозчиком. К числу транспортных организационных договоров

относятся договор об организации фрахтования легкового такси и договоры о совместной деятельности перевозчиков легковыми такси. На четвертой ступени классификации договоры, направленные на оказание услуг фрахтования легкового такси дифференцируются на: 1) договор фрахтования корпоративного такси; 2) договор фрахтования социального такси.

Кроме того, элементами системы являются нормы права о каждом из перечисленных договоре.

3) Научно обосновано и сформулировано следующее определение договора фрахтования легкового такси: по договору фрахтования легкового такси фрахтовщик за плату (таксу), установленную за единицу пробега, обязуется оперативно осуществить по заказу фрахтователя перевозку пассажиров и багажа в пункт назначения с предоставлением вместимости легкового автомобиля или его части.

Доказано, что перевозка легковым такси является нерегулярной перевозкой, и относится к перевозкам по заказу.

4) Поскольку договоры, обозначенные в ст. 18 УАТиГНЭТ, объединяет то, что предоставление вместимости транспортных средств осуществляется по заказу фрахтователя, а перевозка грузовыми такси также осуществляется по заказу, доказано: 1) все перевозки по заказам должны регулироваться на основании договора фрахтования; 2) в систему договоров перевозки по заказам в качестве элементов входят договоры перевозки легковыми такси, договоры перевозки грузовыми такси и иные договоры перевозки по заказам.

Научно обосновано и сформулировано определение договора фрахтования грузовыми такси: по договору фрахтования грузового такси фрахтовщик за плату (таксу) обязуется оперативно осуществить по заказу фрахтователя перевозку груза, не требующего учета фрахтовщиком и принадлежащего фрахтователю, с гарантией индивидуального подбора и

предоставления для этого вместимости одного или нескольких транспортных средств, и выдать груз фрахтователю в пункте назначения.

Договором фрахтования грузового такси могут быть предусмотрены дополнительные услуги, в частности погрузка и выгрузка груза по схеме «из помещения отправителя в помещение получателя», упаковка, подъем на этаж. В части оказания либо организации оказания фрахтовщиком дополнительных услуг, связанных с перевозкой грузов, должны применяться нормы о договоре транспортной экспедиции.

5) Предложено и научно обосновано следующее авторское определение договора об организации фрахтования легкового такси: по договору об организации фрахтования легкового такси служба заказа легкового такси (исполнитель) обязуется по заданию фрахтовщика организовать выполнение услуг, связанных с фрахтованием легкового такси, с предоставлением фрахтовщику доступа к принадлежащей исполнителю транспортной IT-инфраструктуры, а фрахтовщик обязан оплатить предоставленные услуги.

Организация выполнения услуг, связанных с фрахтованием легкового такси, включает действия службы заказа легкового такси по передаче заказа от фрахтователя фрахтовщику в целях последующего заключения публичного договора фрахтования легкового такси, по организации подачи транспортных средств под посадку, по оперативно-диспетчерскому управлению фрахтованием, по передаче информации от фрахтователя фрахтовщику и от фрахтовщика фрахтователю.

Договором могут быть предусмотрены дополнительные услуги по передаче денежных средств, полученных от фрахтователя фрахтовщику, по осуществлению возврата денежных средств фрахтователю при несостоявшейся перевозке.

- Доказано, что между службой заказа легкового такси и фрахтователем складываются гражданско-правовые организационные отношения. Выявлены следующие их особенности: они порождают

обязанности только у одной стороны – службы заказа легкового такси, а потому являются односторонне-обязывающими; направлены не на заключение договора фрахтования легкового такси, а на его исполнение.

6) Обоснована необходимость договорного регулирования общественных отношений между фрахтователем и службой заказа легкового такси. Предложена новая конструкция гражданско-правового организационного договора под названием «Договор об организации фрахтования легковым такси» и сформулировано следующее его авторское определение: по договору об организации фрахтования легкового такси служба заказа легкового такси обязуется передать заявку фрахтователя на перевозку легковым такси фрахтовщику, организовать подачу транспортных средств фрахтовщика под посадку с предоставлением информации фрахтователю о ходе выполнения его заказа.

Данный договор квалифицирован как безвозмездный, консенсуальный, организационный и многосторонний.

Предметом договора об организации фрахтования легкового такси являются действия службы заказа легкового такси по организации исполнения договора фрахтования легкового такси.

7) Обоснована необходимость установить обязанность для службы заказа легкового такси размещать на своих информационных ресурсах свою публичную оферту, в которой предложено заключение договора об организации фрахтования легкового такси.

Выявлено, что договор фрахтования легкового такси заключается не с момента приема заявки от фрахтователя, а с момента ее доведения службой заказа легкового такси до конкретного фрахтовщика (водителя).

8) Доказано, что в содержание договорного обязательства, вытекающего из договора об организации фрахтования легкового такси, помимо указанных в п.п. 9 и 10 ст. 11 и в п. 6 ст. 19 закона «О такси» обязанностей службы заказа легкового такси о необходимости информирования фрахтователя и о необходимости передачи заявки

перевозчику, должны входить следующие ее обязанности: обеспечить условия для приема заявки фрахователя, включая предоставление агрегированной информации, обеспечение работы понятного интерфейса, опубликование правил и условий пользования цифровой платформой; фиксировать в журнале регистрации заявок время получения заявки с указанием конкретного фрахователя и время передачи заявки конкретному перевозчику и время принятия такой заявки; довести информацию, указанную в заявке до перевозчиков (водителей) и зафиксировать в журнале регистрации заявок перевозчика (водителя), который принял заявку к исполнению; организовать подачу исправных транспортных средств фраховщика под посадку и довести до фрахователя время подачи транспортных средств под посадку; информировать пассажира не позднее, чем через 10 минут с момента, когда транспортное средство должно быть подано под посадку, о невозможности осуществления заказа в случае изменения обстоятельств; оперативно организовывать замену транспортного средства по запросу фрахователя, в случаях поломки такси в пути следования и иных случаях, не зависящих от фрахователя, за исключением случаев, предусмотренных законом; принимать жалобы на поведение водителей такси и доводить их до сведения перевозчика, принимать зависящие от нее меры по урегулированию конфликтов между фраховщиками и фрахователями; в случаях, предусмотренных договором между службой заказа легкового такси и перевозчиком, принимать денежные средства за услуги фрахования легкового такси от фрахователя и передавать их перевозчику; в случаях если поездка не состоялась, либо состоялась не по заказанному маршруту, либо со стороны водителя такси была допущена грубость в отношении фрахователя и пассажиров, если эти действия произошли не по вине фрахователя, вернуть деньги за поездку и дать промокод на скидку для будущих поездок, если такая обязанность установлена законом или договором для фраховщика; принимать сообщения от пассажиров о том, что они не чувствуют себя в безопасности и им

необходима помощь; предпринимать меры организационного характера по возвращению забытых пассажирами вещей в такси.

9) Обоснована необходимость установления следующих правил об ответственности службы заказа такси за неисполнение своих обязанностей по договору об организации фрахтования легкового такси: за несвоевременную передачу или непередачу заявки перевозчику (водителю) легкового такси служба заказа легкового такси уплачивает фрахтователю штраф в размере 25% от стоимости поездки; за неподачу или несвоевременную подачу транспортных средств фрахтовщик и служба заказа легкового такси несут солидарную ответственность; за неисполнение обязанности информировать пассажира не позднее, чем через 10 минут с момента, когда транспортное средство должно быть подано под посадку, служба заказа такси несет ответственность в виде штрафа, который должен быть уплачен фрахтователю, в размере 25% от стоимости поездки; за отказ в приеме, непередачу или несвоевременную передачу жалобы фрахтовщику следует установить для службы заказа такси гражданско-правовую ответственность в виде штрафа в пользу фрахтователя в размере 10% от стоимости поездки; служба заказа легкового такси несет ответственность за непринятие оперативных мер по возврату денежных средств, если сумма за проезд списалась дважды либо изменилась цена поездки (например, таксист необоснованно завысил тариф), в виде пени, начисленных за каждый день либо час просрочки.

10) Научно обоснована необходимость изменить легальное название договора об обеспечении осуществления деятельности по перевозке легковыми такси ввиду его громоздкости и тавтологичности. Предложено следующее название этого договора – договор об обеспечении перевозок легковыми такси.

Доказано, что данный договор является новой разновидностью договора аренды транспортных средств без экипажа, осложненного обязанностью арендодателя по выполнению либо организации выполнения

услуг, связанных с перевозкой пассажира и багажа. Предложено авторское определение договора об обеспечении перевозок легковыми такси: По договору об обеспечении перевозок легковыми такси арендодатель предоставляет арендатору транспортное средство за плату во временное владение и пользование для осуществления деятельности по перевозке легковыми такси и обязуется выполнить или организовать выполнение услуг, связанных с перевозкой пассажира и багажа без оказания услуг по управлению транспортным средством.

В качестве услуг, которые арендодатель обязан выполнить самостоятельно, являются услуги по техническому обслуживанию, текущему и капитальному ремонту транспортных средств.

В качестве услуг, выполнение которых арендодатель обязан организовать, являются услуги по техническому контролю транспортного средства, по предоставлению возможности прохождения водителями легкового такси медицинских осмотров, по предоставлению предусмотренной законом информации в региональную информационную систему легковых такси и в уполномоченный орган.

11) Выявлена необходимость внесения изменений в определение договора аренды транспортных средств без экипажа, поскольку оно не учитывает возможность оказания арендодателем услуг по частичной технической эксплуатации транспортного средства.

Общее определение договора аренды транспортных средств без экипажа следует изложить следующим образом: по договору аренды транспортного средства без экипажа арендодатель предоставляет арендатору транспортное средство за плату во временное владение и пользование без оказания услуг по управлению им, и без оказания либо с частичным оказанием услуг его технической эксплуатации.

Научно обоснована необходимость выделения двух видов договора аренды транспортных средств без экипажа: 1) без предоставления услуг по технической эксплуатации транспортного средства; 2) с частичным

предоставлением услуг по технической эксплуатации транспортного средства.

Проведенное исследование позволило диссертанту аргументировать и предложить следующие изменения и дополнения в действующее законодательство:

1) Поскольку оперативность является существенным признаком перевозок легковыми такси, необходимо дополнить ст. 34 УАТиГНЭТ пунктом 21 следующего содержания: «За несвоевременное предоставление легкового такси под посадку, фрахтовщик уплачивает фрахтователю штраф за каждые 15 минут просрочки в размере 5% провозной платы. Время просрочки начинает исчисляться по истечении 5 минут с момента, указанного службой заказа легкового такси, как время подачи транспортного средства. Фрахтователь вправе взыскать также за несвоевременное предоставление легкового такси под посадку убытки».

2) Часть 1 ст. 642 ГК РФ изложить в следующей редакции: «По договору аренды транспортного средства без экипажа арендодатель предоставляет арендатору транспортное средство за плату во временное владение и пользование без оказания услуг по управлению им, и без оказания либо с частичным оказанием услуг его технической эксплуатации».

3) Ст. 649 ГК РФ изложить в следующей редакции: «К отдельным видам договора аренды транспортных средств без экипажа (договор аренды транспортных средств без экипажа без оказания услуг по их технической эксплуатации и договор аренды транспортных средств без экипажа с оказанием услуг по их технической эксплуатации и с выполнением или организацией выполнения услуг, связанных с перевозкой) положение, предусмотренные ст. 642-648 настоящего Кодекса, применяются, если иное не предусмотрено правилами об этих видах договоров транспортными уставами и кодексами и иными законами.

4) Ст. 13 закона «О такси», предлагается дополнить следующим образом: «Договор об обеспечении перевозок легковыми такси в случаях,

когда перевозчик на момент его заключения не подал заявление для получения разрешения на осуществление перевозок легковыми такси, вступает в силу с момента подачи перевозчиком такого заявления».

Практическая значимость диссертационного исследования состоит в том, что полученные результаты могут быть использованы в законопроектной деятельности при совершенствовании положений глав 34 и 40 гражданского кодекса РФ, Устава автомобильного транспорта и наземного городского электрического транспорта, закона «О такси» и др. нормативно-правовых актов. Также данные результаты могут применяться при обобщении руководящей судебной практики, в учебном процессе при подготовке юристов, а также в правоприменительной практике организаций и самозанятых граждан, осуществляющих предпринимательскую деятельность в сфере перевозок такси автомобильным транспортом.

Теоретическая значимость исследования заключается в том, что доказаны значимые для науки гражданского права и направленные на дальнейшее совершенствование соответствующих правовых норм теоретические положения о системе договорного регулирования пассажирских перевозок такси автомобильным транспортом. Изложены положения о необходимости совершенствования структуры системы договоров и включения в состав ее элементов договоров фрахтования грузового такси и об организации фрахтования легкового такси. Проведена модернизация научных знаний о правовой природе договоров: фрахтования легкового такси; фрахтования грузового такси; об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси; службы заказа легкового такси с перевозчиком; об организации фрахтования легкового такси.

Апробация результатов исследования. Положения диссертации прошли апробацию на Международном научно-практическом форуме «Транспорт будущего: вызовы для права», посвященном 90-летию ВОИР (Ульяновск, 16 сентября 2022 г.), Международном научно-практическом

форуме «Транспорт будущего: вызовы для права» (г. Ульяновск, 8 сентября 2023 г.), Всероссийской научно-практической конференции «I Венедиктовские чтения» (г. Уфа, 2 декабря 2023 г.), Международной научно-практической конференции «Юриспруденция: вчера, сегодня, завтра» (г. Пенза, 25 сентября 2024 г.), а также в 6 опубликованных работах диссертанта, в которых отражены основные положения и выводы диссертации, общим объемом 1,7 п.л., в том числе 4 статьи в изданиях, включенных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования РФ в перечень рецензируемых научных изданий.

Результаты исследования внедрены в учебный процесс ФГБОУ ВО «Ульяновский государственный университет».

Структура работы определена целями, задачами и областью научного исследования. Диссертация состоит из введения, четырех глав, объединяющих 11 параграфов, заключения и списка использованных источников.

Глава 1. Теоретические основы построения системы договоров перевозок такси автомобильным транспортом

1.1 Понятие системы договоров перевозок такси автомобильным транспортом

Правовое моделирование системы договоров перевозок такси необходимо для эффективного правового регулирования общественных отношений в рассматриваемой сфере. О.С. Разумов справедливо отмечает: «Важность и необходимость системного подхода в постиндустриальном обществе, обусловлены интегрированностью, целостностью, органической взаимосвязью и взаимодействием образующих сфер жизни (экономической, социально-политической, культурной и др.): не может быть чисто экономических, социальных или организационных проблем – они взаимодействуют»⁵. Бурный всплеск нормотворчества часто обусловлен необходимостью принятия быстрых, а порой мгновенных мер для того, чтобы правовое регулирование не отставало от стремительно изменяющихся отношений между участниками транспортного процесса. Действительно, право часто не успевает за модернизацией транспортной отрасли и трансформацией социальных связей, а потому стремление привести правовую надстройку в соответствие с базисом следует приветствовать. Однако такие в целом положительные попытки сопровождаются сопутствующими отрицательными эффектами. Проявляется, это, в частности, в том, что в разных нормативно-правовых актах появляются похожие договорные конструкции, имеющие различное название и не имеющие четкого определения договора. В итоге, порой их трудно сопоставить между собой, поскольку четко не определен их предмет, а зачастую и видовая, и

⁵ Разумов О.С., Благодатских В.А. Системные знания, концепция, методология, практика. – М., 2006. С. 7.

даже родовая принадлежность. Системный подход позволяет выявить общие черты данных договоров и разграничительные признаки, выстроить их иерархию и определить связи между структурными элементами. При этом следует учитывать, «что система – это не объект сам по себе, а объект, заданный и сконструированный субъектом для определенного познания»⁶.

Системный подход в праве также достаточно продуктивен, о чем неоднократно указывалось в научной литературе⁷. Понятие той или иной правовой системы довольно часто упоминается учеными-правоведами. Так, В.П. Реутов пишет: «Система в праве – это объективно существующее и автономно функционирующее целостное множество элементов, отличающееся качественным постоянством и одновременно изменяющееся, и развивающееся на основе единства и противоречивости»⁸. Несмотря на то, что система права также, как и любая другая система, подчиняется универсальным законам, она все же обладает своей спецификой, поскольку в нее входят элементы, связанные со сферой идеального, хотя и способны объективироваться в реальности в какой-либо форме. Их применение санкционировано государством. Правовые связи между элементами носят исключительно информационную природу. Во-первых, любая структура связана с понятием «информация». Как отмечает С.Ю. Морозов: «Поскольку элементы, будучи объектами реальной действительности, являются исследователю исключительно своими свойствами, то при исследовании

⁶ Матвеев А.Г. Система авторских прав в России: Нормативные и теоретические модели. Дисс. ... доктора юрид. наук. – М., 2016. С. 13.

⁷ См.: Аверьянов А.Н. Системное познание мира. – М., 1985; Афанасьев В.Г. Системность и общество. – М., 1980; Афанасьев В.Г. Общество: системность, познание и управление. – М., 1981; Блауберг И.В., Садовский В.Н. Юдин Б.Г. Философский принцип системности и системный подход // вопросы философии. 1978. №8. С.49.; Гиргван Дж. Прикладная общая теория систем. В 2 т. – М., 1981; Губанов В.А., Захаров В.В., Коваленко А.Н. Введение в системный анализ. – Л., 1988; Кузнецов Б.Л. Основы общей теории систем. – Набережные Челны, 1997; Кузьмин В.П. Принцип системности в теории и методологии К. Маркса. – М., 1986; Общая теория систем: пер. с англ. – М., 1966; Блауберг И.В., Садовский В.Н. Юдин Б.Г. Системный подход: Предпосылки, проблемы, трудности. – М., 1969; Блауберг И.В., Садовский В.Н. Юдин Б.Г. Системный подход в современной науке // Проблемы методологии системных исследований. – М., 1970. С. 7-48; Садовский В.Н. Основания общей теории систем. – М., 1974; Садовский В.Н. Системный подход и общая теория систем. – М., 1980; Кремянский В.И. Методологические проблемы системного подхода. – М., 1977; Ракитов А.И. Философские проблемы науки. Системный подход. – М., 1977; Вунш Г. Теория систем. – М., 1978; Уемов А.И. Системный подход и общая теория систем. – М., 1978; Южаков В.Н. Система, целое, развитие. – Саратов., 1981.

⁸ Реутов В. П. Функциональная природа системы права. – Пермь, 2002. С. 43.

двух взаимосвязанных элементов всегда можно определить, каким образом свойства одного элемента влияют на свойство другого объекта»⁹. И далее автор делает вывод: «Таким образом, внутренняя форма правовых связей (их структура является нам информацией об отражении дозволенности поведения одного участника общественного отношения в долженствовании других участников этих отношений)»¹⁰.

Системы в гражданском праве имеют следующие отраслевые особенности, позволяющие вычленив их из иных систем, основу которых составляют правовые средства.

Во-первых, они строятся в соответствии с принципами гражданского права, из которых наиболее значимыми для нашего исследования являются принцип равенства участников гражданских отношений, принцип свободы договора, принцип недопустимости произвольного вмешательства кого-либо в частные дела, и принцип беспрепятственного осуществления гражданских прав. Кроме того, такая система строится в соответствии с частно-правовым принципом единства и дифференциации¹¹. Г.З. Ахметова отмечает: «Единство гражданского права проявляется, прежде всего, в том, что разнообразные общественные отношения, составляющие его предмет, основаны на унифицированных принципах – равенства, автономии воли и имущественной самостоятельности участников, формирующих основу метода частноправового регулирования»¹².

Во-вторых, как справедливо отмечает Т.С. Гудовских, качественную основу элементного состава таких систем составляют специфические гражданско-правовые средства (договоры, решения собраний, неустойка, сервитут, виндикационный иск и т.п.)¹³. В-третьих, система способна

⁹ Гражданско-правовые механизмы в цивилистических исследованиях: монография / Отв. Ред. С.Ю. Морозов. – М.: Проспект, 2023. С. 70.

¹⁰ Гражданско-правовые механизмы в цивилистических исследованиях: монография. С. 83.

¹¹ См.: Егоров Н.Д. Гражданско-правовое регулирование общественных отношений: единство и дифференциация. Л.: Издательство Ленинградского университета, 1988. – 176 с.

¹² Ахметова Г.З. Система институтов российского договорного права: единство, дифференциация, взаимодействие. – М., 2017. С. 27.

¹³ См.: Гудовских Т.С. Механизм исполнения открытых условий гражданско-правовых договоров. Дисс. ... канд. юрид. наук. – Ульяновск, 2019. С. 36.

функционировать в соответствии с юридической процедурой, в состав которой входят динамично изменяющиеся юридические факты особого рода (решения собраний, факты причинения вреда и неосновательного обогащения, сделки и т.п.)¹⁴. В-четвертых, преобразование базового ресурса системой, подчинено методу юридического равенства сторон¹⁵.

Гражданско-правовые системы преобразуют базовый ресурс, не свойственный иным отраслям права. Если в качестве такового выступают общественные отношения, то они могут быть либо имущественными, либо личными неимущественными, либо корпоративными. Если речь идет о преобразовании воли, то это свободная воля равноправных субъектов, вытекающих из их собственных интересов. Когда в качестве базового ресурса выступают права, то речь идет о субъективных гражданских правах.

Система гражданско-правовых договоров обладает всеми признаками гражданско-правовой системы, но по-своему уникальна. Элементами такой системы выступают исключительно правовые средства – регуляторы общественных отношений. Система предназначена для преобразования отношений, складывающиеся между известными, конкретно определенными лицами. В результате системного преобразования появляются относительные правоотношения между должником и кредитором.

Итак, польза системного подхода очевидна и не раз отмечалась цивилистами, занимающимися проблемами обязательственного права. Между тем, чтобы достичь максимально полезного эффекта от моделирования договорной системы сразу необходимо договориться об используемых понятиях.

Во-первых, следует отметить, что система договоров может пониматься двояко в зависимости от вида регулирования. Таких видов применительно к рассматриваемой системе можно выделить два – нормативный и договорный. Если речь идет о нормативно-правовом

¹⁴ См.: Гудовских Т.С. Механизм исполнения открытых условий гражданско-правовых договоров. Дисс. ... канд. юрид. наук. – Ульяновск, 2019. С. 36.

¹⁵ Там же.

регулировании договорных отношений, то система представляет собой взаимосвязанную совокупность взаимозависимых правовых норм о договорах перевозок пассажиров и багажа легковыми такси. В этом случае исследователи часто пытаются выявить нормообразующие признаки тех или иных видов договоров, и на их основании произвести систематизацию с использованием принципа единства и дифференциации. При дифференциации наиболее часто применяемым является принцип дихотомии, что часто отражается в исследованиях ученых. Так, рассуждая о дифференциации элементов системы по принципу дихотомии, В.А. Белов весьма образно говорит о «препарировании скальпелем системного подхода»¹⁶ единого целого. Ю.В. Романец в этом видит смысл систематизации гражданско-правовых договоров. По его мнению в итоге договоры по принципу дихотомии (от греч. διχотоμία – двухсоставность (от διχῆ — надвое, и τομή — деление)¹⁷ следует разделить на группы, объединяющие обязательства со схожей правовой регламентацией и разделяющие обязательства с различным правовым регулированием¹⁸. Можно также привести высказывание В.Ф. Яковлева о том, что такой институт гражданского права, как договорное право, представляет собой самостоятельную систему, при исследовании которой основная задача исследователя – обнаружить характерные черты отношений, которые требуют специфической формы регулирования¹⁹. В диссертационном исследовании Г.З. Ахметовой отмечается: «Система институтов российского договорного права – это упорядоченная совокупность взаимосвязанных гражданско-правовых институтов, построенная на основе принципа единства и дифференциации»²⁰. Разумеется, в данном случае договорное право

¹⁶ См: Белов В.А. Наука гражданского права как система // Гражданское право: актуальные проблемы теории и практики / под. общ. ред. В.А. Белова. – М.: Юрайт-Издат, 2007. С. 171.

¹⁷ Азбука веры. Энциклопедия [Электронный ресурс] // URL: <https://azbyka.ru/dixotomiya> (дата обращения – 28.02.2024).

¹⁸ Романец Ю.В. Система договоров в гражданском праве России. – М., 2001. С. 40.

¹⁹ Яковлев В.Ф. Гражданско-правовой метод регулирования общественных отношений. 2-е изд. доп. – М., 2011. С. 13,14.

²⁰ Ахметова Г.З. Система институтов российского договорного права: единство, дифференциация, взаимодействие. – М., 2017. С. 9.

понимается исключительно как системная совокупность гражданско-правовых норм. Ученые, использующие данный подход, отмечают, что «совокупность договоров выступает подсистемой права»²¹.

Между тем, как отмечает Б.И. Пугинский, правовые нормы образуют лишь «скелетик» договора и «определяют лишь отдельные фрагменты договора, не создавая структурно целостного, завершенного объекта. Целостный договор формируется исключительно волевым усмотрением сторон, учитывающих при этом свои интересы и возможности»²².

Договорное же регулирование основывается на правилах, вырабатываемых самими участниками договорных отношений, которые в данном случае выступают мини-законодателями. Б.И. Пугинский в частности указывает: «Общая способность договора создавать комплекс юридических правил, регламентирующих взаимодействие его участников и обеспеченных возможностью государственного принуждения, образует специфику договорного правового регулирования»²³. Такие обязательные для сторон договора правила задают масштаб поведения и находят отражение в условиях договора. Любое договорное условие это и есть обеспеченное принудительной силой государства правило поведения участников договорных отношений. Соответственно, если мельчайшим элементом системы нормативно-правового регулирования является норма права, то для договорного регулирования в качестве такого элемента выступает договорное условие. Поэтому исследование системы договоров в последнем случае подразумевает выявление взаимосвязей не между нормами права, а именно между договорными условиями, содержащихся как внутри одного договора, так и относящихся к различным видам гражданско-правовых договоров.

²¹ См.: Козлова Е.Б. Система договоров, направленных на создание объектов недвижимости. – М.: КОНТРАКТ, 2013. С. 4.

²² См.: Пугинский Б.И. Теория и практика договорного регулирования. – М.: ИКД «Зерцало-М», 2008. С. 89.

²³ Пугинский Б.И. Указ. Соч. С. 48.

Моделирование систем договорного регулирования полезно для выявления взаимного влияния договоров, образующих звенья в системе. На это обстоятельство указывал Д.Н. Сафиуллин, который писал: «в хозяйственных отношениях договор из инструмента, способного опосредовать единичные имущественные акты, превратился в правовое средство регулирования в рамках парной связи процессов, включающих массу товарных операций»²⁴.

Представляется плодотворным использование одновременно обоих видов правового регулирования при системном исследовании договоров перевозки такси. Такой исследовательский подход приводит к взаимообогащению двух совокупностей правил поведения, санкционированных государством. Если договорная система будет состоять исключительно из правовых норм, то выполнять свое интегративное свойство она будет не в состоянии. На наш взгляд, в этом утверждении нет никакого преувеличения. Без заключения конкретного гражданско-правового договора нормы договорного права мертвы, или точнее говоря, находятся в спящем, не работающем состоянии. Именно достижение соглашения по всем существенным условиям договора является тем юридическим фактом, который пробуждает эти правовые нормы о соответствующем договоре и заставляет их действовать. Лишь после заключения договора система способна преобразовывать базовый ресурс – общественные отношения. Недаром подмечено: «Замыкаясь на изучении правовых норм, определяющих содержание договоров, цивилистика, если вернуться к п. 4 ст. 421 ГК РФ, занимается отдельными случаями, узким горизонтом (менее 20%) договорных условий и игнорирует исследование основного содержания договоров, определяемого усмотрением сторон»²⁵. Причем преобразовать его, действуя отдельно друг от друга, не могут ни нормы договорного права, ни условия договора. Только совместный регулятивный потенциал правовых

²⁴ См.: Сафиуллин Д.Н. Теория и практика правового регулирования хозяйственных связей в СССР. – Свердловск, 1980. С. 117.

²⁵ Пугинский Б.И. Указ. Соч. С. 90.

норм и гражданско-правового договора позволяет системе гражданско-правовых договоров выполнить свою миссию.

Во-вторых, следует дать четкое понятие такси, поскольку нормативно-правовые акты оставляют некоторую неопределенность в этом вопросе. Например, нет однозначного ответа на вопрос, почему маршрутное такси к такси не относится? Может ли быть такси грузовым?

Есть несколько версий происхождения термина «такси». Согласно первой версии, слово такси имеет латинские корни и образуется от слова «*taxis*», означающего «распределение» либо «размещение». Имеется в виду, что пассажир, совершающий вояж по древним городам, имел возможность остановиться и разместиться в местах, где ему могли предложить возницу для последующего путешествия по желаемому маршруту.

Вторая версия заключается в том, что слово такси также берет начало из латинского языка, но образуется оно от другого слова, а именно от слова *taxa* – плата, которое в последствие нашло отражение и развитие в других языках. Разумеется, речь идет о цене за перевозку, а именно, за расстояние, на которое был перемещен пассажир с использованием транспортных средств. Во французском языке, помимо слова *taxe* «налог, сбор, плата» есть слово *taximètre*, означающий «счётчик цены». Помимо части латинского происхождения в данном слове можно обнаружить вторую часть, берущую начало в греческом языке, а именно – *мётров (métron)*, что означает «мера; измерение». Сходное значение слова можно обнаружить и в других иностранных языках. Так, широко известно русское слово «такса», немецкие *Taxe* «таможенный сбор» и *Taxameter*, английское *tax* «налог». Именно из такого понимания такси исходят в Швейцарии. Так, в заключении Люцернского университета о полном пересмотре законодательства о такси в городе Санкт-Галлен, указывается: «Перевозка пассажиров считается

услугой такси, если стоимость проезда определяется с помощью таксометра, рассчитывается постоянно во время поездки»²⁶.

Наконец, согласно третьей версии, слово такси связано со знаменитым родом Таксисов, которые считаются основателями почты и в средние века занимали монополистическое положение в этой сфере. Скоростная конная почта, созданная в 1451 году Роже Де Таксисом, занималась в те времена помимо прочего и доставкой пассажиров.

В-третьих, само понятие правового моделирования системы гражданско-правовых договоров не должно сводиться к описанию уже существующей системы. Следует отметить, что в теории систем такая ситуация в принципе допускается и наряду с прагматической (проектируемой) моделью возможно построение познавательной модели, в которой заранее известна структура системы и функции ее элементов. Моделирование здесь происходит в соответствии с правилом *ab esse ad posse valet consequencia*²⁷. Между тем, такой подход в правовых системах может свестись к толкованию действующих правовых норм и институтов. На пагубность такого рода исследований обращал внимание Ю.С. Гамбаров, который писал: «Сводить всю юриспруденцию к толкованию действующего права и, особенно, отраженного только в законодательстве, это значит вести юриспруденцию как науку к банкротству»²⁸. Зачастую требуется не просто настроить уже существующую систему норм о договорах, но и кардинальным образом ее перестроить. А это было бы невозможно, если бы мы строили познавательную модель договорной системы. Кроме того, как мы

²⁶ Экспертное мнение о правилах такси Санкт-Галлен [Электронный ресурс] // URL: https://docs.yandex.ru/docs/view?tm=1723613025&tld=ru&lang=de&name=Gutachten_Taxireglement_StGallen_Diebold.pdf&text=Deutsche%20Taxigesetzgebung&url=https%3A%2F%2Fwww.unilu.ch%2Ffileadmin%2Ffakultaeten%2Ffr%2Fdiebold%2FPublikationen%2FGutachten_Taxireglement_StGallen_Diebold.pdf&lr=195&mime=pdf&110n=ru&sign=1196e43cd2d266db1ad96027ac346358&keyno=0&nosw=1&serpParams=tm%3D1723613025%26tld%3Dru%26lang%3Dde%26name%3DGutachten_Taxireglement_StGallen_Diebold.pdf%26text%3DDeutsche%2BTaxigesetzgebung%26url%3Dhttps%253A%2F%2Fwww.unilu.ch%2Ffileadmin%2Ffakultaeten%2Ffr%2Fdiebold%2FPublikationen%2FGutachten_Taxireglement_StGallen_Diebold.pdf%26lr%3D195%26mime%3Dpdf%26110n%3Dru%26sign%3D1196e43cd2d266db1ad96027ac346358%26keyno%3D0%26nosw%3D1 (дата обращения – 10.12.2023)

²⁷ От абстрактного к возможному.

²⁸ Гамбаров Ю.С. Гражданское право: Общая часть. – М., 2003. С. 10-11.

уже указали, возможно рассмотрение системы гражданско-правовых договоров сквозь призму договорного регулирования. Это, в частности, подразумевает необходимость учета правила о том, что допускается заключение гражданско-правовых договоров, не предусмотренных действующим законодательством. Таково одно из проявлений принципа свободы договора. Если его не учитывать, то выйти за ограничительные флажки существующих правовых норм и законов вряд ли удастся. А это негативно сказывается на качестве научных исследований. Как отмечал И.А. Покровский: «Воспитанные на позитивистской боязни перед всяким подобием «метафизических и естественно-правовых» фантазий, погруженные в повседневную и кропотливую догматическую работу, мы окончательно отвыкли от широкой теоретической трактовки наших проблем и потеряли всякую связь с глубокими течениями нашего времени»²⁹. Эта мысль, высказанная более ста лет назад, не потеряла актуальности и сейчас.

Система транспортных договоров является динамичным образованием, которое не застыло на одном месте, а постоянно развивается в связи с трансформацией общественных отношений. На динамичность развития этой системы влияет и развитие системы транспортного законодательства. Казалось бы, все должно быть наоборот, поскольку законодательство является лишь формой отражения правовых норм, которые, в свою очередь, должны максимально соответствовать системе общественных отношений. Однако, часто наблюдается обратная картина, когда в законодательстве находят отражение новые юридические конструкции, под которые вынуждены «приспосабливаться» общественные отношения. Так произошло и в связи с принятием закона «О такси».

Исходя из положений названного закона в систему договоров перевозок пассажиров и багажа легковыми такси входят, как минимум, следующие гражданско-правовые договоры: 1) договор фрахтования; 2) договор об обеспечении осуществления деятельности по перевозке

²⁹ Покровский И.А. Основные проблемы гражданского права. – М., 2000. С. 34-35.

пассажиров и багажа легковыми такси; 3) договор службы заказа легкового такси с перевозчиком.

Новые договорные конструкции требуют более тщательного исследования, а транспортное законодательство нуждается в более тщательной унификации.

Перечисленные договоры не в полной мере удовлетворяют имущественные потребности участников рынка автомобильных транспортных услуг, и прежде всего, конечных потребителей – фрахтователей, пассажиров, грузоотправителей. Так, в двух из трех перечисленных договоров в качестве потребителя услуги выступает перевозчик, и только по договору фрахтования легкового такси потребителем является фрахтователь и (или) пассажир. Такая ситуация не является нормальной. Конечные потребители транспортных услуг являются теми субъектами, ради которых и затевается процесс перевозки. Без удовлетворения их потребностей транспортный процесс направлен на обеспечение самого себя. А ведь как отмечает К. Менгер, «... неудовлетворение потребностей ведет нашу природу к гибели, недостаточное удовлетворение – к разрушению ее, а удовлетворять потребности значит жить и преуспевать»³⁰.

«Двигателем» транспортного процесса выступают имущественные потребности пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей в перемещении материальных объектов в пространстве с помощью самоходных транспортных средств. Разработчик теории гражданско-правовых средств удовлетворения имущественных потребностей граждан Н.А. Баринов, писал: «Потребность – главный двигатель жизнедеятельности человека»³¹. Он дал следующее определение: «Имущественные потребности – это объективно существующая необходимость (нужда) в потреблении

³⁰ Менгер К. Основания политической экономии / пер. Г. Тичкина, И. Азбегуза; под ред. Р.М. Орженцкого. – М.: Директмедиа Паблишинг, 2008. С. 88.

³¹ Баринов Н.А. Категория «имущественные потребности» – инновация в гражданском праве // Вестник Нижегородского университета Н.И. Лобачевского. 2014. № 3 (2). С. 31. С. 30-33.

материальных благ в целях создания условий для нормальной жизнедеятельности человека»³². При этом договоры выдающийся ученый относил к основной группе правовых средств, направленных на удовлетворение имущественных потребностей. «Именно анализ основных гражданско-правовых средств удовлетворения имущественных потребностей становится наиболее актуальным в условиях рыночных отношений. Это объясняется, прежде всего, их прямой направленностью на обеспечение интересов и потребностей граждан, а также возрастанием роли договорного регулирования общественных отношений»³³.

Особо следует обратить внимание на вполне доказанное автором утверждение о том, что «имущественные потребности могут стать критерием систематизации гражданско-правовых договоров»³⁴. В восьми классификационных группах гражданско-правовых договоров, дифференцированных Н.А. Бариновым по критерию имущественных потребностей, выделена группа договоров, направленных на обеспечение потребностей граждан в услугах³⁵. Между тем, исследуемая нами система договоров перевозок такси автомобильным транспортом, как раз эту потребность учитывает не в полной мере. Представляется, что общественные отношения службы заказа легкового такси и фрахтователя, неоправданно не охвачены договорным регулированием. Такое положение дел трудно объяснить. Либо законодатель посчитал, что отношения между службой заказа легкового такси и перевозчиком более важны, чем отношения данной службы с фрахтователем, либо, по его мнению, гражданско-правовой договор не обладает необходимым потенциалом для регулирования складывающихся отношений. И то, и другое выглядит несколько странно.

³² Там же.

³³ Бормотова М.А., Рогожина К.С. Учение Н.А. Баринова об имущественных потребностях и гражданско-правовых средствах их обеспечения // Вопросы российской юстиции. Вып. 24. С. 128. С. 125-131.

³⁴ Там же.

³⁵ Баринов Н.А. Гражданско-правовые проблемы удовлетворения имущественных потребностей советских граждан: дис. ... д-ра юрид. наук. – М., 1988. С. 85, 286.

Не учтены и потребности граждан и юридических лиц в обеспечении потребностей в оказании услуг такси в сфере грузовых перевозок автомобильным транспортом. На наш взгляд, закон о такси не охватывает всех видов перевозок такси, поскольку в настоящее время существует такси не только легковое, но и грузовое такси. И это уже объективная реальность, которая свидетельствует об имущественных потребностях субъектов гражданского права в таких грузовых перевозках. Поскольку удовлетворение таких потребностей непосредственно влияет на повышение уровня жизни населения, то в социальном государстве деятельность государственно-властных структур должна быть направлена на их обеспечение, в том числе, путем адекватного правового регулирования отношений в данной сфере жизнедеятельности. Известны перевозки вертолетным такси, которые к автомобильному транспорту не относятся. Каждый из этих видов перевозок, конечно, требует адекватного договорного регулирования, однако областью настоящего исследования не охватывается. Между тем, в сфере автомобильных перевозок встречаются легковые перевозки социальными и корпоративными такси. Представляется, что требуется дать правовую квалификацию таким перевозкам с точки зрения определения возможности либо невозможности их отнесения к самостоятельным элементам исследуемой договорной системы.

Вывод:

1) Под системой гражданско-правовых договоров перевозок такси автомобильным транспортом следует понимать взаимозависимую совокупность правовых средств, включающих в себя нормы права о договорах и условия конкретных заключенных договоров, которые только в упорядоченной определенным образом совокупности и взаимосвязи способны комплексно преобразовывать неурегулированные общественные отношения в сфере перевозок такси автомобильным транспортом в обязательственные гражданско-правовые отношения.

2) Нормы права, регулирующие общественные отношения в сфере перевозок такси автомобильным транспортом, не в полной мере позволяют проявить договорной системе свое интегративное свойство, поскольку не содержат правила о договорах между службой заказа легкового такси и фрахтователем (пассажиром) такси, а также о договоре перевозки грузовым такси.

1.2 Методология правового моделирования системы договоров

Построение договорной системы должно опираться на авторскую теоретико-методологическую концепцию. Для моделирования системы гражданско-правовых договоров перевозок такси необходимо выработать определенную методологию, в соответствии с которой будет строиться система. О значении методологии неоднократно писалось в научной литературе. О.С. Разумов и В.А. Благодатских констатируют: «Не только в теории, но и в практической работе применение методологии систем расширяется. Методология становится базой для использования новых методов, способов, процессов и средств»³⁶. А как справедливо утверждал Г.Ф. Шершеневич: «Плоха юридическая практика, не подкрепленная теоретическим светом, как и безжизненна теория, не вытекающая из практики»³⁷. Д.А. Керимов, характеризуя методологию, отмечает, что она определяет путь мышления к истине и обеспечивает это движение соответствующими средствами³⁸.

Мы полагаем, что правовая наука не может абстрагироваться от общенаучных знаний, и, в частности, от знаний теории систем. Универсальные законы и закономерности, выявленные учеными в данной сфере научных исследований, полностью применимы к правовым системам,

³⁶ Разумов О.С., Благодатских В.А. Указ. Соч. С. 9.

³⁷ Шершеневич Г.Ф. Общая теория права. – М., 1910. Вып. 1. С. 16.

³⁸ См.: Керимов Д.А. Методология права: Предмет, функции, проблемы философии права. – 4-е изд. – М.: Изд-во СГУ, 2008. С. 63..

в том числе и к системе гражданско-правовых договоров. Конечно, правовые объекты обладают определенной спецификой, которая, с одной стороны, не может изменить основные принципы методологии моделирования систем, а с другой, должна учитываться исследователем в процессе проектирования. Ведь и теория систем без частных наук, без учета их специфики, не имеет смысла. Так, строя правовую модель, не следует загонять себя в жесткие рамки позитивизма. Невозможно что-то усовершенствовать, ничего при этом не меняя. Замыкаясь на исследовании тех правовых норм, которые уже есть, ученый сознательно крадет у себя то, без чего невозможна наука, а, именно, творчество. Справедливыми следует признать слова С.Ю. Морозова, который отмечает: «Действительно, если в какой-то мере не абстрагироваться от действующего законодательства, не выходить за пределы его «прокрустова ложа», пренебрегать полетом фантазии, то вряд ли можно надеяться на открытие чего-либо нового»³⁹. Поэтому, из двух моделей систем (прагматической и познавательной) нами выбрана прагматическая модель системы. При этом речь идет об исследовании системы, которой пока не существует, т.е. ее предстоит спроектировать. Следует отметить, что под прагматическую модель в нашем случае будет подгоняться реальность не в виде существующей системы отношений, а в виде правовых средств, обладающих регулятивным потенциалом. К тому же мы отмечали, что система гражданско-правовых договоров не должна рассматриваться исключительно как система правовых норм о договорах. В широком смысле в систему должны включаться договорные условия.

Выявление интегративного свойства системы всегда является первым этапом моделирования прагматической модели системы договора. Существует множество научных определений такого свойства. Обычно, указывают на то, что интегративным свойством обладает вся система, и оно не сводится к сумме или среднему свойств отдельных ее частей. Однако, для правового моделирования важно допущение, согласно которому

³⁹ Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров. С. 106.

«интегративное свойство можно считать целью системы»⁴⁰. И так, важны цель и назначение системы. Как отмечает Ю.В. Виниченко: «Именно цель определяет состав и структуру, а также функционирование системы»⁴¹. При этом, необходимо отметить, что любая система предназначена для преобразования чего-либо. Система, которая ничего не преобразовывает, нежизнеспособна, и с функциональной точки зрения проявить себя никак не может. Поэтому, для любой системы интегративным свойством является преобразованием чего-либо. В теории систем это «что-либо» получило наименование базового ресурса. Для правовых систем базовый ресурс обладает спецификой. В качестве такового могут выступать отношения, воля, права, договорные условия, очередность требований кредиторов, обязательства, и т.п. Например, одно обязательство может быть преобразовано в другое, незащищенные субъективные права – в защищенные, ограниченная ответственность в полную, открытые условия договора в закрытые и т.д. Таким образом, систему на данном этапе можно представить в виде черного ящика, на вход которого поступает непреобразованный базовый ресурс, а на выходе – преобразованный.

Между тем, важно понять каким образом происходит это преобразование, а для этого следует заглянуть внутрь этого черного ящика. Как известно, любая система состоит из взаимосвязанных элементов. Причем, каждый элемент на своем уровне и в соответствии с его функциональным назначением и исполнением роли участвует в преобразовании базового ресурса, т.е. видоизменяет его соответствующим образом. Д.А. Керимов обоснованно подчеркивает, что в правовых системах «нет и не может быть бездействующих компонентов»⁴². Системоделятельная методология предполагает, что договору, как элементу системы «необходимо должна быть присуща внутренняя

⁴⁰ Жилин Д.М. Теория систем: Опыт построения курса. С. 50.

⁴¹ Виниченко Ю.В. Гражданский оборот: опыт системного исследования. – Иркутск: Изд-во БГУ, 2019. С. 177.

⁴² Керимов Д.А. Указ. Соч. С. 52.

активность»⁴³. Б.И. Пугинский в связи с этим подчеркивает: «в силу чего следует говорить не просто об элементе, а о действующем элементе»⁴⁴. Мы бы сказали, что речь идет о функционирующем элементе.

Итак, попадая в договорную систему, поток базового ресурса «растекается» по элементам в соответствии с заданным проектировщиком маршрутом. Каждый элемент выполняет отведенную ему функцию. Употребление слова «отведенную» на первый взгляд может показаться некорректным. Сразу возникает вопрос: кем отведенную? Но дело обстоит именно так, что при моделировании систем проектировщик распределяет функции по элементам. Причем, при построении прагматической модели системы необходимо вначале определить функции необходимые для внутренней работы системы, а затем под каждую функцию подбирается необходимый элемент. Последовательность здесь именно такая.

Прежде чем исследовать конкретные функции, которые должны выполнять элементы системы, важно ответить на три вопроса. Первый вопрос касается соотношения понятия функции и роли элемента. Недаром очень часто обращается внимание на волевою и функциональную общность системных компонентов. Второй вопрос можно обозначить так: что является базовым ресурсом для системы гражданско-правовых договоров? Наконец, при ответе на третий вопрос требуется пояснение, что является элементом исследуемой системы.

Отвечая на первый поставленный вопрос, отметим, что функция по большому счету показывает, что должен сделать данный элемент. Роль же показывает, кто или что может исполнять эту функцию. Например, роль элемента, выполняющего функцию усиления, исполняет усилитель, имеющий свойство усиливать. Причем, на роль усилителя могут быть подобраны самые разнообразные элементы. Функцию регулирования общественных отношений могут выполнять правовые регуляторы.

⁴³ Юдин Э.Г. К анализу внутреннего строения общественных обобщенных системных концепций // Проблемы методологии системного исследования. – М., 1970. С. 449.

⁴⁴ См.: Пугинский Б.И. Теория и практика договорного регулирования. – М.: ИКД «Зерцало-М», 2008. С. 11.

Свойством правовых регуляторов является возможность воздействия на поведение субъектов. На эту роль в зависимости от решаемой задачи могут быть подобраны, например, либо нормы права, либо правовые обычаи, либо договоры, либо прецеденты. Поэтому, важно вначале выявить функцию компонента договорной системы, затем выявить его роль и только потом подбирать на эту роль элемент, способный выполнять соответствующую функцию максимально эффективно для выполнения системой ее интегративного свойства.

Ответы на второй и третий вопросы взаимосвязаны как между собой, так и с ответом на первый вопрос. Начнем с того, что элементами любой правовой системы принято считать исключительно правовые средства. По крайней мере, такого подхода придерживаются сторонники инструментальной теории права, которая позволяет связать право с деятельностью субъектов. Согласно этой теории, субъекты права для достижения своих правовых целей в виде правового результата могут воспользоваться теми инструментами, которые предоставляет им право, т.е. правовыми средствами.

С.Ю. Филиппова полагает, что роль гражданско-правового договора как правового средства заключается в согласовании его сторонами правовых целей⁴⁵. Она пишет: «При заключении договора стороны согласовывают свои правовые цели, достигая требуемой по характеру отношений степени соответствия (противоположность или однонаправленность)»⁴⁶. Близкую по смыслу позицию занимает В.В. Кулаков, полагающий, что договор выполняет роль преодоления конфликта. Автор утверждает: «Большинство обязательств возникает из договора, который и является средством урегулирования конфликта»⁴⁷.

⁴⁵ В данном случае речь идет именно о роли, которую исполняет гражданско-правовой договор, а не его функции индивидуально-правового регулирования.

⁴⁶ См.: Филиппова С.Ю. Указ. Соч. С. 95.

⁴⁷ Кулаков В.В. Обязательство и осложнение его структуры в гражданском праве России. – М., 2009. С. 45.

Представляется, что такой подход к определению роли договора как элемента системы является не вполне точным. Никто не собирается оспаривать очевидное для всех суждение о том, что договор выполняет функцию согласования воли и при этом преодолевается конфликт интересов. Между тем, это не единственный правовой инструмент, посредством которого можно преобразовать несогласованную волю в согласованную. Есть ряд соглашений, которые не являются договорами, но также, как и договор выполняют функцию согласования воли. Примерами могут служить дополнительные соглашения к договору, соглашение о намерениях, соглашение об отступном и др. Следовательно, уникальная роль договора не может быть сведена к согласованию воли. Значит, есть что-то присущее только договору, позволяющее отличить его от других соглашений.

Полагаем, что только договор играет роль индивидуального регулятора общественных отношений между его сторонами⁴⁸. Остальные гражданско-правовые соглашения на это не способны. Рассматривать договор как правовое средство, являющееся элементом системы, возможно только после того, как он уже заключен, т.е. существует. Согласование же воли приводит к исчерпанию конфликта сторон. Иными словами, договор является уже результатом согласования воли, а не инструментом ее согласования. В качестве такого правового инструмента может выступать, например, юридическая процедура направления оферты и ее акцепта. Следует отметить, что у договоров и иных соглашений различный базовый ресурс. Посредством соглашений преобразованию подлежит воля сторон из несогласованной в согласованную. Договор же преобразует общественные отношения в обязательственные правоотношения. Таким образом, для договора базовым ресурсом являются общественные отношения, а не воля.

Регулятивная роль договора не исчерпывается возникновением обязательственного правоотношения. Правовое регулирование посредством договорных правил происходит на всех этапах существования и развития

⁴⁸ См.: Musielak H.J. Vertragsfreiheit und ihre Grenzen // Legal Training. №. 10. 2017. S. 6.

договорного обязательства по мере осуществления прав и исполнения обязанностей. Соответственно работа различных договорных условий может быть распределена во времени. Права и обязанности участников обязательства неразрывно связаны с условиями договора, поскольку каждое условие может быть выражено через права и обязанности сторон. Так, условие о цене является ничем иным как право кредитора требовать уплаты покупной цены и обязанность должника уплатить согласованную договором цену. При этом, памятуя о том, что сложные системы иерархичны, следует отметить, что договор, будучи элементом системы договоров, сам может рассматриваться как система договорных условий. Это необходимо для понимания внутренней работы, которую совершает договор, как элемент системы по преобразованию неурегулированных правом общественных отношений в правоотношения. Рассмотрение гражданско-правового договора как системы не является чем-то новым в цивилистике.

Между тем, исследователи по-разному определяют его основные элементы. Например, Батурина А.А. применительно к смешанному договору включает в его структуру: «цель договора; его состав и взаимосвязь между элементами»⁴⁹. Б.И. Пугинский, рассматривающий договор, как системно-деятельностное образование, в качестве его элементов называет субъектов⁵⁰. Представляется такой подход оправданным. Именно субъекты на входе системы определяют направление потока базового ресурса, проводя квалификацию общественных отношений и подбирая нужный договор для регулирования общественных отношений. Если, например, речь идет о перевозках такси автомобильными транспортными средствами в сфере грузовых перевозок, то для преобразования общественных отношений подходят договорные конструкции, регулирующие отношения именно в данной сфере, а не в сфере перевозок легковыми такси.

⁴⁹ Батурина А.А. Система и системность смешанных договоров в гражданском праве России: автореферат дис. канд. юрид. наук – Красноярск, 2019. С. 7.

⁵⁰ Пугинский Б.И. Теория и практика договорного регулирования. – М.: ИКД «Зерцало-М», 2008. С. 118.

Исходя из того, что каждое договорное условие является обязательным правилом поведения⁵¹, логично предположить, что поток базового ресурса распределяется по договорным условиям соответствующим образом и каждое из них регулирует свою часть потока. Например, условие о сроке регулирует длительность существования правоотношений, и как следствие, время использования договора в качестве правового инструмента. Данное условие также определяет момент предоставления по договору.

Условие о предмете, по сути, определяет круг общественных отношений, подлежащих преобразованию, и играет в системе роль клапана, пропускающего исключительно те общественные отношения, которые способен преобразовать только данный договор. Иными словами, благодаря условиям о предмете базовый ресурс распределяется по нужным договорам, как элементам системы.

Исходя из сказанного, представляется, что, рассматривая систему гражданско-правовых договоров перевозки такси, следует выделить несколько ее уровней. Первый уровень представляют собой нормы права о договорах, регулирующие отношения в данной сфере. На втором уровне находятся гражданско-правовые договоры, которые развертываются в третий уровень – уровень договорных условий. Далее, наша методология моделирования предполагает введение понятия модельных условий договоров. Дело в том, что противопоставление норм права о гражданско-правовых договорах самим договорам предполагает, что второй уровень системы представляет собой множество конкретных гражданско-правовых договоров, которые субъекты уже реально заключили.

Однако исследование таких договоров и их взаимосвязей практически невозможно, поскольку их может быть заключено десятки в день между разными субъектами, которые исследователю не всегда известны, и с отличающимися друг от друга условиями. Такая задача является непосильной и невыполнимой. В то же время сводить исследование

⁵¹ См. об этом: Ансон В. Договорное право. М., 1984. С. 13.

договорных условий к тому, что написано в нормах права, было бы неправильным. Да и как это возможно, если, например, в гражданском кодексе РФ договору фрахтования посвящена всего одна статья? Выходом из сложившейся ситуации, на наш взгляд, является выявление модельных условий каждого из договоров, входящих в систему. Причем такое выявление должно вестись в соответствии с правилами моделирования систем, т.е. отталкиваясь от функций, которые должны выполнять элементы договора, как системы. По утверждению А.Г. Матвеева под моделированием «понимается замещение одного объекта другим (моделью) с целью получения информации о важнейших свойствах объекта-оригинала»⁵². Под модельными договорными условиями предлагается понимать правовые модели условий договора, отражающие наиболее важные свойства оригинала в соответствии с их функцией и ролью, и являющиеся типовыми правилами поведения для участников отношений, вытекающих из договора отдельного вида.

Определив функции элементов, а затем и сами элементы следует выявить их взаимосвязи между собой, т.е. определить структуру системы договоров. При этом, следует исходить из того, что взаимосвязи могут быть статическими или динамическими. Выявление статических взаимосвязей позволяет выявить и описать иерархическое строение системы, определить ее подсистемы. При определении уровней подсистемы следует произвести классификацию договоров, исходя из их направленности. Такой подход позволяет правильно определить границы регулируемых общественных отношений и учесть имущественные потребности их участников. Вполне естественно, что направленность на организацию правоотношений и на оказание услуг по перевозке автомобилями такси, предполагает дифференциацию правовых средств, подходящих для регулирования либо организационных, либо имущественных отношений. Направленность

⁵² Матвеев А.Г. Система авторских прав в России: Нормативные и теоретические модели: дис. ... д-ра юрид. наук. – М., 2016. С. 13.

договоров позволяет также классифицировать договоры на основные и обеспечивающие (вспомогательные). И здесь также следует ориентироваться на имущественные потребности конечных потребителей услуг в рамках транспортного процесса, т.е. пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей и фрахтователей, которые заключаются в необходимости перемещения. Поэтому, договоры фрахтования такси являются основными компонентами структуры системы. Все иные правовые средства системы, которые лишь способствуют такой доставке, следует отнести к группе вспомогательных.

Несмотря на то, что выявление статической структуры имеет важное методологическое значение, необходимо помнить, что договорная система представляет собой динамическое образование. Ее главное назначение – преобразование общественных отношений в сфере перевозок легковыми такси – диктует необходимость постоянного функционирования самой системы и ее элементов. Поэтому, выявив статическую структуру договорной системы, необходимо далее перейти к исследованию функциональных связей ее элементов. Решение этой задачи позволит выявить последовательность работы отдельных элементов или их звеньев и цепей. При этом, под звеньями следует понимать пары сопряженных между собой элементов, а под цепью систему звеньев, объединенных единым функциональным назначением.

Кроме того, для правильного построения функциональной модели договорной системы необходимо выявить обратные связи. Довольно часто, отсутствие либо неправильная работа одного из элементов системы не позволяет действовать иным компонентам системы, которые в функциональной цепочке расположены дальше. Участники договорных отношений вынуждены постоянно оценивать ситуацию и принимать решение о том, возможно ли заключение и использование какого-либо договора. При отрицательном ответе поток базового ресурса с выхода элемента возвращается на его вход, либо на вход элемента, задействованного ранее.

Например, отсутствие либо нарушение условий организационного договора не позволит заключить, либо исполнить основной договор перевозки (фрахтования). Без наличия договора об обеспечении осуществлении деятельности легкового такси перевозчик легкового такси (фрахтовщик) в случаях, предусмотренных законом, не сможет заключить договор фрахтования легкового такси. Поэтому, по принципу обратной связи, перевозчик, оценив ситуацию, вынужден сделать шаг назад и исправить ошибку, т.е. заключить договор об обеспечении осуществлении деятельности легкового такси.

Выводы:

1) В исследуемой системе гражданско-правовых договоров перевозки такси, следует выделить уровни преобразования общественных отношений. Первый уровень представляют собой нормы права о договорах, регулирующие отношения в данной сфере. На втором уровне находятся гражданско-правовые договоры, которые развертываются в третий уровень – уровень договорных условий.

2) Под модельными договорными условиями предлагается понимать правовые модели условий договора, отражающие наиболее важные свойства оригинала в соответствии с их функцией и ролью, и являющиеся типовыми правилами поведения для участников отношений, вытекающих из договора отдельного вида.

1.3 Структура системы договоров перевозки

Структура (лат. structure – строение, расположение, порядок) любой системы является формой ее организации и отражает «определенные взаимосвязи, взаиморасположение составных частей системы, ее устройство, строение»⁵³. «Целью исследования оснований внутренней систематизации транспортных ... договоров, – отмечает С.Ю. Морозов, – является совершенствование правового регулирования соответствующих

⁵³ См.: Волкова В.Н., Денисов Д.А. Теория систем: учеб. пособие. – М., 2006. С. 25.

обязательственных правоотношений, исходя из потребностей правоприменительной практики»⁵⁴. В целом с данным выводом следует согласиться, отметив, однако, что регулируются все же общественные отношения, а не правоотношения. Исследование внутреннего содержания системы позволяет выявить отсутствие необходимых элементов в системе, их неверную взаимосвязь, обнаружить мертвые элементы, выявить общие правила поведения, которые должны быть выражены в общих положениях, касающихся рода или вида договоров, входящих в систему.

Согласно принятой за основу методологии исследования системы договоров перевозки такси, следует определить ее интегративное свойство, а затем уже моделировать ее структуру. Познание структуры системы позволяет определить ее содержание, функциональное назначение и порядок взаимодействия ее элементов. Д.А. Керимов пишет: «Системное правовое целое образует единство в результате структурной упорядоченности его частей, определяющей их функциональные зависимости и взаимодействие»⁵⁵. Он акцентирует внимание на то, что методологическое познание структуры «является логическим следствием познания внутренней формы права, ее дополнением, конкретизацией и развитием»⁵⁶. Логическим продолжением данной мысли можно считать высказывание В.Ф. Яковлева, который утверждает: «Однако, если бы предмет гражданского права был однороден, то, очевидно, отсутствовала бы объективная основа для его внутренней структуры, т.е. деления гражданского права на соответствующие институты»⁵⁷.

Интегративным свойством исследуемой системы является преобразование общественных отношений перевозки такси в соответствующие правоотношения. Данное интегративное свойство

⁵⁴ См.: Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров: дис. ... д-ра. юрид. наук. – М., 2012. С. 30.

⁵⁵ См.: Керимов Д. А. Методология права: предмет, функции, проблемы философии права. С. 234.

⁵⁶ См.: там же. С. 179.

⁵⁷ Яковлев В.Ф. Вступительная статья // Романец Ю.В. Система договоров в гражданском праве России. – М., 2006. С. 8.

обусловлено двумя обстоятельствами. О первом мы уже писали, и оно вытекает из существа гражданско-правового договора, как регулятора отношений. Любая договорная система призвана преобразовывать общественные отношения в правоотношения. Второе обстоятельство обусловлено правовой природой преобразуемых общественных отношений. В нашем случае речь идет об отношениях перевозки такси. И, если с отношениями по перевозке как таковой особых вопросов не возникает, то научно обоснованные признаки перевозки такси, к сожалению, отсутствуют.

Обобщение приведенных в предыдущих разделах диссертации версий о происхождении понятия «такси» приводит к выводу о том, что ни в одной из них такси не означает транспортное средство. Это, либо размещение путешественника, либо плата за перевозку, либо поездка.

В нашей повседневной жизни мы привыкли совсем к иному. «Поймать такси» значит, остановить легковое транспортное средство. Аналогичная картина отражается и в положениях нормативно-правовых актов. Так, в соответствии со ст. 2 закона «О такси» под легковым такси понимается легковой автомобиль, используемый для перевозок пассажиров и багажа на основании публичного договора фрахтования.

На наш взгляд, понятие такси означает не автомобиль с шашечками и не вертолет, а вид перевозки. Поэтому правильнее говорить не о такси, а о перевозке такси, обладающей признаками, отграничивающими ее от других видов перевозки. Так, в ст. 47 Закона о пассажирском транспорте (PBefG) Германии дано определение именно перевозки такси. Оно звучит следующим образом: «Перевозка такси - это перевозка пассажиров пассажирскими автомобилями, которые предприниматель предоставляет в официально зарегистрированных местах, и посредством которых он совершает поездку в пункт назначения, определенный пассажиром»⁵⁸. Хотя данное определение идеальным трудно назвать, но оно, хотя бы привязано к перевозке.

⁵⁸ См.: Personenbeförderungsgesetz (PBefG) [Электронный ресурс] // URL: <https://www.bra.nrw.de/system/files/media/document/file/personenbefoerderungsgesetz.pdf>

Выполнение системой перевозки такси своего интегративного свойства невозможно без осуществления элементами системы следующих функций.

1. Преобразование неурегулированных правилами поведения общественных отношений фрахтования легкового такси в урегулированные общеобязательными формально-определёнными правилами поведения гражданские правоотношения. Данную функцию способны выполнять нормы гражданского и транспортного права о договоре фрахтования. Норма права является особым видом правовых регуляторов. С.Ю. Морозов подчеркивает: «Одним из важнейших ее свойств, необходимых для выполнения преобразования базового ресурса в рамках гражданско-правового механизма, является нормативность»⁵⁹. Далее автор со ссылкой на С.В. Бошно отмечает, что это свойство проявляется субъекту тем, что «отражает типичность социальных процессов, связей, является следствием их повторяемости, выражает всеобщность социальных связей»⁶⁰. Именно нормы права закладывают тот фундамент, на основании которого строятся правовые связи с использованием иных правовых средств. В том числе, нормы права устанавливают рамки договорного регулирования.

2. Преобразование неурегулированных правилами поведения общественных отношений фрахтования легкового такси в урегулированные индивидуальными правилами поведения гражданские правоотношения. Индивидуальное правовое регулирование в рассматриваемом аспекте противопоставляется регулированию, имеющему свойство нормативности. Индивидуальными правилами поведения вырабатываются самими участниками правоотношений. Следует согласиться с мнением С. Ф. Афанасьева, о том, что стороны правового конфликта могут гораздо более эффективно его урегулировать за счет собственных средств и усилий⁶¹. Данное утверждение не умоляет регулятивной мощи правовых норм, но подчеркивает

⁵⁹ Морозов С.Ю. Гражданско-правовые механизмы в цивилистических исследованиях. С. 71.

⁶⁰ См.: Бошно С. В. Норма права: понятие, свойства, классификация // Право и современные государства. 2014. № 4. С. 50.

⁶¹ См.: Афанасьев С.Ф. Рецензия на учебник «альтернативное разрешение споров» под редакцией Е.А. Борисовой // Вестник гражданского процесса. 2019. № 5. С. 271-278.

дополнительные регулятивные возможности, которые заложены в гражданско-правовом договоре. М.Ф. Казанцев справедливо отмечает: «Можно сказать, что гражданско-правовой договор как правовое явление имеет регулятивную сущность. Поэтому в исследовании свойств гражданско-правового договора заключен мощный потенциал познания феномена самого договора»⁶². Представляется, что функцию преобразования неурегулированных правилами поведения общественных отношений фрахтования легкового такси в урегулированные индивидуальными правилами поведения гражданские правоотношения наиболее эффективно способен выполнять договор фрахтования легкового такси.

3. Трансформация неурегулированных правилами поведения общественных отношений фрахтования грузового такси в урегулированные общеобязательными формально-определёнными типовыми правилами поведения гражданские правоотношения. Данную функцию способны выполнять нормы гражданского права о договоре фрахтования. Следует отметить, что отношения фрахтования грузового такси не урегулированы совсем. Поэтому, при моделировании системы договоров перевозки такси, следует выявить особенности складывающихся общественных отношений, и выработать правила поведения фрахтовщика и фрахтователя, которые могут быть в последующем выражены в законодательстве.

4. Превращение общественных отношений фрахтования грузового такси в гражданские правоотношения, посредством установления индивидуальных правил поведения, обязательных для участников данного правоотношения. Данную функцию способен выполнять договор фрахтования грузового такси.

5. Трансформация неурегулированных правилами поведения общественных отношений по обеспечению осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси в урегулированные

⁶² Казанцев М. Ф. Концепция гражданско-правового договорного регулирования: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. Екатеринбург, 2008. С. 2.

общеобязательными формально-определёнными правилами поведения гражданские правоотношения. Данную функцию способны выполнять нормы гражданского и транспортного права о договоре об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси.

6. Преобразование неурегулированных правилами поведения общественных отношений по обеспечению осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси в урегулированные индивидуальными правилами поведения гражданские правоотношения. Данную функцию способен выполнять договор об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси.

7. Переработка неурегулированных правилами поведения общественных отношений между службой заказа такси и перевозчиком в урегулированные общеобязательными формально-определёнными правилами поведения гражданские правоотношения. Данную функцию способны выполнять нормы гражданского и транспортного права о договоре службы заказа легкового такси с перевозчиком.

8. Трансформация неурегулированных правилами поведения общественных отношений между службой заказа такси и перевозчиком в урегулированные индивидуальными правилами поведения гражданские правоотношения. Данную функцию способен выполнять договор службы заказа легкового такси с перевозчиком.

9. Преобразование неурегулированных правилами поведения общественных отношений по организации фрахтования легкового такси в урегулированные общеобязательными формально-определёнными правилами поведения гражданские правоотношения. Данную функцию способны выполнять нормы гражданского и транспортного права о договоре об организации фрахтования легкового такси.

10. Преобразование неурегулированных правилами поведения общественных отношений фрахтования по организации фрахтования легкового такси в урегулированные индивидуальными правилами поведения гражданские правоотношения. Данную функция способен выполнять договор об организации фрахтования легкового такси.

Таким образом, в систему договоров перевозки в сфере такси входят следующие договоры: договор фрахтования легкового такси; договор фрахтования грузового такси; договор об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси; договор службы заказа легкового такси с перевозчиком; договор об организации фрахтования легкового такси.

Элементы структуры системы располагаются не хаотично, а в определенной взаимосвязи между собой. Эта взаимосвязь должна строиться таким образом, чтобы обеспечить эффективное преобразование общественных отношений в сфере перевозок такси, как базового ресурса, для выполнения системой интегративного свойства. Поскольку поток базового ресурса должен течь в одном направлении к исходной цели, то при формировании правовых связей и определении взаиморасположения элементов исследуемой системы необходимо учитывать направленность складывающихся правоотношений. Исходя из того, что в нашем случае речь идет о договорных правоотношениях, то важно учитывать направленность договоров, как элементов системы перевозок в сфере такси. Как уже было отмечено, что в целом они должны быть подчинены общей направленности на преобразование (регулирование) общественных отношений в сфере перевозок такси. Но эта общая цель является стволom дерева целей и соответственно разветвляется по направлениям.

Главная цель разветвляется на три главных направления: 1) преобразование общественных отношений по оказанию услуг перевозки такси в обязательственные правоотношения; 2) преобразование общественных отношений по оказанию услуг, направленных на обеспечение

перевозки легковыми такси в обязательственные правоотношения; 3) преобразование общественных отношений по организации услуг фрахтования легкового такси.

Декомпозиция главной цели позволяет определить три группы правовых средств, каждая из которых способна достичь соответствующей ей подцели: 1) правовые средства, направленные на оказание услуг перевозки такси; 2) правовые средства, направленные на оказание услуг по обеспечению перевозки такси 3) правовые средства, направленные на организацию правоотношений по перевозке такси. Юридическое значение такого деления заключается в том, что правовые средства, отнесенные к первой группе, порождают имущественные гражданско-правовые отношения по перевозке. Это основные правовые средства, поскольку, если перевозка не состоится, то остальные элементы системы, являющиеся вспомогательными, функционировать не будут, либо их работа будет производиться вхолостую. Доставка в пункт назначения является главной транспортной услугой, которая интересует конечного потребителя. Совершение иных действий, носящих вспомогательный, обеспечивающий главную потребность в перемещении из одного места в другое, без исполнения перевозки для пассажира (фрахтователя, грузоотправителя, грузополучателя) большой ценности не имеют. Элементы, входящие во вторую группу, преобразуют имущественные отношения по оказанию услуг, которые, в свою очередь, производны от услуг по перевозке. Правовые средства, принадлежащие к третьей группе, порождают организационные, т.е. неличные неимущественные гражданские правоотношения. Видовая принадлежность к каждой из групп влияет не только на характеристику возникающих правовых связей, но и на их содержание и способы правовой защиты участников. Данная точка зрения отчасти созвучна с позицией С.Ю. Морозова, который отмечает: «Следует отметить, что транспортные договоры образуют систему, которая включает в себя две взаимосвязанные подсистемы: 1) договоры на оказание транспортных услуг по перевозке легковыми такси; 2) договоры на

оказание услуг, обеспечивающих перевозку легковыми такси, и; 3) транспортные организационные договоры. Взаимосвязь третьей подсистемы с двумя другими проявляется в том, что каждый организационный договор направлен на организацию того или иного вида договоров на оказание транспортных услуг»⁶³.

Договоры на оказание услуг, обеспечивающих перевозку легковыми такси, включают договоры об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси и договор службы заказа такси с перевозчиком.

Третью ступень для группы договоров, направленных на доставку пассажира либо груза автомобилями такси: 1) направленные на оказание услуг фрахтования легкового такси; 2) направленные на оказание услуг фрахтования грузового такси.

К числу транспортных организационных договоров относятся договор об организации фрахтования легкового такси и договоры о совместной деятельности перевозчиков легковыми такси.

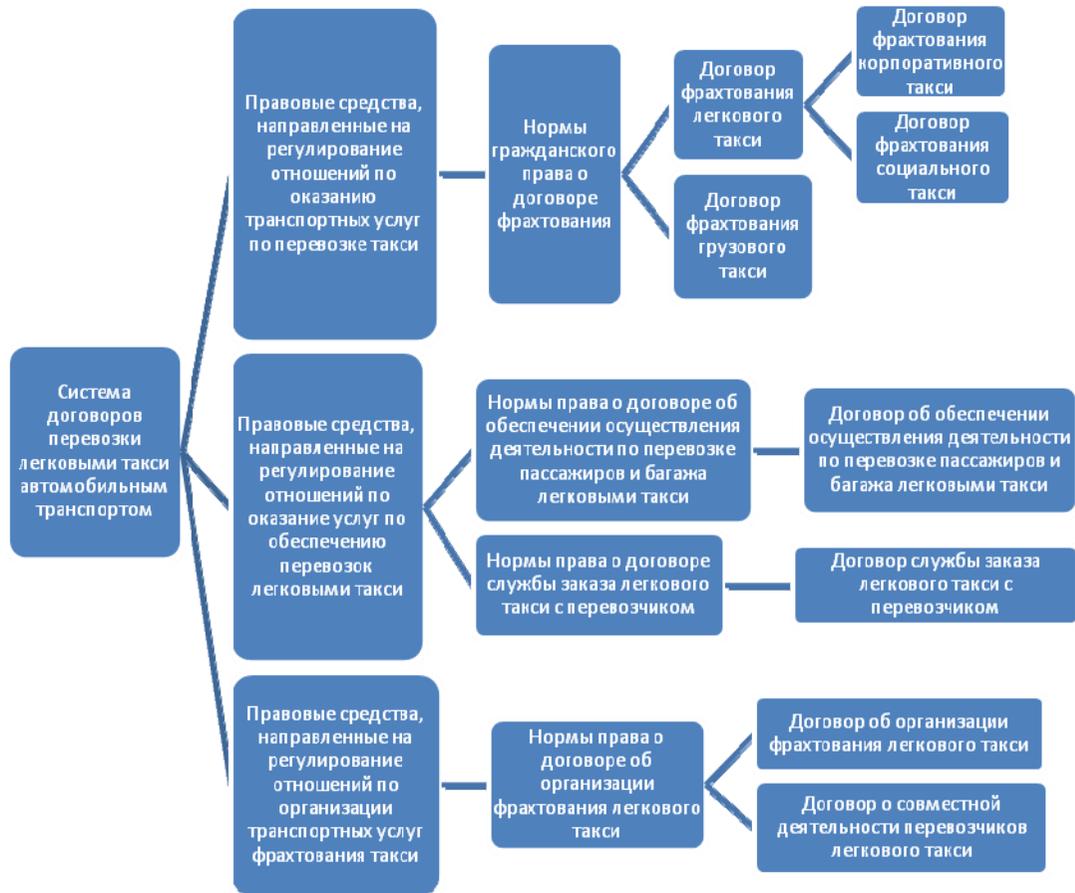
На четвертой ступени классификации договоры, направленные на оказание услуг фрахтования легкового такси дифференцируются на: 1) договор фрахтования корпоративного такси; 2) договор фрахтования социального такси.

Далее следует отметить, что правовые средства как направленные на оказание услуг в сфере перевозок такси, так и на их обеспечение, и на организацию правоотношений по перевозке такси, используются для договорного регулирования складывающихся общественных отношений. При этом, мы отмечали, что договорное регулирование складывается из правовых норм о договоре и договорных условий. Еще раз подчеркнем, что в отдельности друг от друга нормы права о договоре и договор полноценно функционировать не могут. Поэтому, на схеме, иллюстрирующей строение

⁶³ Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров: дис. ... д-ра. юрид. наук. – М., 2012. С. 28.

системы договоров перевозок в сфере такси (рис. 1) нормы права о договоре расположены в связке с конкретным гражданско-правовым договором. Например, нормы права о договоре службы заказа легкового такси расположены в связке с договором службы заказа легкового такси, т.е. с условиями, составляющими его содержание. Оторвать один правовой регулятор (нормы договорного права) от другого (договора) можно лишь умозрительно. Вместе с тем, нормы договорного права мы расположили на первом месте перед договором, поскольку они первые определяют направление подлежащего преобразованию потока базового ресурса и задают рамки, в которых на него может осуществляться правовое воздействие.

Схема 1. Структурная схема системы договоров в сфере перевозок такси автомобильным транспортом



Далее, следует обратить внимание на связи, образующиеся между элементами исследуемой системы. Именно совокупная упорядоченность таких взаимосвязей и определяет структуру системы договоров. С.Ю. Морозов отмечает: «Структурные связи или связи строения представляют собой некую часть пространства между компонентами, заполненную энергией субъектов или информацией, которые, в свою очередь, не могут перемещаться или видоизменяться независимо от компонентов»⁶⁴. Исследование связей имеет важное значение для решения задачи эффективного моделирования договорной системы.

Связи могут быть различных видов. Наиболее распространена классификация связей на структурные и функциональные. Вначале рассмотрим структурные связи. В.Н. Волкова и Д.А. Денисов отмечают: «Структурные связи обладают относительной независимостью от элементов и могут выступать как инвариант при переходе от одной системы (подсистемы) к другой, перенося закономерности, выявленные и отраженные в структуре одной из них, на другие»⁶⁵.

Сами по себе связи элементов также, как и входящие в систему правовые средства, способны преобразовывать базовый ресурс, т.е. общественные отношения. С функциональной точки зрения они играют роль проводника, по которому базовый ресурс (общественные отношения) движутся на пути преобразования от одного правового средства к другому. Поэтому, они не только задают траекторию движения базового ресурса, но и способны непосредственно влиять на поток данного ресурса. Они влияют на скорость движения базового ресурса от одного элемента к другому, замедляя или ускоряя его, на силу потока, делая его слабее либо сильнее, на его направленность. Конечно, преобразовательная функция связей между компонентами системы гораздо ниже, чем у самих элементов, но может оказывать значительное влияние на функционирование системы.

⁶⁴ Морозов С.Ю. Гражданско-правовые механизмы в цивилистических исследованиях. С. 79.

⁶⁵ Волкова В.Н., Денисов Д.А. Указ. Соч. С. 30.

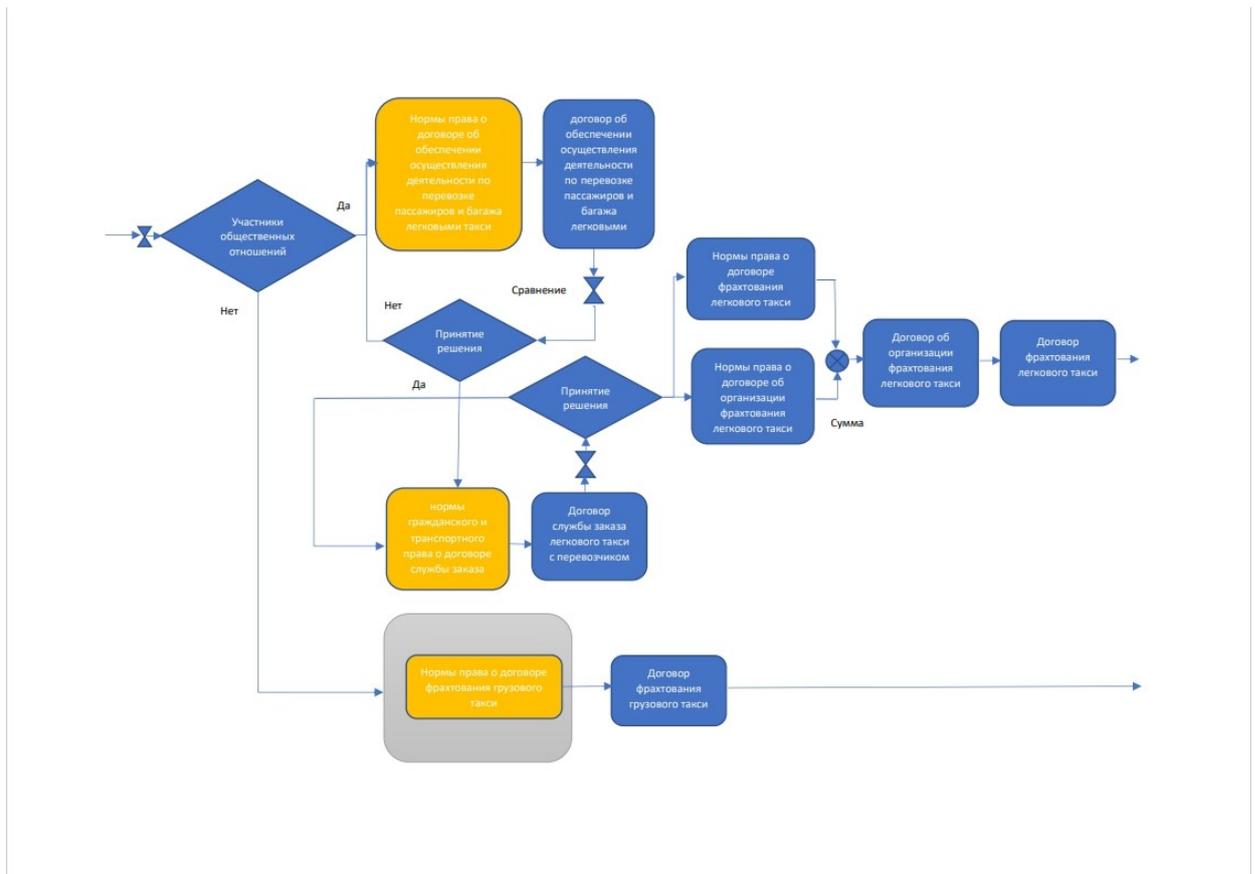
Рассматривая договорную систему, как динамично функционирующее образование, отметим, что между элементами можно выделить непосредственные и опосредованные связи. К числу непосредственных, т.е., образующихся между сопряженными элементами, в исследуемой системе можно выделить функциональную взаимозависимость норм права о соответствующем договоре и условий данного договора. Например, непосредственно взаимосвязанными можно признать нормы права о договоре службы заказа легкового такси с перевозчиком с одноименным договором. Другим примером непосредственной функциональной взаимосвязи является связь организационного и организуемого договоров. Договор об организации фрахтования легкового такси непосредственно связан с договором фрахтования легкового такси.

С.Ю. Морозов характеризует различия структурных и функциональных связей следующим образом: «Связь с точки зрения структуры системы формирует эту систему. С точки зрения функционирования системы она преобразует выход одного элемента во вход другого. Для реализации интегративного свойства структурные связи должны быть динамическими»⁶⁶. Далее, говоря о функциональных взаимосвязях, автор отмечает: «Функция договора – это такое проявление взаимосвязи (взаимозависимости) договорных условий и общественных отношений при котором изменение условий договора влечет изменение общественных отношений»⁶⁷. К этому следует добавить, что зависимость проявляется между условиями входящих в систему гражданско-правовых договоров, представляющих собой, с одной стороны правила поведения сторон договора, а с другой стороны, преобразователи базового ресурса, т.е. общественных отношений в сфере перевозок такси. Функциональная схема взаимосвязей элементов системы представлена на рис. 2.

⁶⁶ Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров. – М.: «Норма», 2011. С. 102.

⁶⁷ Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров: дис. ... д-ра. юрид. наук. – М., 2012. С. 28.

Рис. 2. Функциональная схема взаимосвязей элементов системы договоров в сфере перевозок такси автомобильным транспортом.



Необходимо правильно и точно выбрать предмет регулируемых отношений на входе системы. Поэтому, участники договорных правоотношений производят их сравнение и оценку. Вначале система выполняет роль пропускного клапана, отсеивая все общественные отношения, не относящиеся к сфере перевозок такси автомобильным транспортом. По итогам правовой квалификации и сравнительного анализа отобранных общественных отношений принимается решение по какому пути направить поток базового ресурса. Если общественные отношения складываются по поводу перевозки легковыми такси, то поток идет по одному пути, обозначенному на схеме словом «да», если нет, то поток направляется по цепи, имеющей отношение к грузовым перевозкам такси.

Продолжим рассмотрение функциональных связей элементов системы в случаях, когда в качестве перевозчика выступает физическое лицо,

отнесенное к категории самозанятых. Для того, чтобы возникла сама возможность заключения договора фрахтования легкового такси, необходимо вначале заключить договор об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси. Если такой договор заключен, то возможность дальнейшего регулирования общественных отношений существует. В тех случаях, когда такой договор отсутствует возникает непреодолимое препятствие для движения потока базового ресурса, и он (поток) направляется по пути к правовым средствам, обеспечивающих заключение данного договора. В качестве таковых выступают правовые нормы о договоре об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси и сам договор. Взаимосвязь условий названного договора с условиями договора фрахтования легкового такси, договора службы заказа легкового такси с перевозчиком, договора об организации фрахтования легкового такси, проявляется в следующем. Отсутствие согласованных существенных условий договора об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси приводит в нерабочее состояние иные, входящие в систему договоры и правовые нормы о них. Обусловлено это законодательным запретом самозанятым осуществлять деятельность по перевозке легковыми такси без наличия договора об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси.

Если же данный договор заключен, то требуется заключение фрахтовщиком договора со службой заказа легкового такси. На представленной нами функциональной схеме в целях раскрытия многообразия складывающихся связей отражен только основной вариант, когда заключение договора между перевозчиком и службой заказа легкового такси необходимо. Соответственно существенные условия такого договора непосредственно связаны, как с условиями договора фрахтования легкового такси, так и договора об организации фрахтования легкового такси. Без

согласования указанных существенных условий, дальнейшее заключение договоров, входящих в систему, будет невозможно. Поток базового ресурса будет остановлен. Однако, взаимосвязь проявляется не только в этом.

В договоре службы заказа легкового такси с перевозчиком может быть предусмотрено условие о передаче денежных средств фрахтователя перевозчику. Данное условие непосредственно связано с условиями договора об организации фрахтования легкового такси, который, являясь организационным, должен содержать те условия организуемого договора фрахтования легкового такси, на организацию исполнения которых направлен организационный договор. Следовательно, условие о передаче денежных средств фрахтователя перевозчику также должно быть отражено в договоре об организации фрахтования легкового такси. Такие связи между элементами системы можно отнести к разряду генетических. С.Ю. Морозов пишет: «О генетических связях идет речь, когда они в общефилософском смысле отражают то особое отношение, когда один объект выступает как основание, вызывающее к жизни другой. Их можно обнаружить, например, при исследовании взаимозависимости гражданско-правовых организационных и организуемых договоров, когда один договор направлен на организацию возникновения другого договора»⁶⁸.

Далее следует отметить, что, заключая договор службы заказа легкового такси с перевозчиком, фрахтовщик должен согласовать с данной службой условия типового публичного договора фрахтования легкового такси. Соответственно прямая связь условий двух обозначенных договоров налицо. Акцепт фрахтователем условий такого типового договора, который служба заказа такси доводит с помощью информационных ресурсов до сведения заинтересованных лиц, и представляющего публичную оферту, приводит в действие правила поведения, содержащиеся в таких условиях.

Связь между условиями гражданско-правовых договоров, входящих в систему договоров в сфере перевозок такси, является не просто связью

⁶⁸ Морозов С.Ю. Гражданско-правовые механизмы в цивилистических исследованиях. С. 78.

между договорами, а правовой связью между участниками договорных отношений, являющихся сторонами разных договоров. Изменение условий в одном договоре влечет изменение правовых возможностей участника данного договора и долженствований участника иных договорных отношений. Как отмечает С.Ю. Морозов: «Структура правовой связи является нам информацией об отражении дозволенности поведения одного участника общественного отношения в долженствовании других участников этих отношений»⁶⁹. В качестве примера можно привести следующий. Невыполнение существенного условия договора об обеспечении осуществления деятельности легкового такси, выражающееся в ненадлежащей реализации долженствования исполнителя по обеспечению возможности прохождения заказчиком предрейсовых медицинских осмотров водителя легкового такси или предсменного контроля технического состояния транспортного средства (п. 3 ст. 13 закона «О такси»), непосредственно влияет на правовую возможность службы заказа легкового такси, у которой появляется право не передавать заказы легкового такси перевозчикам в случае неисполнения требований о соответствии водителя такси подп. 2 п.1 ст. 12, касающихся медицинских противопоказаний или ограничений к управлению транспортными средствами.

Вывод:

1. Структура договоров фрахтования легкового такси, исходя из общей целевой направленности гражданско-правовых договоров на преобразование (регулирование) общественных отношений в сфере перевозок такси, включает три подсистемы транспортных договоров: 1) договоры, направленные на оказание услуг перевозки такси; 2) договоры, направленные на оказание услуг по обеспечению перевозки такси; 3) договоры, направленные на организацию правоотношений по перевозке такси (транспортные организационные договоры).

⁶⁹ Морозов С.Ю. Гражданско-правовые механизмы в цивилистических исследованиях. С. 87.

Договоры на оказание услуг, обеспечивающих перевозку легковыми такси, включают договоры об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси и договор службы заказа такси с перевозчиком.

Третью ступень для группы договоров, направленных на доставку пассажира либо груза автомобилями такси: 1) направленные на оказание услуг фрахтования легкового такси; 2) направленные на оказание услуг фрахтования грузового такси.

К числу транспортных организационных договоров относятся договор об организации фрахтования легкового такси и договоры о совместной деятельности перевозчиков легковыми такси.

На четвертой ступени классификации договоры, направленные на оказание услуг фрахтования легкового такси дифференцируются на: 1) договор фрахтования корпоративного такси; 2) договор фрахтования социального такси.

Элементами структуры системы договоров в сфере перевозок легкового такси автомобильным транспортом являются заключенные сторонами: договор фрахтования легкового такси; договор фрахтования грузового такси; договор об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси; договор службы заказа легкового такси с перевозчиком; договор об организации фрахтования легкового такси. Кроме того, элементами системы являются нормы права о каждом из перечисленных договоре.

2. В рамках исследуемой системы выявлена функциональная взаимосвязь договорных условий, относящихся к содержанию разных договоров, которая выражается в правовой связи субъектов различных обязательственных правоотношений, когда долженствования одного субъекта влияют на правовые возможности другого субъекта.

Глава 2. Договоры фрахтования такси.

2.1. Договор фрахтования легкового такси

Если ориентироваться на действующее законодательство, то в соответствии со ст. 5 Уставом автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (далее - УАТиГНЭТ), перевозки пассажиров и багажа подразделяются на регулярные перевозки⁷⁰, перевозки по заказам и перевозки легковыми такси. Таким образом, перевозки такси не являются регулярными. В соответствии со ст. 31 УАТиГНЭТ перевозка пассажиров и багажа легковым такси осуществляется на основании публичного договора фрахтования.

По договору фрахтования, в отличие от регулярных перевозок, фрахтовщик заранее не устанавливает расписание поездок. Поэтому, в соответствии с действующим на автомобильном транспорте законодательством то, что мы привыкли называть маршрутным такси, вовсе такси не является, поскольку может следовать по заранее установленному маршруту и в установленные временные интервалы. В соответствии с п. 1.2. Постановления Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 02.06.2023) «О Правилах дорожного движения» под маршрутным транспортным средством понимается - транспортное средство общего пользования (автобус, троллейбус, трамвай), используемое при осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа в соответствии с законодательством Российской Федерации об организации регулярных перевозок и движущееся

⁷⁰ См.: Федеральный закон от 13.07.2015 г. № 220 «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» // (ред. 08.08.2024) // Собрание законодательства РФ. 20.07.2015. №29. (часть I). Ст. 4346.

по установленному маршруту с обозначенными местами остановок⁷¹. В данном смысле маршрутное такси – есть малогабаритный автобус (микроавтобус), совершающий регулярные рейсы на основании договора перевозки пассажира и багажа, а не на основании договора фрахтования.

Между тем, имеет смысл критично взглянуть на это законодательство, которое вряд ли может претендовать на истину в последней инстанции. По крайней мере, исследователю в процессе научного поиска не возбраняется выходить за рамки законодательства и ставить под сомнение истинность или ложность выраженных в нем правил. Недаром, по свидетельству А.Г. Быкова, Д.И. Половинчика и Г.П. Савичева в 60-е годы прошлого столетия слово «таксомотр» употреблялось в отношении как обычных, так и маршрутных такси⁷².

Во-первых, следует обратить внимание на неудачность формулировки статьи 787 ГК РФ. Данное в ней определение можно трактовать так, что обязанность фрахтовщика ограничивается лишь предоставлением вместимости транспортного средства для последующей перевозки, осуществляемой на основании отдельного договора. Более логичными выглядят положения п. 2 ст. 115 КТМ РФ, где договор фрахтования рассматривается как договор морской перевозки. В.Б. Липавский, также указывая на предпочтительность положений ст. 115 КТМ РФ перед правилами ст. 787 ГК РФ, полагает, что определение чартера, данное в гражданском кодексе РФ, выражает, скорее экономическую сущность чартера⁷³. Еще более конкретное предложение делает А.А. Ананьева: «Так, мы предлагаем расширить понятие договора чартера, включив в него

⁷¹ См.: Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 02.06.2023) «О Правилах дорожного движения» // Собрание актов Президента РФ. 22.11.1993. № 47. Ст. 4573.

⁷² Быков А.Г., Половинчик Д.И., Савичев Г.П. Комментарий к Уставу автомобильного транспорта РСФСР. – М.: Юрид. лит., 1973. С. 146.

⁷³ См.: Липавский В.В. Договор морской перевозки груза с условием предоставления всего судна, части его или определенных судовых помещений (чартер) // Транспортное право. №4. 2004. С. 20.

обязанность фрахтовщика осуществить транспортировку, т.е. выполнить чартерную перевозку»⁷⁴.

Во-вторых, про регулярность либо нерегулярность перевозок в определении договора фрахтования напрямую речь не идет. Единственное, что может хоть как-то свидетельствовать о нерегулярности, как признаке фрахтования, это указание на возможность предоставления транспортного средства на один рейс. Но следует ли из этого, что абсолютно все договоры фрахтования применимы только к нерегулярным перевозкам? Такое мнение неоднократно высказывалось в литературе применительно к различным видам транспорта⁷⁵. Однако относительно истинности данной позиции можно высказать следующие возражения:

1) В цивилистике высказано мнение о том, что договор фрахтования (чартер) применим и при регулярных рейсах. Так, М.И. Рублевский полагает: «При регулярных рейсах также возможен чартер, если фрахтуется, скажем, вся или часть вместимости грузовых ёмкостей воздушного судна, в то время как в пассажирском салоне размещаются пассажиры, заключившие договор перевозки с перевозчиком, который одновременно является фрахтовщиком по договору чартера»⁷⁶.

2) Прямого запрета при предоставлении вместимости транспортных средств на несколько рейсов из определения не следует. К тому же на воздушном транспорте чартерные рейсы, хотя и считаются нерегулярными, но зачастую осуществляются с завидной регулярностью по расписанию. В этом легко убедиться, набрав в поисковой строке любого браузера «расписание чартерных рейсов». Отсутствует законодательный запрет для фрахтовщика согласовывать расписание с фрахтователем. Другое дело, что у

⁷⁴ Ананьева А.А. Фрахтование остается вне поля зрения законодателя // Транспортное право. 2014. №2. С. 6-8.

⁷⁵ См., например: Никитина А.П., Михайлова А.Д. Организация морских перевозок по договору фрахтования морского судна. Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского Юридические науки. 2019. Т. 5 (71). № 3. С. 382.

⁷⁶ Рублевский М.И. Правовая природа договора фрахтования воздушного судна (воздушный чартер) по законодательству Российской Федерации // Вестник Омского университета. Серия «Право». 2012. № 4 (33). С. 96.

фрахтовщика имеется правовая возможность отступить от такого расписания без согласования с фрахтователем. Хочет того фрахтователь или нет, соответствующее право перевозчика, если он того пожелает, будет реализовано с фатальной неизбежностью.

3) В Московской области успешно действует сервис перевозок по требованию «По пути»⁷⁷. Суть его заключается в том, что любой гражданин, скачавший на телефон специальное приложение, может вызвать к ближайшей остановке «маршрутку», указав пункт назначения. При этом, допускается отклонение транспортного средства, от регулярного маршрута для посадки пассажира согласно сделанного им заказу. В подобных отношениях обнаруживаются одновременно черты как регулярных перевозок, так и фрахтования легкового такси.

Следовательно, в данном случае разграничительным признаком договора фрахтования от договора перевозки пассажира и багажа является не регулярность перевозок как таковая, а *возможность одностороннего изменения перевозчиком (фрахтовщиком) установленного расписания*⁷⁸.

Возникает вопрос о том, насколько обоснованно в действующем законодательстве правило о том, что перевозки такси могут осуществляться только на основании договора фрахтования? Может быть, стоит выделить два вида перевозок такси, одни из которых осуществляются на основании договора перевозки пассажира и багажа, а другие на основании договора фрахтования? Для ответа на данный вопрос вначале обратимся к ст. 5 УАТиГНЭТ, которая устанавливает три вида перевозок пассажиров и багажа:

- 1) регулярные перевозки;
- 2) перевозки по заказам;
- 3) перевозки легковыми такси.

⁷⁷ См.: Такси-лоукостер или «прокшинобус»: Как в Новой Москве работают маршрутки по требованию [Электронный ресурс] // URL: <https://www.msk.kp.ru/daily/28342/4488501/> (дата обращения – 28.02.2024)

⁷⁸ Иногда расписание перевозчикам утверждают органы государственной или муниципальной власти. Так, например, происходит в случаях с маршрутными такси. Однако ситуацию это никак не меняет, поскольку фрахтователь не может воспрепятствовать фрахтовщику, который захотел изменить расписание.

Анализ данной статьи показывает, что при выделении видов перевозок не выдержан единый критерий классификации. На это, в частности, обращает внимание С.Ю. Морозов, который пишет: «Одним из критериев классификации является регулярность перевозок, вторым критерием – вид транспорта фрахтовщика и форма договора фрахтования»⁷⁹. По принципу дихотомии регулярным перевозкам должны противостоять нерегулярные перевозки. А, далее на следующей ступени классификации, вероятно нерегулярные перевозки должны делиться на перевозки по заказам и на перевозки легковыми такси. Сопоставление положений статей 27 и 31 УАТиГНЭТ не дают однозначного ответа на этот вопрос.

Недостатком названных статей является отсутствие определений каждого из видов договоров, позволяющих их разграничить. Отличия проявляются лишь в форме договора и в том, что фрахтование легкового такси осуществляется на основании публичного договора. А.Э. Каримуллина, в частности, отмечает: «Так, договор перевозки легковым такси нормативно отнесен к группе публичных договоров, которые заключаются в устной форме. В отношении договора перевозки по заказу законодатель закрепил письменную форму заключения и особо прописал его условия. Отличительные свойства этих договоров обнаруживаются и при отказе сторон от исполнения договора либо его изменения»⁸⁰. Однако публичность договора кардинально не меняет его правовой природы. Один и тот же договор на определенном этапе развития законодательства может квалифицироваться как непубличный, а в другой период времени публичным, оставаясь при этом договором фрахтования. В подтверждение сказанного приведем примеры из судебной практики. Так, в Определении

⁷⁹ Морозов С.Ю. Постатейный комментарий к Федеральному закону от 8 ноября 2007 г. №259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта». – Саратов: Ай Пи Эр Медиа, 2009. С. 16.

⁸⁰ См.: Каримуллина Э.А. Проблемы компенсации вреда жизни и здоровью пассажиров легкового такси // Транспортное право. 2023. №2. С. 15.

ВАС РФ от 29 декабря 2010 г. № ВАС-17823/10 указано, что договор фрахтования не является публичным для перевозчика⁸¹.

Кроме того, п. 4 ст. 27 УАТиГНЭТ установлено, что при отсутствии необходимости осуществления систематических перевозок пассажиров и багажа по заказу договор фрахтования заключается в форме заказа-наряда.

Как видно, из анализа приведенных положений статей 27 и 31 УАТиГНЭТ различия проявляются в форме и порядке заключения договоров. Однако, форма договора не может определять существо и содержание договора. Поэтому, прежде чем формулировать положения законодательства, должно быть дано научное обоснование правовой природе двух сравниваемых видов гражданско-правовых договоров перевозки пассажиров и багажа. При этом, следует исходить из того, что перевозка легковыми такси также в большинстве случаев осуществляется по заказу (п. 3 ст. 31 УАТиГНЭТ). Недаром в п. 5 ст. 2 Федерального закона «О такси» дается понятие заказа легкового такси, под которым понимается обращение, содержащее информацию о намерении заключить публичный договор фрахтования легкового такси. Не меняется ситуация в случаях акцепта публичной оферты, в том числе и с использованием сети «Интернет». Исключение составляют случаи, договор фрахтования легкового такси заключается непосредственно с водителем легкового такси. Таким образом, наличие либо отсутствие заказа не может являться критерием для разграничения договора перевозки пассажиров и багажа по заказу и договора перевозки легкового такси.

Неопределенность перевозимого круга лиц, свойственная договору перевозки пассажиров по заказу (п. 2. ст. 27 УАТиГНЭТ), также свойственна и перевозкам легковыми такси.

Из анализа содержания п.7 ст. 3 федерального закона «О такси» следует, что предпринимательская деятельность по перевозке пассажиров и

⁸¹ См.: Определении ВАС РФ от 29 декабря 2010 г. № ВАС-17823/10 [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

багажа за плату легковым автомобилем может осуществляться как на основании договора перевозки легковым такси, так и на основании договора перевозок пассажиров и багажа по заказу. Только в одном случае для этого требуется разрешение и подтверждающая запись в региональном реестре перевозчиков легковыми такси, а в другом нет.

Примечательно, что Федеральным законом от 29.05.2023 № 185-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» с 1 сентября 2024 г. в ст. 5 УАТиГНЭТ вносятся изменения, касающиеся классификации автомобильных перевозок. В отличие от предыдущей редакции данной статьи теперь выделяются не виды автомобильных перевозок, а виды предпринимательской деятельности по перевозке грузов, пассажиров и багажа. Классификация таких видов выглядит следующим образом:

- 1) регулярные перевозки пассажиров и багажа;
- 2) перевозки пассажиров и багажа по заказам;
- 3) перевозки пассажиров и багажа легковыми такси;
- 4) перевозки грузов.

Если недостатком предыдущей редакции статьи было отсутствие единого критерия при классификации перевозок, то в новой редакции статьи данная проблема усугубляется еще больше. Теперь к двум критериям, которые одновременно применялись на одной ступени классификации, что является недопустимым, добавился еще и третий – объект перевозки (пассажир и багаж, груз).

Что касается возможности отождествления видов предпринимательской деятельности и видов перевозок. Объединяющим фактором здесь является деятельность. Перевозка, как услуга может выражаться либо в действии, либо в деятельности. В настоящее время высказаны противоположные позиции по поводу того, является ли перевозка действием или деятельностью. Ряд авторов относит ее к числу действий. Так,

Р.Л. Наумова пишет: «Перевозка – это действие, совершаемое во исполнение договора о реализации туристского продукта, выражающееся в перемещении туристов в пространстве»⁸². Тот же вывод можно сделать из высказывания А.А. Старцевой, указывающей, что перевозка – это «действие, совершаемое во исполнение этого договора, выражающееся в перемещении в пространстве определенных предметов или людей»⁸³.

При отличии деятельности от действия часто исходят из того, что они соотносятся как целое и часть. Деятельность представляется как совокупность действий. Вероятно, основываясь на таких представлениях, В.А. Егиазаров делает вывод о том, что в качестве юридического объекта обязательства перевозки груза выступает «перевозочная деятельность, которая включает в себя не только транспортировку грузов, но и иные действия, связанные, например, с погрузкой, выгрузкой грузов, их хранением и выдачей грузополучателю»⁸⁴. Легко заметить, что применительно к перевозке пассажиров и багажа, из перечисленных действий остается только одно действие по перемещению, которое автор не вполне удачно отождествляет с транспортировкой.

На наш взгляд, конкретная пассажирская перевозка является действием, а если такие перевозки осуществляются предпринимателями систематически на постоянной основе с целью извлечения прибыли, то налицо деятельность.

Для того, чтобы правильно определить место договора фрахтования легкового такси в системе договоров перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом предлагаем следующие определения регулярных и нерегулярных перевозок пассажиров и багажа.

⁸² См.: Наумова Р.Л. Фактический и договорный перевозчик: основания и правовые последствия классификации // Вестник Саратовской государственной юридической академии. №4 (87). 2012. С. 116.

⁸³ См.: Старцева А.А. Правовое регулирование договорных отношений по воздушному чартеру: автореферат дис. ... канд. юрид. наук. – Казань, 2009. С. 10.

⁸⁴ См.: Егиазаров В.А. Транспортное право: Учебник. – 2-е изд., перераб. и доп. – Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации. – М.: ЗАО «Юстицинформ», 2004. С. 75.

Под регулярными перевозками пассажиров и багажа следует понимать перевозки, осуществляемые по установленному маршруту и расписанию, которые не подлежат согласованию с пассажиром при заключении договора перевозки.

Под нерегулярными перевозками пассажиров и багажа следует понимать перевозки, в которых время отправления и прибытия, а также маршрут следования подлежат согласованию перевозчиком с фрахтователем при заключении договора фрахтования.

Нерегулярные перевозки пассажиров и багажа быть двух видов:

- перевозки по заказу легковыми такси;
- перевозки по заказу легковых автомобилей, не являющихся такси.

Регулярные же перевозки пассажиров и багажа по маршруту регулярных перевозок в соответствии с п. 3 ст. 19 УАТиГНЭТ делятся на перевозки с посадкой и высадкой пассажиров только в установленных остановочных пунктах и с посадкой и высадкой пассажиров в любом не запрещенном правилами дорожного движения месте.

Кроме того, необходимо помнить, что и на других видах транспорта имеются такси, на которые правила УАТиГНЭТ не распространяются, а специальных правил для этого вида перевозок, по крайней мере, на уровне закона, не существует. В качестве примера можно привести вертолетное такси. Возможные возражения о том, что применительно к иным, кроме автомобильного, видам транспорта употребление слова «такси» является лишь маркетинговым ходом и никак не меняет юридической квалификации договорных отношений, представляются несостоятельными. Действительно, так традиционно сложилось, что при употреблении слова «такси» в нашем сознании возникает легковой автомобиль с пашечками. Однако, следует вспомнить, что несколькими столетиями ранее, такси ассоциировалось исключительно с гужевым транспортом. Первые перевозки пассажиров Таксисы организовывали и осуществляли, используя исключительно конные повозки. С развитием техники на смену лошадям пришел автомобиль. Но

прогресс не стоит на месте, а значит, возможны перевозки посредством вертолетного такси, беспилотных аппаратов, в том числе на водных видах транспорта. Кроме того, в некоторых государствах на законодательном уровне закреплена возможность осуществления перевозок такси транспортными средствами, отличными от автомобиля. Например, в кантональном постановлении г. Берна (Швейцария) года, указывается: «Поскольку велорикши стали популярным средством передвижения для поездок на такси как в городе Берн, так и в других местах, минимальные требования для коммерческого использования также должны быть включены в городские правила»⁸⁵. Во Франции допускается использование мото-такси⁸⁶. Получается, что само понятие такси к конкретному виду транспорта не привязано.

О том, что на практике организации такси осуществляют перевозки по заказу, свидетельствуют Условия использования сервиса Yandex.Taxi (Яндекс Go), в п. 2.11 которых указано: «В случае если перевозка пассажиров и багажа службой такси осуществляется по заказу, служба такси вправе предложить пользователю заключить договор фрахтования в письменной форме. Если такой договор не был предложен и заключен, то пользователь признает, что договор фрахтования между пользователем и службой такси считается заключенным на условиях, размещенных в сети Интернет»⁸⁷.

Практически невозможно отличить договор перевозки легковым такси от перевозки пассажиров по заказу, если конкретный договор заключен путем заказа, по которому предоставляется транспортное средство категории М1, а в договоре указано либо не исключается, что названный в договоре фрахтователь и пассажир совпадают в одном лице, либо круг перевозимых

⁸⁵ Totalrevision des städtischen Taxireglements [Электронный ресурс] // URL: https://www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/totalrevision-des-staedtischen-taxireglements (дата обращения – 07.03.2024).

⁸⁶ См.: Все о такси во Франции [Электронный ресурс] // URL: <https://travelask.ru/france/vse-o-taksi-vo-frantsii?ysclid=lztkgdctcmd143967341> (дата обращения – 04.11.2023 г.)

⁸⁷ Yandex Ltgal Docements https://yandex.com/legal/yandexgo_termsofuse/#index__russia_ru

лиц не определен, определены перевозчик (фрагтовщик), маршрут и место подачи транспортного средства, сроки выполнения перевозки и ее стоимость.

Все перечисленные положения договора одновременно свойственны, как договору перевозки легковым такси, так и договору перевозки пассажиров по заказу.

Например, заключая договор фрагтования легкового такси через платформу «Yandex Go», мы можем определить фрагтовщика сразу или при посадке в автомобиль. Правила перевозок легковыми такси предусматривают обязанность фрагтовщика указывать сведения о перевозчике на передней панели автомобиля напротив пассажирского места. Кроме того, следует учитывать позиции Верховного Суда РФ, изложенные в Определении от 13 июля 2023 г. № 305-ЭС22-29622⁸⁸ и в Постановлении Пленума Верховного Суда РФ № 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции», принятым 26 июня 2018 года⁸⁹. В указанном определении подчеркивается, что, являясь владельцем агрегатора информации о товарах (услугах), общество создает у потребителя впечатление о том, что услуга по перевозке пассажиров и багажа легковым такси будет оказана в соответствии с требованиями, предъявляемыми законодательством РФ к оказанию таких услуг. В пункте 18 Постановления Пленума Верховного суда РФ указано, что лицо, к которому обращается клиент для заключения договора перевозки пассажиров и багажа, отвечает перед пассажиром за причиненный в процессе перевозки вред, если из обстоятельств заключения договора (например, рекламные вывески, информация на сайте в сети Интернет, переписка сторон при заключении договора и т.п.) у добросовестного гражданина-потребителя могло сложиться мнение, что договор перевозки заключается непосредственно с этим лицом.

⁸⁸ Определение Верховного Суда РФ от 13 июля 2023 г. № 305-ЭС22-29622 // СПС КонсультантПлюс.

⁸⁹ 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», принятым 26 июня 2018 года // Российская газета. № 142. 04.07.2018.

Таким образом, заказчик такси, являющийся гражданином-потребителем услуг по перевозке, может вправе посчитать фрахтовщиком либо агрегатора такси, либо непосредственного перевозчика. Что касается персонификации личности фрахтователя, то она определяется, исходя из совокупности действий: акцепта оферты агрегатора и посадки в автомобиль.

Далее, на сайте агрегатора отображаются стоимость и маршрут перевозки, тип транспортного средства. Заказав такси, пассажир может перевезти с собой неопределенный круг лиц (члены семьи, друзья и т.п.).

Из сказанного можно сделать вывод о том, что существенными чертами договора перевозки легковыми такси, отличающими его от других видов перевозок, не могут быть наличие либо отсутствие заказа, а также регулирование общественных отношений посредством договора фрахтования.

Однако, неужели нет единого критерия, позволяющего отличить перевозки такси от иных видов перевозок? На наш взгляд, главным критерием здесь является оперативность. Заказ такси производится потребителем транспортной услуги тогда, когда ему необходимо в кратчайшие сроки добраться в пункт назначения. Регулярные перевозки с этой задачей справиться не могут, поскольку, во-первых, теряется время на каждой остановке маршрута, во-вторых, отсутствует возможность сократить маршрут либо его оптимизировать в случаях сложной дорожной обстановки. Для пользователя услугами легкового такси также важна быстрая подача транспортных средств под посадку. При этом, уровень комфорта и цена перевозки, которые являются факторами, за которые ведут борьбу конкурирующие перевозчики такси, играют уже вторичное значение. Какой прок в низкой цене или комфортабельных условиях перевозки, если ты опоздал на самолет, деловую встречу или защиту собственной диссертации?

Оперативность во всех его проявлениях означает быстрое действие. Будь то оперативное вмешательство, оперативная работа, работа оператора, либо оперативной группы, всегда речь идет о незамедлительной реакции на те, или

иные события и обстоятельства и о быстром принятии неотложных мер по исполнению действий или исправлению ситуации, о легкости перехода от одной задачи к другой. Оперативность измеряется в единицах времени. Зависит она от многих факторов, в частности, от плотности населения, от количества перевозчиков легковым такси и их территориальной удаленности от местонахождения пассажира. Важно найти баланс между скоростью исполнения заказа и факторами, препятствующими его своевременному удовлетворению. Поэтому, при нормировании оперативности исполнения заказа не обойтись без субъективных оценочных суждений. Представляется, что подача транспортных средств под посадку, которая осуществляется дольше 20 минут с момента заказа, нивелирует саму идею перевозок легковыми такси. Как уже отмечалось, условия выполнения заказа в зависимости от территории могут быть различными. Поэтому, целесообразно предоставить право органам местного самоуправления самостоятельно устанавливать предельные сроки. На основании изложенного, полагаем необходимым закрепить в уставе автомобильного транспорта следующее правило: «Органы местного самоуправления вправе самостоятельно устанавливать предельный срок подачи легкового такси под посадку, который не может превышать 20 минут с момента приема заявки».

Между тем, положения УАТиГНЭТ совсем не регулируют ответственность фрахтовщика за неисполнение требования об оперативности, т.е. своевременности подачи транспортного средства под посадку⁹⁰. В п.2 ст. 34 УАТиГНЭТ установлена только ответственность фрахтовщика за непредоставление транспортного средства. За несвоевременную подачу легкового такси ответственность фрахтовщика не установлена. Положения пункта 3 названной статьи касаются лишь грузовых перевозок. И это вызывает недоумение, поскольку нарушение сроков подачи транспортных средств является самым частым нарушением при перевозках

⁹⁰ Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ (ред. От 19.10.2023) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» // Собрание законодательства РФ. 2007. №46. Ст. 5555.

легковыми такси. В ст. 787 ГК РФ вопросы ответственности фрахтовщика не урегулированы совсем. Ст. 793 ГК РФ носит отсылочный характер к транспортным уставам и кодексам, а также иным законам и соглашениям сторон. Транспортный устав, как мы отмечали, таких правил о гражданско-правовой ответственности за несвоевременную подачу транспортных средств не содержит. Правда, в нем имеется ст. 36.1, в соответствии с которой за нарушение правил перевозок пассажиров и багажа легковыми такси влечет административную ответственность. Однако, по этому поводу следует отметить, что в разделе IV правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом, который именуется как «Перевозка пассажиров и багажа легковым такси», вопрос ответственности за несвоевременную подачу транспортных средств под посадку также не урегулирован⁹¹. Административная ответственность устанавливается лишь за отсутствие в салоне такси необходимой информации, отсутствие цветографической схемы такси и опознавательного фонаря, отказ водителя предъявить договор фрахтования либо заказ-наряд, за перевозку без договора⁹². К тому же, административно-правовая ответственность хотя и стимулирует службы заказа такси и фрахтовщиков к надлежащему исполнению обязанностей, но ничего не прибавляет имущественной сфере фрахтователя. Да и само административное законодательство в данной сфере не является совершенным и не решает серьезных проблем в сфере перевозок легковыми такси. На это обращают внимание ряд ученых⁹³. Закон «О такси» также не содержит норм об ответственности за нарушение сроков подачи

⁹¹ См.: 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.

⁹² См.: Морозов С.Ю. Комментарий к Федеральному закону от 8 ноября 2007 г. №259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (постатейный) // СПС КонсультантПлюс. 2013; Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 08.08.2024) // Собрание законодательства РФ. 07.01.2002. №1 (ч. 1), ст. 1.

⁹³ См., например: Ерманбетов А.С. Административно-правовые аспекты регулирования деятельности легкового такси в России // Административное право и процесс. 2023. №6. С. 50. Мельникова Т.Е., Мельников С.Е., Боровков А.О. Проблемы защиты прав пассажиров в сфере таксомоторных перевозок // Вестник Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ). 2018. №1 (52). С. 108.

транспортных средств под посадку. В этой связи предлагаем дополнить ст. 34 УАТиГНЭТ пунктом 21 следующего содержания: «За несвоевременное предоставление легкового такси под посадку, фрахтовщик уплачивает фрахтователю штраф за каждые 15 минут просрочки в размере 5% провозной платы. Время просрочки начинает исчисляться по истечении 5 минут с момента, указанного службой заказа легкового такси, как время подачи транспортного средства. Фрахтователь вправе взыскать также за несвоевременное предоставление легкового такси под посадку убытки». Пятиминутный зазор является допустимой погрешностью, которая существенно не влияет на права фрахтователя и дает возможность фрахтовщику доехать до места посадки с учетом динамично изменяющейся дорожной ситуации, времени высадки пассажиров по предыдущему рейсу, и т.п.

Договор фрахтования легкового такси является элементом не только исследуемой системы, но и всей системы гражданско-правовых договоров, которая является внешней средой для системы договоров перевозки в сфере такси автомобильным транспортом. Поэтому, важно выявить его соотношение со смежными договорными конструкциями. Близким по содержанию к договору фрахтования (чартеру) является договор аренды транспортных средств с экипажем (тайм чартер). Вопрос о соотношении данных договоров в цивилистике ставился неоднократно. О.Н. Садиков указывал на особенность чартера, «так как во взаимоотношениях сторон возникают элементы аренды»⁹⁴. Г.В. Филимонов обращает внимание на то, что «двойное» использование термина «фрахтование» «одновременно в главе 40 ГК РФ, посвященной перевозке, и в главе 34 ГК РФ, регламентирующей аренду, породило многочисленные дискуссии относительно правовой природы договора фрахтования»⁹⁵.

⁹⁴ Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981. С. 205.

⁹⁵ См.: Филимонов Г.В. Соотношение договора фрахтования (ст. 787 ГК РФ) и фрахтования на время (ст. 632 ГК РФ) // Транспортное право. 2020. №3. С. 10.; Klaus Ramming Reform des Seehandelsrechts - eine erste

Для рассматриваемой нами области правовых исследований вопрос разграничения двух договорных конструкций приобретает важное теоретическое практическое значение. Как выяснилось, на современном этапе деятельности организаций в сфере легкового такси, данный вопрос приобретает особую актуальность. Чтобы обойти требования нового закона о такси сервис заказа такси «Максим» предложил использовать не договор фрахтования легкового такси, а договор аренды транспортных средств с экипажем. При этом директор сервиса заказа такси «Максим» Максим Шушарин пояснил: «Чтобы не допустить транспортного коллапса и сохранить доступные цены, сервис юридически разделил поездки на два вида: легковое такси и аренда транспортного средства с экипажем»⁹⁶.

Представляется, что данную подмену порой выявить затруднительно, а иногда и невозможно. Понятно, что судебные органы при толковании конкретного договора, исходят из его сути. Однако, на практике бывает не все так просто. При аренде транспортных средств плата взимается за время пользования транспортным средством, а не за расстояние, как в договоре фрахтования. Кроме того, как справедливо указывает А.Г. Калпин при аренде транспортных средств с экипажем арендная плата зависит от ценности и свойств сдаваемого в имущественный наем транспортного средства⁹⁷.

Следует также учесть, что вещь, передаваемая в аренду, должна обладать индивидуально-определенными признаками. В частности, на это внимание обратил Арбитражный суд Западно-Сибирского округа, который в своем Постановлении от 14.05.2019 № Ф04-1315/2019 по делу № а75-12038/2018 указал: «В отличие от договора аренды (фрахтования на время) транспортного средства по договору фрахтования (чартера) само транспортное средство не передается фрахтователю, ему предоставляется

Stellungnahme zum Abschlussbericht der Sachverständigengruppe // Zeitschrift für Schifffahrtsrecht. 2009. N 133. S. 357 - 380.

⁹⁶ «Максим» придумал, как обойти новый закон о такси. Пассажиры смогут арендовать авто с экипажем [Электронный ресурс] // URL: <https://ircity.ru/text/transport/2023/08/28/72645023/?ysclid=lyzi8p0v9953152175> (дата обращения – 28.02.2024).

⁹⁷ См.: Калпин А.Г. Договор фрахтования судна (чартер) как институт морского права: теоретические и практические проблемы: дис. ... д-ра. юрид. наук. – М., 1989. 401 с.

вместимость (либо ее часть) транспортного средства, что является квалифицирующим признаком договора фрахтования (чартера) ...»⁹⁸. В договоре фрахтования должен быть указан конкретный автомобиль. Однако, организация, которая хочет обойти требования закона о такси, может в договоре аренды транспортных средств с экипажем указать идентификационные признаки конкретного транспортного средства, а также в предмете договора отразить, что данное средство передается в аренду с экипажем для перевозки пассажиров в конкретный конечный пункт. Если же вообще не будет указан конечный пункт, то это обстоятельство тем более препятствует признанию заключенного договора договором фрахтования легкового такси. Так, в Постановлении Арбитражного суда Московского округа от 21.12.2023 №Ф05-30609/2023 по делу № А40-285263/2022 констатируется: «Разрешая спор по существу, суды указали, что представленный истцом договор аренды транспортного средства с экипажем, не соответствует признакам договора фрахтования, ввиду того, что в нем не оговариваются ни маршруты поездок, ни место подачи транспортного средства»⁹⁹.

Согласно п. 2 ст. 639 ГК РФ арендатор в рамках осуществления коммерческой эксплуатации арендованного транспортного средства вправе без согласия арендодателя заключать от своего имени договоры перевозки. Из этого следует, что для перевозки пассажиров, являющихся третьими лицами, арендатору необходимо заключить договор перевозки пассажиров и багажа. Е.В. Вавилин, обоснованно указывает на необходимость различения отношений двоякого рода: внутренних (между арендодателем и арендатором) и внешних (между арендатором и третьими лицами)¹⁰⁰. О.М. Козырь обоснованно считает: «Первая из разновидностей аренды транспортных

⁹⁸ Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа от 14.05.2019 № Ф04-1315/2019 по делу № а75-12038/2018 // СПС КонсультантПлюс

⁹⁹ Постановлении Арбитражного суда Московского округа от 21.12.2023 №Ф05-30609/2023 по делу № А40-285263/2022 // СПС КонсультантПлюс

¹⁰⁰ См.: Вавилин Е.В. Ответственность сторон по договору аренды транспортных средств // Туризм: право и экономика. 2010. №1. С. 19. С. 19-22.

средств в известной мере смыкается с договором перевозки Однако в данном случае между собственником транспортного средства и лицом, нанимающим это транспортное средство, возникают именно отношения аренды, а уже в процессе эксплуатации транспортного средства арендатором у него складываются отношения с другими лицами по перевозке, которые и урегулированы соответствующими статьями главы 40»¹⁰¹.

В то же время, выражение «коммерческая эксплуатация» может подразумевать деятельность, связанную с получением прибыли. Именно в таком аспекте оно трактуется Ю.Н. Игнатовой, которая полагает: «Когда в качестве арендодателя и арендатора выступают юридические и (или) физические лица, обладающие статусом индивидуального предпринимателя, и их целью является извлечение прибыли от коммерческой эксплуатации транспортного средства, такие отношения будут регулироваться нормами §3 гл. 34 ГК РФ»¹⁰². Более того, автор далее приходит к выводу о том, что если транспортные средства арендуются не с целью получения арендатором прибыли от коммерческой эксплуатации, а для бытового (некоммерческого) использования, отношения сторон будут регулироваться общими положениями об аренде¹⁰³. Е.В. Вавилин подчеркивает необходимость получения арендатором лицензии на осуществление коммерческой эксплуатации транспортных средств, что также является аргументом в пользу данной позиции¹⁰⁴. Если принять эту точку зрения за основу, то получается, что договор, по которому осуществляется перевозка не только фрахтователя, но и иных лиц, предлагаемый сервисом заказа легкового такси «Максим», является обычным договором аренды, регулируемым общими положениями об аренде. Тогда и доставка пассажиров и багажа по такому договору совсем не обязательна.

¹⁰¹ Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая. Текст, комментарии, алфавитно-предметный указатель. С. 338.

¹⁰² См.: Игнатова Ю.Н. Договор аренды транспортных средств с экипажем // Юрист. 2014. №15. С. 30. С. 28-30.

¹⁰³ Там же.

¹⁰⁴ ¹⁰⁴ См.: Вавилин Е.В. Ответственность сторон по договору аренды транспортных средств // Туризм: право и экономика. 2010. №1. С. 19.

Другое толкование выражения «коммерческая эксплуатация» приводят С.К. Соломин и Н.Г. Соломина, по мнению которых понятие коммерческая эксплуатация связана не с получением дохода, а с компенсацией затрат, связанных с заправкой автомобильным топливом и обеспечением иных расходных материалов¹⁰⁵. В.В. Витрянский допускает возможность аренды транспортного средства для перевозки собственных работников, что исключает возникновение коммерческих отношений с третьими лицами. Что же касается отношений с третьими лицами, автор пишет: «В-третьих, в отношениях с третьими лицами арендатор выступает соответственно либо в качестве перевозчика пассажиров, грузов, почты и багажа (договорные отношения), либо в качестве арендодателя транспортного средства (субаренда), либо в качестве владельца транспортного средства (деликтные обязательства)»¹⁰⁶. На наш взгляд, данная позиция представляется узкой и не может претендовать на истину в последней инстанции.

Между тем, для устранения двойного толкования, мешающего верной правовой квалификации договорных отношений аренды, необходимо в законодательстве об аренде транспортных средств с экипажем следующее определение: «Под коммерческой эксплуатацией транспортных средств понимается предпринимательская деятельность арендатора в сфере перевозок пассажиров и багажа, направленная на извлечение прибыли».

Это помогло бы в некоторых случаях отграничить тайм-чартер от чартера. Вместе с тем, следует помнить, что по договору аренды транспортных средств с экипажем, арендатор имеет право, а не обязанность заключать договор перевозки пассажиров с третьими лицами. Поэтому в качестве арендатора по данному договору могут выступать любые лица, а не только те, кто осуществляют предпринимательскую деятельность по перевозке пассажиров. Так что, если договор аренды транспортных средств с

¹⁰⁵ См.: Соломин С.К., Соломина Н.Г. Понятие владельца источника повышенной опасности // Закон. 2015. №10. С. 136. С. 132-137.

¹⁰⁶ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Договоры о передаче имущества. Книга 2. 4-е изд., стереотипное. – М.: Статут, 2002. С. 511.

экипажем предусматривает только перевозку самого фрахтователя, то отграничить его по данному признаку от договора фрахтования легкового такси нельзя.

В заключении данного параграфа следует отметить, что на практике существуют разновидности договора фрахтования легкового такси. Так, на практике применяется договор *об оказании услуг корпоративным такси*, по которому исполнитель обязуется перевозить корпоративных пользователей легковыми такси по заявкам заказчика в порядке и на условиях, предусмотренных договором, а заказчик обязуется производить оплату оказанных услуг.

Следует отметить, что часто в таких договорах их предмет обозначается как организация выполнения автоперевозок¹⁰⁷. Между тем, заказчик платит не за организацию, а за выполнение перевозок. В качестве заказчика выступает юридическое лицо либо индивидуальный предприниматель, заключающий договор в пользу третьих лиц – корпоративных пользователей (сотрудников, руководства, курьеров для доставки корпоративной почты, гостей корпорации).

В некоторой степени данный договор схож с рамочным организационным договором, поскольку является долгосрочным, а заказы на самом деле делают корпоративные пользователи, получая возможность поездки по разовому договору перевозки. Однако, договор не является организационным, поскольку предусматривает оплату услуг по перевозке заказчиком, а не пользователями. При этом, корпоративные пользователи получают доход в натуральной форме, который облагается налогом на доходы физических лиц, за исключением случаев, когда работодатель оплачивает проезд на такси от места работы до дома и обратно в ночное время, либо такая поездка обусловлена производственной необходимостью

¹⁰⁷ См., например: Форма: Договор оказания услуг корпоративного такси. Подготовлен для системы КонсультантПлюс, Малеева Н.Д. 2024. //СПС КонсультантПлюс.

при отсутствии общественного транспорта¹⁰⁸. Выделение данного договора в отдельный вид обусловлено тем, что он сконструирован по модели договора в пользу третьего лица. Кроме того, данный договор вряд ли можно назвать публичным, поскольку круг лиц, которые могут заключить данный договор, ограничен. Физические лица не могут быть заказчиками по данному договору.

Другой разновидностью является *договор социального такси*, заказчиками по которому являются маломобильные категории граждан (инвалидов) и многодетные семьи. Организация услуг осуществляется с целью реализации положений федерального закона от 24 ноября 1995 г. №181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации»¹⁰⁹ и федерального закона от 28 декабря 2013 г. №442-ФЗ «Об основах социального обслуживания граждан в Российской Федерации»¹¹⁰. Здесь частичная компенсация расходов на поездки данных категорий лиц в качестве мер социальной поддержки производится за счет региональных и муниципальных бюджетов. Однако, для пользователя социального такси проезд не является бесплатным¹¹¹. Некоммерческие организации также оказывают услуги по перевозкам инвалидов. Однако, такие перевозки не входят в круг общественных отношений, регулируемых законом «О такси» ввиду несоответствия транспортных средств установленным законом требованиям. Приспособленные к перевозкам лиц с ограниченными возможностями автомобили часто не соответствуют категории М-1. Оперативность перевозок, свойственная такси, также утрачивается.

¹⁰⁸ См.: Насырова Е. Комментарий к Письму Министерства финансов РФ от 22.12.2022 №03-04-07/125960 [Об НДФЛ и взносах с оплаты организацией поездок работников на такси] // Нормативные акты для бухгалтера. 2023. №4.

¹⁰⁹ Федеральный закон от 24 ноября 1995 г. №181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации» (ред. 28.04.2023) // Собрание законодательства РФ. 1995. №48. Ст. 4563.

¹¹⁰ Федеральный закон от 28 декабря 2013 г. №442-ФЗ «Об основах социального обслуживания граждан в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2013. №52 (часть I). Ст. 4563.

¹¹¹ См.: Абкеримов С.А. Социальное такси // Наука, образование и культура. 2019. №3. С. 25.; Сморгцова В.И., Ларина С.Е., Москалева Н.Б. Меры по обеспечению динамичного развития службы «Социальное такси» в субъектах Российской Федерации // Государственная служба. 2019. Т. 21. С. 95.

Так, в соответствии с Регламентом оказания услуг «Социального такси» по перевозке маломобильной категории граждан (инвалидов) и многодетных семей, проживающих в малоэтажном жилищном фонде г. Москвы, по индивидуальным и коллективным заявкам, заказ социального такси должен быть осуществлен не менее, чем за 24 часа до предполагаемой поездки¹¹². Причем, данный вид такси работает не круглосуточно. Поэтому, следует согласиться с предложением И.В. Башмаковой о сокращении времени подачи социального такси с момента подачи заявки¹¹³.

Договор фрахтования социального такси публичным не является, поскольку не любой, кто обратился к фрахтовщику, может требовать заключения данного договора. Эта особенность, наряду с требованиями законодательства о социальном обеспечении, позволяет его выделить в отдельный вид договора фрахтования легкового такси.

Представляется также необходимым разработка специального закона «О социальном такси», который установит единые правила для всех регионов России, обеспечив надежные гарантии лиц, нуждающихся в социальной защите.

Выводы:

1. Научно обосновано и сформулировано определение договора фрахтования легкового такси: *По договору фрахтования легкового такси фрахтовщик за плату (таксу), установленную за единицу пробега, обязуется оперативно осуществить по заказу фрахтователя перевозку пассажиров и багажа в пункт назначения с предоставлением вместимости легкового автомобиля категории М1 или его части.*

2. Доказано, что перевозка легковым такси является нерегулярной перевозкой, и относится к перевозкам по заказу.

¹¹² Регламент оказания услуг «Социального такси» по перевозке маломобильной категории граждан (инвалидов) и многодетных семей, проживающих в малоэтажном жилищном фонде г. Москвы, по индивидуальным и коллективным заявкам // Мосгортранс. URL: <https://mosgortrans.ru/> (дата обращения – 10.08.2024).

¹¹³ См.: Башмакова И.В. К вопросу организации деятельности социального такси // Социальное и пенсионное право. 2024. № 1. С.44-45.

3. Под регулярными перевозками пассажиров и багажа следует понимать перевозки, осуществляемые по установленному маршруту и расписанию, которые не подлежат согласованию с пассажиром при заключении договора перевозки.

Под нерегулярными перевозками пассажиров и багажа следует понимать перевозки, в которых время отправления и прибытия, а также маршрут следования подлежат согласованию перевозчиком с фрахтователем при заключении договора фрахтования.

4. Для устранения двойного толкования, мешающего верной правовой квалификации договорных отношений аренды, необходимо в законодательстве об аренде транспортных средств с экипажем следующее определение: «Под коммерческой эксплуатацией транспортных средств понимается предпринимательская деятельность арендатора в сфере перевозок пассажиров и багажа, направленная на извлечение прибыли».

5. Поскольку оперативность является существенным признаком перевозок легковыми такси, необходимо дополнить ст. 34 УАТиГНЭТ пунктом 21 следующего содержания: «За несвоевременное предоставление легкового такси под посадку, фрахтовщик уплачивает фрахтователю штраф за каждые 15 минут просрочки в размере 5% провозной платы. Время просрочки начинает исчисляться по истечении 5 минут с момента, указанного службой заказа легкового такси, как время подачи транспортного средства. Фрахтователь вправе взыскать также за несвоевременное предоставление легкового такси под посадку убытки».

2.2. Договор фрахтования грузового такси

В настоящее время в законодательстве используется только выражение «легковое такси». Указание на слово легковое означает, что в противовес ему может существовать «грузовое такси». В противном случае слово «легковое» является лишним. Возникает вполне логичный, на наш взгляд, вопрос о правовой природе договорных отношений по перевозке грузовыми такси и о необходимости правового регулирования этих отношений.

На практике повсеместно предлагаются услуги грузового такси. Необходимость в таких услугах возникает, когда нужно перевезти «... вещи из старой в новую квартиру, за город на дачу; оборудование и мебель из арендованного помещения в собственный офис ... при покупке каких-либо товаров, доставить которые самостоятельно невозможно»¹¹⁴. Часто такая доставка востребована при приобретении товаров из Интернет-магазинов.

В качестве отличий от договоров перевозки грузов исполнители таких услуг называют следующие преимущества:

- возможность бронирования транспортных средств;
- возможность заказа грузового такси с помощью сайта, он-лайн платформ либо в любое время связаться со службой заказа;
- почти мгновенное заключение договора;
- быстрая подача к месту погрузки в течение 30-40 мин. с момента заказа;
- нет доплаты за тоннаж;
- возможность индивидуального подбора подходящего для перевозки конкретного груза транспортного средства;
- возможность отслеживания груза в пути следования;

¹¹⁴ Что такое грузовое такси и в каких случаях оно пригодится [Электронный ресурс] // URL: <https://xn--82-6kc9cct6b9a.xn--plai/blog/что-такое-грузовое-такси-и-в-каких-случаях-оно-пригодится?ysclid=It1hcyhv9669355692> (дата обращения – 25.02.2024)

- доставка с попутным заездом на несколько адресов;
- фиксированные цены на грузоперевозки;
- возможность приобретения дополнительных услуг по погрузке и выгрузке груза с быстрым наймом грузчиков.

Так, на одном из Интернет сайтов поясняется: «Вспомните, как было раньше? Вы искали множество частных объявлений с заголовками в духе «грузоперевозки ГАЗель», «переезды», «трезвые грузчики» и т.д. С каждым исполнителем надо было созваниваться – кто-то мог взять трубку, кто-то не взять. Далее Вы выясняли, кто из водителей свободен в нужную дату и время, есть ли у него грузчики, сможет ли он прибыть по нужному адресу и т.п. Данную процедуру необходимо было пройти неоднократно, прежде чем достигнете результата»¹¹⁵.

В общем, экономическая целесообразность пользования такими услугами налицо. Однако, возникает множество вопросов, связанных с правовой квалификацией общественных отношений, вытекающих из договора между заказчиком и исполнителем услуг грузового такси. К числу таких вопросов следует отнести вопросы о соотношении данного договора со смежными договорами. Необходимо также решить вопрос о правовой природе договора бронирования. Положение осложняется тем, что понятие «грузовое такси» в действующем законодательстве отсутствует. Этот термин не используется ни в транспортных уставах и кодексах, ни в специальных федеральных и иных законах, ни в правилах перевозок грузов.

Исходя из положений ст. 18 УАТиГНЭТ, договором фрахтования на автомобильном транспорте при перевозках грузов применяется лишь в двух случаях. Первый случай касается перевозки груза с сопровождением представителя грузовладельца, а второй – перевозки груза, в отношении которого не ведется учет движения товарно-материальных ценностей. Ни один из перечисленных случаев на перевозки грузовым такси не

¹¹⁵ Грузовое такси: особенности и преимущества [Электронный ресурс] // URL: <https://avtospravochnaya.com/stati/87-publikatsii/19394-gruzovoe-taksi-osobennosti-i-preimushchestva?ysclid=lt1ht5hqe2874452044> (дата обращения 25.02.2024)

распространяется. Из этого можно было бы сделать вывод о том, что отношения по договору перевозки грузовым такси не могут быть урегулированы договором фрахтования. Однако, на наш взгляд, прежде, чем делать скороспелые выводы, необходимо детально и критически взглянуть как на действующее законодательство, так и на систему договоров перевозки.

Начнем с того, что четких критериев, по которым согласно ст. 18 УАТиГНЭТ договоры, регулирующие соответствующие перевозочные отношения, позволяющие их отнести к договорам фрахтования, нет. Критерий наличия либо отсутствия возможности предоставления вместимости транспортного средства для перевозки груза на один или несколько рейсов применительно к названной статье неприменим.

По всей видимости, (а мы можем только догадываться), законодатель исходил от обратного, используя формулу «если не применим договор перевозки грузов, то, значит, следует применять договор фрахтования». Так, при сопровождении грузов представителем грузовладельца перевозчик не принимает на себя ответственность за сохранность груза, видимо, поэтому не следует использовать договор перевозки груза. Другое объяснение найти затруднительно. «Неправомерно утверждение о том, что по договору фрахтования фрахтовщик не принимает на себя ответственность за перевозимый груз»¹¹⁶.

Неубедительным является аргумент в пользу того, что при перевозках грузов нетоварного характера отсутствует грузоотправитель и грузополучатель, а потому необходимо применять договор фрахтования, как считает С.Ю. Морозов. Он отмечает: «Действительно, в ст. 787 ГК РФ ничего не говорится о грузоотправителе и грузополучателе. Но это не повод утверждать, что данные лица не участвуют при осуществлении перевозок грузов на основании договора фрахтования. Если фрахтователь и отправитель не совпадают в одном лице, то у отправителя и фрахтовщика

¹¹⁶ Морозов С.Ю. Справочник по перевозке грузов, пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом + CD-диск с правовой системой ГАРАНТ. – Саратов: Ай Пи Эр Медиа, – М.: СПС ГАРАНТ, 2009. С. 71.

возникают взаимные права и обязанности по отправлению груза. При выдаче груза возникает юридическая связь между грузополучателем и фрахтовщиком»¹¹⁷.

Отграничение договора перевозки грузов от договора фрахтования в конкретных жизненных ситуациях, можно провести по критерию субъектного состава.

В случаях с грузовым такси третье лицо может отсутствовать. Если гражданин заказывает транспортное средство для собственных нужд, например, для перевозки вещей из квартиры в офис, то он, являясь фрахтователем, совпадает в одном лице, как с отправителем, так и с получателем груза. Одно и то же лицо в обязательстве не может рассматриваться одновременно и в качестве кредитора, и в качестве третьего лица.

Исключение из этого правила представляют случаи, когда грузовое такси нанимается для доставки товара из обычного или Интернет магазина, в качестве фрахтователя выступает магазин. В этом случае фрахтователь совпадает в одном лице с грузоотправителем, который заключает договор с перевозчиком в пользу третьего лица – грузополучателя. И это одна из особенностей, позволяющих выделить перевозки грузовыми такси в отдельный вид таксомоторных перевозок.

Такая ситуация не является новеллой для российского гражданского законодательства. Н.Н. Трепицын относительно проекта Гражданского уложения, писал: «Проект в ст. 56 так решает этот вопрос: «В случае отказа третьего лица от представленного ему по договору права, сторона, выговорившая это право, может сама воспользоваться им, если этому не препятствует содержание договора или самое существо права»¹¹⁸.

¹¹⁷ Морозов С.Ю. Справочник по перевозке грузов, пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом. С. 71.

¹¹⁸ Трепицын Н.Н. Гражданское право губерний царства польского и русское въ связи с проектом гражданского уложения. Общая часть обязательственного права. – Варшава, 1914. С. 140.

Во втором случае, когда речь идет о перевозке груза, в отношении которого не ведется учет движения товарно-материальных ценностей. Вероятно, предполагается, что грузополучатель у таких грузов либо отсутствует совсем, как в случаях вывоза мусора, снега и т.п.¹¹⁹, либо совпадает в одном лице с грузоотправителем, как, например, в случаях транспортировки груза с одного места хранения (склада) в другое, без его продажи.

Представляется не вполне удачным использование для квалификации отношений факта наличия либо отсутствия учета движения товарно-материальных ценностей. На практике встречаются ситуации, когда на предприятии по каким-либо причинам прекратился учет товарно-материальных ценностей. Например, исходя из положений п.п. 13.1-13.3 ПБУ 5/01 и информационного сообщения № ИС-учет-3, микропредприятиям разрешено не вести учет запасов¹²⁰. Однако упрощенная система ведения бухгалтерского учета никак не может влиять на правовую квалификацию договора, по которому осуществляется перевозка товара (груза).

Следует также отметить, что под товарно-материальными ценностями понимают непроеизводимые и производимые блага, которые обладают определенной стоимостью и предназначены для удовлетворения потребностей людей¹²¹. В гражданском праве понятия товарные ценности и товар являются тождественными¹²². В.В. Ровный данную мысль выражает следующим образом: «Товары в их широком смысле ... обладают потребительной и меновой стоимостью, т.е. являются воплощением труда человека и способны к обмену»¹²³. Причем, в законодательстве данное

¹¹⁹ См.: Пугинский Б.И. Составные обязательства в гражданском праве // Вестник МГУ. Серия 11. Право. 2003. №6. С. 33.

¹²⁰ См.: Информационное письмо Минфина России от 24 июня 2016 года № ИС-учет-3 // СПС КонсультантПлюс.

¹²¹ См., например: Товарно-материальные ценности: понятие и значение [Электронный ресурс] // URL: <https://krasnozn.ru/blog/press-czentr/tovarno-materialnye-czennosti-ponyatie-i-znachenie> (дата обращения - 25.02.2024)

¹²² Гражданское право: учеб. в 3т. Т.1. / Е.Н. Абрамова, н.н. Аверченко, ю.в. Байгушева [и др.]; под ред. А.П. Сергеева. – М.: РГ Пресс, 2010. С. 13.

¹²³ Там же.

понятие товарно-материальных ценностей не определено, хотя и используется.

Если исходить из того, что любая вещь имеет товарно-материальную ценность, то любая перевозка личных вещей граждан осуществляется без процедуры их учета материально ответственными лицами, хотя бы формализованного. Учет товара в мыслях отправителей груза мы не считаем, поскольку доказать его наличие либо отсутствие невозможно. Генеральный директор Аудиторской фирмы «БЭНЦ» Н. Некрасов объясняет целесообразность применения договора фрахтования применительно к перевозкам подобного рода следующим образом: «В этом случае оформления товарно-транспортных документов уже не требуется и этот способ оформления перевозки товара значительно упрощает документооборот, даже если для перевозки этого груза нанимается автотранспорт со стороны»¹²⁴. Действительно, внесение всех вещей, перевозимых при переезде из одной квартиры в другую, в транспортную накладную не только значительно осложнило бы оформление перевозочных документов, но и повлияло бы на скорость осуществления перевозочного процесса. И самое главное, большого смысла в этом нет, поскольку учет таких вещей при погрузке и выгрузке ведет одно и то же лицо, пользующееся услугами перевозчика. Следовательно, перевозки грузовыми такси, осуществляются на основании договора фрахтования.

Следует также отметить, что являются нерегулярными. Пункты отправления и назначения, а также маршрут в целом определяются каждый раз соглашением сторон. Время подачи транспортных средств и время прибытия груза также определяются по соглашению перевозчика и потребителя услуг легкового такси. К тому же данное соглашение предусматривает предоставление вместимости транспортного средства, причем целиком. Если придерживаться обратной позиции, то невозможно

¹²⁴ Некрасов Н. Договор перевозки или фрахт, что выбрать? // URL: <https://www.klerk.ru/author/5583/> (дата обращения 21.03.2024).

объяснить, почему для грузов нетоварного характера либо для грузов, по которым не ведется учет товарно-материальных ценностей, такая вместимость предоставляется, поскольку перевозка осуществляется на основании договора фрахтования, а при перевозке мебели с квартиры на дачу не представляется.

Представляется, что, во-первых, все перевозки по заказам должны регулироваться на основании договора фрахтования. Во-вторых, в систему договоров перевозки по заказам в качестве элементов входят перевозки легковыми такси, перевозки грузовыми такси и иные перевозки по заказам. Соответственно ст. 18 УАТиГНЭТ должна быть скорректирована таким образом, чтобы из ее содержания было однозначно понятно, почему к соответствующим отношениям применяется договор фрахтования.

Исходя из вышеизложенного, можно сформулировать следующее определение: *По договору фрахтования грузовыми такси фрахтовщик за плату (фрахт) обязуется оперативно осуществить по заказу фрахтователя перевозку груза, не требующего учета фрахтовщиком и принадлежащего фрахтователю, с гарантией индивидуального подбора и предоставления для этого вместимости одного или нескольких транспортных средств, и выдать груз фрахтователю в пункте назначения.*

Данное определение, на наш взгляд, отражает все существенные моменты, присущие данному договору. Указание на заказ фрахтователя подчеркивает нерегулярность и индивидуальность перевозок. Устраняется неоднозначность, имеющаяся в ст. 787 ГК РФ, а именно прямо указывается на обязанность перевезти груз, а не только на предоставление вместимости. Также гарантируется индивидуальный подбор транспортных средств под конкретную перевозку, что создает возможность не заказывать без нужды крупногабаритные автомобильные транспортные средства, которые не везде могут проехать, и нет необходимости платить за лишнюю вместимость. Ну и, конечно же, определение отражает совпадение в одном лице отправителя, получателя и фрахтователя.

Представляется, что перевозки грузовыми такси по договору фрахтования следует оформлять не заказ-нарядом, а иными способами. В УАТиГНЭТ заказ-наряд для оформления отношений предусмотрен, исходя из того, что фрахтователем, как правило, является юридическое лицо, либо индивидуальный предприниматель. В нашем случае, клиентами грузового такси чаще всего бывают граждане. Кроме того, заказ-наряд неудобен при использовании цифровых платформ для заказа либо бронирования грузового такси.

Перевозки такси удобны потому, что они осуществляются оперативно. Если же мы обратимся к п. 16 постановления Правительства РФ от 21.12.2020 № 2200 (ред. от 30.12.2022) «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом и о внесении изменений в пункт 2.1.1 Правил дорожного движения Российской Федерации»¹²⁵ то увидим, что фрахтовщик обязан рассмотреть заказ-наряд, и в срок, не превышающий 3 календарных дней со дня его получения, проинформировать фрахтователя о принятии или об отказе в принятии заказа-наряда. О какой оперативности идет здесь может идти речь? Представим себе, что заказанное легковое такси будет подано не моментально, а через трое суток. Исходя из п. 23 названного постановления ситуация не меняется и в случае, когда в качестве фрахтователя выступает гражданин-потребитель. Данный пункт лишь предусматривает возможность оформления заказа-наряда фрахтовщиком в случае перевозки грузов для личных, семейных, домашних или иных, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности нужд. Только и всего. Сроки же рассмотрения заказа-наряда для граждан-потребителей не сокращаются и остаются непомерно большими.

В век информационных технологий и при развитии рынке транспортных услуг заказ грузового такси должен осуществляться через

¹²⁵ Постановление Правительства РФ от 21.12.2020 № 2200 (ред. от 30.12.2022) «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом и о внесении изменений в пункт 2.1.1 Правил дорожного движения Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 28.12.2020. №52 (часть II). Ст. 8877.

мобильное приложение, а срок подачи по требованию фрахтователя должен измеряться не сутками, а периодом от 15 минут до одного часа.

Поскольку договор перевозки грузовым такси часто предусматривает выполнение дополнительных услуг, связанных с перевозкой, то возникает вопрос о его соотношении с договором транспортной экспедиции. Следует отметить, что в прошлом столетии цивилистами активно обсуждался вопрос о транспортно-экспедиционном обслуживании. В частности, указывалось, что для автомобильного транспорта «транспортно-экспедиционное обслуживание населения составляет одну из главных задач его деятельности»¹²⁶.

При этом, в понятие «транспортно-экспедиционное обслуживание» разные ученые вкладывали неодинаковый смысл. Например, А.Я. Попов практически отождествлял его с понятием транспортно-экспедиционные услуги¹²⁷. Н.В. Михеева считает, что договор транспортно-экспедиционного обслуживания является разновидностью договора транспортной экспедиции¹²⁸. Такое отождествление новых знаний не прибавляет.

Иной позиции придерживается В.К. Андреев, который писал: «Понятие «транспортно-экспедиционное обслуживание» шире транспортно-экспедиционной деятельности по своему экономическому содержанию и представляет собой сочетание вспомогательной перевозки и транспортно-экспедиционных операций»¹²⁹. В.В. Витрянский предлагает по аналогии со ст. 798 ГК РФ ввести конструкцию рамочного договора о транспортно-экспедиционном обслуживании¹³⁰. Подобную позицию в свое время занимал и М.Е. Ходунов, приравнивавший договор о полном транспортно-

¹²⁶ См.: Смирнов В.Т. Транспортно-экспедиционное обслуживание граждан // Гражданское право и сфера обслуживания. Межвузовский сборник научных трудов. – Свердловск, 1984. С. 110.

¹²⁷ См.: Попов А.Я. Правовая природа договора на транспортно-экспедиционное обслуживание при железнодорожных перевозках грузов // Сборник аспирантских работ. Вып. 11. Свердловск, 1970. С. 136-137.

¹²⁸ См.: Михеева Н.В. Транспортно-экспедиционное обслуживание на железной дороге // Закон. №7. 2008. С. 105.

¹²⁹ Андреев В.К. Правовые вопросы транспортно-экспедиционного обслуживания: автореферат дисс ... канд. юрид. наук. М., 1972. С. 4.

¹³⁰ См.: Брагинский М.И. Витрянский В.В. Договорное право: Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. – М.: «Статут», 2003. С. 710.

экспедиционном обслуживании к договору об организации перевозки¹³¹. Между тем, по мнению А.И. Хаснутдинова «признание предметом договора на транспортно-экспедиционное обслуживание совокупности действий, направленных на организацию перевозок грузов автотранспортом, привело бы к искажению самой идеи транспортно-экспедиционного обслуживания»¹³².

Наконец, под транспортно-экспедиционным обслуживанием населения понимают вид платных бытовых услуг, связанных с перевозкой и экспедированием грузов, принадлежащих населению, частным лицам, а также услуг, сопутствующих перемещению пассажиров¹³³. Именно в таком понимании транспортно-экспедиционное обслуживание представляет собой интерес в рамках настоящего исследования. Е.В. Бурдина отмечает: «Такой вид услуг, как организация квартирных или офисных переездов, в последнее время получил широкое распространение, так как современный потребитель не желает тратить на это время, делегируя организационные обязанности экспедитору»¹³⁴. Следует отметить, что данная точка зрения была высказана гораздо раньше, еще в советское время. Так, А.Г. Быков и Д.И. Половинчик указывали: «транспортно-экспедиционные агентства по обслуживанию населения в соответствии с Правилами транспортно-экспедиционного обслуживания граждан в РСФСР, утвержденными Министерством автомобильного транспорта РСФСР 25 марта 1984 г., согласно п. «д» ст. 6 УАТ, оказывают гражданам различные виды услуг; доставляют на дом товары, приобретенные в магазинах; перевозят домашние вещи, мебель и другое имущество с квартиры на квартиру, на дачу с дачи и т.п.; перевозят домашние вещи в контейнерах; доставляют пассажиров и багаж к месту посадки ... ; организуют поездки граждан на автобусах в зоны отдыха, на

¹³¹ См.: Ходунов М.Е. Правовое регулирование деятельности транспорта. – М., 1965. С. 165.

¹³² А.И. Хаснутдинов. О предмете договора на транспортно-экспедиционное обслуживание // Вопросы государства и права. – Иркутск, 1968. С. 66.

¹³³ Бурдина Е.В. Основы транспортно-экспедиционной деятельности : учеб, пособие // https://studme.org/256161/logistika/osnovy_transportno_ekspeditsionnogo_obs_luzhivaniya_naseleniya?ysclid=lt1m01bwdh89044861

¹³⁴ Там же.

зрелищные мероприятия; продают месячные абонементные книжки на проезд ; бронируют места в поездах, самолетах, на речных и морских судах, в автобусах междугородных сообщений, в пунктах пересадки с одного вида транспорта на другой, для проезда в обратном направлении; бронируют места в гостиницах и т.д.»¹³⁵.

Представляется, что в тех случаях, когда договор перевозки грузовым такси предусматривает оказание дополнительных услуг, связанных с перевозкой, т.е. таких услуг, которые перевозчик по договору перевозки выполнять не обязан, налицо смешанный договор, содержащий элементы договора фрахтования грузов и транспортной экспедиции.

Что касается правовой природы бронирования, то по ее поводу высказывались различные точки зрения. М.А. Тарасов, например, рассматривал бронирование самолетов и автобусов наряду с бытовым прокатом автомобилей, арендой вагонов, как договор имущественного найма¹³⁶.

Выводы:

1) Поскольку договоры, обозначенные в ст. 18 УАТиГНЭТ, объединяет то, что предоставление вместимости транспортных средств осуществляется по заказу фрахтователя, а перевозка грузовыми такси также осуществляется по заказу, следует сделать два вывода. Во-первых, все перевозки по заказам должны регулироваться на основании договора фрахтования. Во-вторых, в систему договоров перевозки по заказам в качестве элементов входят перевозки легковыми такси, перевозки грузовыми такси и иные перевозки по заказам.

2) Научно обосновано и сформулировано определение договора фрахтования грузовыми такси: *По договору фрахтования грузовыми такси*

¹³⁵ Быков А.Г., Половинчик Д.И. Основы автотранспортного права: Учебник. 3-е изд. – М.: Юрид. лит., 1986. С. 218-219.

¹³⁶ См.: Тарасов М.А. Транспортное право. – Ростов н/Д: Издательство Ростовского университета, 1968. С. 210.

фраховщик за плату (таксу) обязуется оперативно осуществить по заказу фрахователя перевозку груза, не требующего учета фраховщиком и принадлежащего фрахователю, с гарантией индивидуального подбора и предоставления для этого вместимости одного или нескольких транспортных средств, и выдать груз фрахователю в пункте назначения.

3) Договором фрахования грузового такси могут быть предусмотрены дополнительные услуги, в частности погрузка и выгрузка груза по схеме «из помещения отправителя в помещение получателя», упаковка, подъем на этаж. В части оказания либо организации оказания фраховщиком дополнительных услуг, связанных с перевозкой грузов, должны применяться нормы о договоре транспортной экспедиции.

Глава 3. Вспомогательные договоры, направленные на оказание услуг по обеспечению перевозок легковыми такси

3.1. Договор об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси

Договор об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси представляет собой новую договорную конструкцию, которая имеет сходство с аналогичной конструкцией, используемой на железнодорожном транспорте, но со своими специфическими особенностями. Прежде всего, следует отметить «старания» разработчиков закона, которые в очередной раз попытались сформулировать определение нового договора без четкого обозначения его предмета. Вряд ли можно признать удачной попытку дать дефиницию через перечисление в ст. 13 пяти обязанностей исполнителя, в число которых входят:

- предоставление в пользование перевозчику (заказчику) находящегося у исполнителя на праве собственности или ином законном основании легковое такси;
- обеспечение возможности прохождения осмотров водителя легкового такси, проведения предрейсового или предсменного контроля технического состояния легкового такси;
- представление в региональную информационную систему легковых такси информацию об использовании или о неиспользовании заказчиком такой возможности;
- обеспечение представления заказчиком в уполномоченный орган либо в региональную информационную систему легковых такси уведомления о предоставлении заказчику в пользование легкового такси до начала

осуществления заказчиком перевозки, а также о сроке такого предоставления;

- осуществление технического обслуживания легкового такси, предоставленного заказчику, а также содержание такого легкового такси.

При этом обращает на себя внимание и тот факт, что встречная обязанность заказчика не отражена в определении, данном в ст. 13 закона о такси. Проанализировав положения п.1 ст.13 закона, смысл договора можно кратко выразить следующим образом: *исполнитель обязуется оказать перевозчику услуги по предоставлению перевозчику в пользование легковых такси и обеспечению деятельности по перевозке пассажиров и багажа, а перевозчик обязуется эти услуги оплатить.*

Однако, этот вариант определения требует уточнения, поскольку правовая природа данного договора остается неисследованной.

Функции исполнителя во многом схожи с функциями оператора железнодорожного подвижного состава, поскольку в обоих случаях речь идет о передаче транспортных средств от лица, которое владеет ими на законных основаниях, перевозчику, у которого собственные транспортные средства для осуществления перевозки отсутствуют. Если исходить из необходимости унификации транспортного законодательства, а такая необходимость существует, то логичным было бы использование единого понятийного аппарата. На первый взгляд, напрашивается вывод о том, что на всех видов транспорта лицо, предоставляющее перевозчику или конечному потребителю транспортной услуги транспортные средства, следовало бы именовать оператором подвижного состава. Однако, такой вывод преждевременный. Для того, чтобы лицо называлось оператором, оно должно оперативно управлять ситуацией. Применительно к рассматриваемому вопросу речь идет об оперативном управлении транспортными средствами. Осуществляет ли исполнитель по рассматриваемому договору такие действия? Представляется, что нет.

Нельзя не заметить отличия в круге действий, совершаемых оператором железнодорожного подвижного состава и исполнителем по договору об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси. Оператор железнодорожного подвижного состава участвует в осуществлении перевозочного процесса, подавая транспортные средства под погрузку. С.В. Андреев по этому поводу пишет: «Подача вагонов под погрузку грузоотправителям осуществляется операторами свободно без указаний перевозчика, что привело к изменению технологии перевозочного процесса»¹³⁷. Кроме того, такой оператор оказывает перевозчику услуги по размещению порожних вагонов на железнодорожных путях общего пользования. Исполнитель по договору об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси в осуществлении транспортного процесса не участвует. В его обязанности не входит подача легкового такси к месту посадки пассажира. Он не осуществляет оперативное управление транспортными средствами.

Исходя из сказанного, представляется, что оператор железнодорожного подвижного состава и исполнитель по договору об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси могут быть объединены одним родовым понятием – владелец транспортных средств.

Далее следует определить видовую принадлежность данного договора. Его название говорит о том, что он относится к группе транспортных договоров, направленных на обеспечение перевозок грузов, пассажиров и багажа. Такую подсистему транспортных договоров выделяли, в частности, С.Ю. Морозов¹³⁸, В.А. Вайпан¹³⁹ и др. Но в этой группе содержатся

¹³⁷ Андреев С.В. Правовое регулирование деятельности оператора железнодорожного подвижного состава. Автореферат дисс. ... канд. юрид. наук. – М., 2017. С. 9.

¹³⁸ См.: Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров. – М.: Норма, 2011. С. 127.

¹³⁹ См.: Вайпан В.А. Правовое регулирование транспортной деятельности (лекция в рамках учебного курса «Предпринимательское право») // Предпринимательское право. Приложение «Бизнес и право в России и за рубежом». 2012. №3. С. 6.

различные по своей природе договоры. Одни из них являются организационными, а другие, направлены на оказание услуг. Сторонами одних являются транспортные организации (например, договоры между владельцами транспортных инфраструктур), а другие заключаются между перевозчиками и пассажирами и грузоотправителями (грузополучателями). Между тем, рассматриваемый договор хотя и регулирует отношения между перевозчиками, к организационным не относится.

Использование в ст. 13 закона о такси таких наименований сторон договора, как исполнитель и заказчик, вероятно, призвано подчеркнуть принадлежность договора к группе договоров, направленных на оказание услуг. Вариант с договором подряда мы сразу исключаем, поскольку речи о создании новой вещи и передачи ее заказчику здесь не идет. Вместе с тем, договор об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси имеет определенное сходство с договором аренды транспортных средств без экипажа, что ставит вопрос об их отграничении. Договор аренды относится к группе договоров, направленных на передачу имущества, которая характеризуется тем, что у одного лица правомочия собственника прекращаются, а у другого появляются. Применительно к аренде речь идет о временной передаче правомочий владения и пользования¹⁴⁰. При этом от арендодателя, как правило, не требуется оказания каких-либо услуг, поскольку арендатор получает выгоду от использования вещи. В договорах на оказание услуг важна деятельность исполнителя, а не передача правомочий в отношении передаваемого имущества. Однако, не стоит забывать и о договоре транспортных средств с экипажем, в котором польза для арендатора заключается не только в пользовании транспортным средством, но и в предоставлении услуг по управлению. Следовательно, возможны варианты договора аренды, осложненные действиями по оказанию услуг.

¹⁴⁰ См.: Ахметьянова З.А. Правовой статус имущества юридических лиц: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 1998. С. 17; Вавилин Е.В. Осуществление прав и исполнение обязанностей по договору аренды транспортных средств. М.: Волтерс Клувер, 2009. С. 12.

Вопрос о правовой квалификации рассматриваемого договора в качестве договора аренды имеет не праздный характер, поскольку это накладывает отпечаток не только на его содержание, но и на ответственность и на возможность досрочного расторжения (ст. 619, 620 ГК РФ), пролонгации и реализации права на преимущественное заключение договора на новый срок (ст. 621 ГК РФ). Только при квалификации договора или его части в качестве договора аренды возможно, например, применение ст. 612 ГК РФ об ответственности арендодателя за недостатки сданного в аренду имущества, ст. 613 ГК РФ об ответственности за нарушении обязанности о предупреждении прав третьих лиц на передаваемое в аренду имущества. Только в этом случае применяются правила ст. 617 ГК РФ о сохранении договора аренды при изменении титульного владельца имущества либо в случае смерти арендатора.

Напротив, при квалификации договора об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси исключительно как договора возмездного оказания услуг позволяет применять положения ст. 782 ГК РФ об одностороннем отказе от исполнения договора возмездного оказания услуг, об оплате услуг в случае невозможности исполнения договора.

Действующее законодательство, к сожалению, часто приводит к смешению понятий договора аренды и договора возмездного оказания услуг. Так, в п. 2.1. ст. 8 федерального закона от 10.01.2003 №17-ФЗ «О железнодорожном транспорте» говорится об услугах по аренде железнодорожного подвижного состава¹⁴¹, в Постановлении Правительства РФ от 20.11.2003 № 703 «Об утверждении правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего

¹⁴¹ См.: Федеральный закон от 10.01.2003 №17-ФЗ «О железнодорожном транспорте» // Собрание законодательства РФ. 13.01.2003. №2. Ст. 169.

пользования» предусмотрена возможность заключения договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры¹⁴².

На железнодорожном транспорте используется договор на оказание услуг по предоставлению железнодорожного подвижного состава в пользование. А.А. Ананьева, характеризуя данный договор, пишет: «законодатель, вероятно сам того не подозревая, отразил в нормах права новую правовую модель договора аренды транспортных средств, осложненную услугами оперативного управления деятельностью по подаче и уборке вагонов на пути общего пользования»¹⁴³. Автор, на наш взгляд, указала на один из трех возможных вариантов правовой квалификации договора, исходя из того, что передается индивидуально-определенное транспортное средство, внесенное в реестр такси. К числу других вариантов относится возможность признания договора смешанным, содержащим элементы договоров аренды и возмездного оказания услуг, и возможность признания его договором на оказание услуг, в котором пользование имуществом составляет лишь элемент, необходимый для осуществления основной деятельности.

Представляется, что третий вариант в отношении договора об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси отбрасывать не стоит. Пользование пассажирами, фрахтователями и грузоотправителями транспортным средством происходит, например, при оказании услуг перевозки. От того, что такая услуга включает в себя элементы аренды, хранения и подряда, нет необходимости применять к складывающимся отношениям одноименные договоры. На наш взгляд, существуют весомые аргументы в пользу признания данного договора разновидностью договора возмездного оказания услуг. В частности, нигде не отражена обязанность по содержанию передаваемого имущества в

¹⁴² См.: Постановление Правительства РФ от 20.11.2003 № 703 «Об утверждении правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования» // Собрание законодательства РФ. 24.11.2003. №47. Ст. 4522.

¹⁴³ См.: Ананьева А.А. Договорное регулирование оказания услуг по управлению перевозками. Дис. ... доктора юрид. наук. – М., С. 278.

надлежащем состоянии. Нет определенности и в том, вправе ли заменять исполнитель в течение срока договора одно транспортное средство другим. Кроме того, можно указать на некоторые отличия, проявляющиеся при сравнении договора аренды транспортных средств без экипажа и договора об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси. Они проявляются в том, что по договору аренды транспортных средств с экипажем обязанность по техническому обслуживанию и содержанию лежит на лице, которое получило, а не предоставило, транспортное средство в пользование. Круг существенных условий в сравниваемых договорах также различается. Тем, не менее, однозначно утверждать, что данный договор является договором возмездного оказания услуг нельзя. Игнорировать тот факт, что легковое такси передается во временное владение и пользование перевозчику, нельзя.

Между тем, следует признать, что требуются более веские доказательства в пользу отнесения исследуемого договора к той или иной видовой группе. А это можно сделать в том случае, когда из определения договора четко видно, в чем его суть и в чем заключается его правовая направленность, исходя из целей его сторон. Пока же есть все основания говорить о смешанном характере договора, содержащем элементы договоров аренды и возмездного оказания услуг. При этом следует иметь в виду, что применительно к действующему законодательству речь идет об общих правилах аренды, поскольку конструкции аренды транспортных средств без экипажа, а тем более с экипажем, здесь не применимы.

Как уже неоднократно подчеркивалось, действующее законодательство, регулирующее рассматриваемую сферу общественных отношений, не является безупречным и требует совершенствования. Отсутствие в гражданском кодексе той или иной договорной конструкции может свидетельствовать, в частности, о том, что пока отсутствует научное обоснование необходимости ее закрепления в кодифицированном нормативно-правовом акте. В этой связи попытаемся теоретически

обосновать, что договор об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажира и багажа легковыми такси является одной из разновидностей договора аренды транспортных средств. Начнем с направленности данного договора. Как видно из названия он направлен на обеспечение пассажирских перевозок легковыми такси. Это направленность является общей и требует расшифровки и детализации, чем, собственно, и следует заняться. Но прежде, следует подчеркнуть, что исходя из общей направленности действия исполнителя без последующего осуществления пассажирской перевозки, не имеют смысла.

Далее следует отметить, что главной обязанностью исполнителя по обеспечению перевозки легковыми такси является передача транспортных средств во временное владение и пользование заказчику. Без такой передачи невозможно совершить ни действий по техническому осмотру, ни по передаче данных в региональную систему легковых такси уведомления заказчика о предоставлении в пользование легкового такси, ни осуществление технического обслуживания и содержания транспортных средств. Все эти действия, которые можно охарактеризовать как услуги, подчинены действию исполнителя по передаче в пользование легкового такси. Следовательно, возможно говорить о существовании договора аренды транспортных средств, осложненного услугами. Причем, услуги эти непосредственно связаны с пассажирской перевозкой и направлены на ее обеспечение.

Вопрос о том, какую связь имеют перечисленные услуги с перевозкой имеет большое значение. Во-первых, без предоставления таких услуг эксплуатация арендатором транспортных средств по назначению (осуществление пассажирских перевозок) становится невозможной. Применительно к исследуемому договору складывается именно такая ситуация. Во-вторых, такая связь должна быть юридической. Имеется ввиду, что права и обязанности участников арендных правоотношений должны быть непосредственно связаны с правами и обязанностями участников

обязательства по перевозке. На наш взгляд, эта связь проявляется в том, что арендатор и перевозчик совпадают в одном лице, которое не может выполнить обязанностей по пассажирской перевозке легковыми такси без выполнения им и арендодателем своих обязанностей по договору аренды.

Связь оказываемых услуг с перевозкой ставит вопрос о возможности квалификации рассматриваемого договора в качестве договора транспортной экспедиции. Однако, договор транспортной экспедиции заключается экспедитором с грузоотправителем (грузополучателем), а не с перевозчиком. Кроме того, транспортная экспедиция осуществляется в сфере грузовых, а не пассажирских перевозок. Между тем, исполнитель, также как и экспедитор обязуется выполнить или организовать выполнение услуг, связанных с перевозкой.

Можно выделить две группы услуг, оказываемых в рамках договора об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси. К первой группе относятся услуги, связанные с пассажирской перевозкой, которые исполнитель выполняет сам. Они включают в себя техническое обслуживание и содержание легкового такси, предоставление информации в региональную информационную систему легковых такси. Во вторую группу входят услуги по организации услуг, связанных с перевозкой пассажира и багажа. В частности, сюда относится обеспечение возможности прохождения водителями такси медицинских осмотров, действия по обеспечению предоставления информации в региональную информационную систему легковых такси. Исполнитель в данном случае не исполняет услуги, а лишь организует их исполнение. Он не обязан самостоятельно проводить медицинские осмотры и осуществлять технический контроль транспортных средств, а только обеспечивает такую возможность. Его действия заключаются в поиске конкретных исполнителей и заключение с ними договоров на совершение указанных действий. При этом оказание услуг по медицинскому осмотру и техническому контролю привлеченными третьими лицами может быть платным для перевозчика.

Таким образом, налицо договор аренды транспортных средств, осложненный исполнением или организацией исполнения услуг, связанных с перевозкой пассажира и багажа. Исходя из сказанного, предлагается следующее авторское определение договора об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси:

По договору об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси арендодатель предоставляет арендатору транспортное средство за плату во временное владение и пользование для осуществления деятельности по перевозке легковыми такси и обязуется выполнить или организовать выполнение услуг, связанных с перевозкой пассажира и багажа без оказания услуг по управлению транспортным средством.

Название данного договора, на наш взгляд, во многом является тавтологичным и требует анализа и корректировки. Нет сомнений в том, что договор обеспечивает пассажирскую перевозку легковыми такси. А вот слова «осуществление» и «деятельность» представляются лишними. Перевозка и деятельность по перевозке в данном контексте представляются синонимичными понятиями. В легальном названии договора использование слова «деятельность» вероятно призвано подчеркнуть, что действия по перевозке осуществляются на постоянной основе, как разновидность предпринимательской деятельности. Однако, это и так очевидно, поскольку перевозки легковыми такси вне рамок предпринимательской деятельности, в том числе и осуществляемой самозанятыми гражданами, в настоящее время являются незаконными. Слово «осуществление» вообще никакой смысловой нагрузки не несет. Если рассуждать от обратного, и наши выводы признать ошибочными, то логично было бы договор перевозки пассажира назвать договором об осуществлении деятельности по перевозке пассажира. Но, этого же никто не делает, и совершенно правильно. Кстати говоря, в названии ст. 786 ГК РФ «Договор перевозки пассажира» слово багаж не употребляется. Кроме, того необходимо учесть, что легковое такси

предназначено исключительно для перевозок пассажиров и багажа. По крайней мере, так следует из определения легкового такси, данного в ст. 2 закона о такси. Следовательно, можно безболезненно убрать из названия слова «пассажиров и багажа». Исходя из сказанного, представляется возможным предложить следующее название исследуемого договора – договор об обеспечении перевозок легковыми такси.

Следующим шагом является определение возможного места смоделированной договорной конструкции в системе договоров аренды. Здесь могут быть различные предполагаемые варианты. Первая возможная версия заключается в том, что данный договор должен регулироваться общими нормами об аренде, поскольку ни договор аренды транспортных средств без экипажа, ни тем более договор аренды транспортных средств без экипажа в современном варианте не подходят для регулирования общественных отношений между владельцем легкового такси и перевозчиком. Второй возможный вариант – это использование для регулирования отношений конструкции договора аренды транспортных средств без экипажа с соответствующим изменением правил о нем. Наконец, третий вариант (версия) заключается в возможности создание третьего вида договора аренды транспортных средств наряду с договором аренды транспортных средств с экипажем и договором аренды транспортных средств без экипажа.

Поскольку услуги по управлению транспортным средством в договоре об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси не оказываются, то следует сосредоточиться на соотношении данного договора и договора транспортных средств без экипажа. Вполне очевидно, что в нынешнем виде договор аренды транспортных средств без экипажа не подходит для регулирования отношений по исследуемому договору¹⁴⁴. Однако, это не означает, что нормы

¹⁴⁴ Следует отметить, что в некоторых государствах договор фрахтования транспортных средств без экипажа является разновидностью договора фрахтования, а не договора аренды. Примером может служить

ст. 642-649 ГК РФ не могут быть адаптированы к обоим видам договоров. К этому решению подталкивает то обстоятельство, что в обоих случаях в аренду сдаются транспортные средства, которыми нужно управлять, но управление не оказывается услугами экипажа. Поэтому их целесообразно объединить в одну договорную конструкцию.

Общее определение договора аренды транспортных средств без экипажа следует изложить следующим образом: *«По договору аренды транспортного средства без экипажа арендодатель предоставляет арендатору транспортное средство за плату во временное владение и пользование без оказания услуг по управлению им, и без оказания либо с частичным оказанием услуг его технической эксплуатации»*. Соответственно ч 1. ст. 642 ГК РФ следует изложить именно в такой редакции, оставив вторую часть неизменной.

Далее следует выделить два вида договора аренды транспортных средств без экипажа: 1) без предоставления услуг по технической эксплуатации транспортного средства; 2) с частичным предоставлением услуг по технической эксплуатации транспортного средства.

Второй вид договора может предусматривать выполнение или организацию выполнения арендодателем услуг, связанных с перевозкой.

Деление договоров аренды транспортных средств без экипажа во многом связано с понятием «техническая эксплуатация транспортных средств». Соотнесение этого понятия с такими обязанностями исполнителя по договору об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси, как осуществление технического обслуживания легкового такси и содержание такого легкового такси, непосредственным образом влияет на конструкцию моделируемого договора аренды транспортных средств без экипажа. Прежде всего, необходимо отметить, что нормативно-закрепленного определения понятия «техническая

эксплуатация» в настоящее время не существует, а потому каждый трактует его как хочет. В СССР действовал ГОСТ-25866-83 «Эксплуатация техники. Термины и определения», утвержденный Постановлением Государственного комитета СССР по стандартам от 13 июля 1983 г. № 3105. Под технической эксплуатацией в нем понималась часть эксплуатации, включающая транспортирование, хранение, техническое обслуживание и ремонт изделия¹⁴⁵. Хотя в данный ГОСТ с 1 июля 2003г. носит рекомендательный характер на него продолжают ссылаться как судебные, так и налоговые органы¹⁴⁶. Некоторые ведомственные нормативно-правовые акты дают прямую отсылку к названному ГОСТ. Например, Приказ Ростехнадзора от 11.10.2017 № 421 «Об утверждении руководства по безопасности использования атомной энергии «Установление и методы мониторинга ресурсных характеристик контрольно-измерительных приборов и автоматики атомных станций»» содержит приложение № 7 «Перечень использованных ссылок на нормативные документы, рекомендуемые в процессе мониторинга ресурсных характеристик». В данном перечне под номером 14 указан ГОСТ-25866-83¹⁴⁷.

В научной литературе можно обнаружить следующее определение: «Техническая эксплуатация машин – это комплекс технических, экономических, организационных и других мероприятий, обеспечивающих поддержание машин в работоспособном, исправном состоянии, предупреждение их простоев из-за технических неисправностей»¹⁴⁸. Применительно к договору аренды транспортных средств с экипажем Ю.Н. Боярская выделяет 18 различных действий по технической

¹⁴⁵ Постановление Государственного комитета СССР по стандартам от 13 июля 1983 г. № 3105 «Об утверждении ГОСТ-25866-83 «Эксплуатация техники. Термины и определения» // СПС КонсультантПлюс

¹⁴⁶ См., например: Постановление Восьмого арбитражного апелляционного суда от 25.07.2024 №05-АП-4792/2024 по делу № А70-24599/2023 // СПС КонсультантПлюс.

¹⁴⁷ См.: Приказ Ростехнадзора от 11.10.2017 № 421 «Об утверждении руководства по безопасности использования атомной энергии «Установление и методы мониторинга ресурсных характеристик контрольно-измерительных приборов и автоматики атомных станций»» // СПС КонсультантПлюс.

¹⁴⁸ Глущенко А.А. Эксплуатация автомобилей и тракторов: учебное пособие для студентов инженерно-физического факультета / А.А. Глущенко– Ульяновск: УлГУ, 2019. – С. 8.

эксплуатации транспортного средства¹⁴⁹. Однако, многие из них являются составными частями основных элементов технической эксплуатации. Например, обеспечение замера давления масла в двигателе внутреннего сгорания и компрессии в цилиндрах двигателя внутреннего сгорания, обеспечение регулярной проверки и смены масла в агрегатах, обеспечение проверки состояния тормозной системы, и обеспечение проверки электроприборов транспортных средств являются действиями, проводимыми в рамках технического обслуживания. Поэтому, следует исходить из того, что к основным элементам технической эксплуатации автомобилей относят: 1) обкатку; 2) техническое обслуживание; 3) хранение; 4) технические осмотры; 5) текущий и капитальный ремонт; 6) техническое использование.

Особо хотелось бы остановиться на таком элементе технической эксплуатации, как техническое использование. Под ним понимается реализация эксплуатационных свойств автомобиля путем выбора и обеспечения оптимальных режимов работы авто (тепловые, скоростные, нагрузочные). Интерес данный элемент представляет тем, что он единственный, который выполняется перевозчиком (заказчиком, арендатором) по договору об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легкового такси. Неоднократно в юридической литературе подчеркивалось, что в договоре аренды транспортных средств речь идет не только о квалифицированном управлении транспортным средством, но и о квалифицированной его технической эксплуатации. Поскольку перевозчики такси осуществляют деятельность по перевозке пассажиров и багажа на профессиональной основе, квалификация водителей легкового такси по определению должна позволять им безопасно управлять и грамотно технически использовать транспортные средства. В процессе такого использования водители легкового такси должны следить за температурой двигателя, за исправностью работы световых приборов, за

¹⁴⁹ См.: Боярская Ю.Н. Договор аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации / Под ред. Е.В. Вавилина. – М.: Статут, 2016. С. 76.

давлением в шинах, за оптимальным количеством оборотов двигателя, расходом моторного масла и т.п. Таким образом, как минимум один из основных элементов технической эксплуатации, а именно техническое использование транспортного средства осуществляется арендатором.

Из ст. 13 закона о такси однозначно следует, что такой элемент технической эксплуатации, как техническое обслуживание осуществляется лицом, передающим транспортное средство в пользование, т.е. арендодателем. При этом, под техническим обслуживанием понимают комплекс операций по поддержанию работоспособности или исправности машины при использовании по назначению, ожидании, хранении и транспортировании (операции очистки, контроля или диагностирования, крепления, регулирования, смазывания, замены некоторых составных частей машин, например фильтрующих элементов). Также из названной статьи следует, что такой элемент технической эксплуатации, как технический осмотр, не является обязанностью арендатора. Его организует арендодатель. Технический осмотр автомобилей представляет собой комплекс контрольных операций, проводимых перед началом эксплуатации транспортных средств в целях проверки готовности к их использованию.

Сложнее обстоит дело с понятием «содержание легкового такси». Представляется, что его употребление в ст. 13 закона о такси не вполне удачно. Его смысл во многом пересекается с понятием «техническая эксплуатация транспортного средства», но полностью не совпадает. Слово «содержание» в данном контексте представляет собой выделение арендодателем сил и средств, необходимых для поддержания автомобиля в пригодном для его эксплуатации состоянии. На практике в это понятие относят также мойку транспортного средства, сезонную замену шин. Соответственно для содержания сдаваемых в аренду легковых такси арендодатель должен выделять средства на техническое обслуживание автомобилей, их техническое обслуживание, технические осмотры и ремонт. Причем, представляется, что из смысла закона вытекает, что действия

арендодателя не ограничиваются выделением денежных средств на эти цели, но и предполагают совершение необходимых работ с использованием выделенных средств. Недостаточно выделить деньги и купить запасные части, необходимо провести ремонтные работы, а до этого диагностировать неисправность. То есть так или иначе под содержанием автомобиля легкового такси подразумевается обеспечение его надлежащей технической эксплуатации. Но тогда, непонятно противопоставление обязанности по техническому обслуживанию и обязанности по содержанию транспортного средства., поскольку техническое обслуживание является составляющей понятия «техническая эксплуатация».

Кроме того, термин «содержание» легкового такси неудачен и при сопоставлении его с понятием «коммерческая эксплуатация» транспортного средства. Расходы, связанные с «коммерческой эксплуатацией» легкового такси, т.е. с осуществлением предпринимательской деятельности по перевозкам пассажиров и багажа, несет арендатор. К числу таких расходов следует отнести затраты на автомобильное топливо, на платные автостоянки. Стоит отметить, что Н.Ю. Боярская оплату расходов, связанную с приобретением ГСМ, а также осуществление мойки транспортного средства относит к технической, а не к коммерческой эксплуатации, что вызывает серьезные сомнения¹⁵⁰.

Как отмечалось ранее, арендодатель, передающий легковые такси по договору об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси, не выполняет самостоятельно, но организует технический осмотр транспортных средств. Это еще один элемент технической эксплуатации, который арендодатель выполнять не обязан. Таким образом, полный комплекс услуг по технической эксплуатации расщепляется на три части: 1) услуги которые обязан выполнять арендодатель (техническое обслуживание, текущий и капитальный ремонт

¹⁵⁰ См.: Боярская Ю.Н. Указ. Соч. С. 76.

транспортных средств); 2) услуги, которые должно выполнить привлеченное арендодателем третье лицо (технический осмотр); 3) действия которые услугами не являются, поскольку их совершает сам арендатор (техническое использование транспортного средства). Поэтому, арендодатель в данном случае обязан *лишь частично* оказать услуги по технической эксплуатации легкового такси.

Конструкция договора аренды транспортных средств без экипажа, в которой услуги по технической эксплуатации могут оказываться, а могут и не оказываться теоретически обосновывалась цивилистами. Е.В. Вавилин, например, полагает, что в договоре аренды транспортных средств без экипажа можно выделить договоры без предоставления технического обслуживания и с предоставлением услуг по техническому обслуживанию (но без предоставления услуг по управлению)¹⁵¹. Он, в частности, пишет, что «обозначенные главные содержательные условия, разграничивающие два вида договора аренды транспортных средств, по всей видимости, могут комбинироваться сторонами, исходя из конкретной практической целесообразности и необходимости»¹⁵². Представляется, что ничто не мешает выделить договор аренды транспортного средства без экипажа, в котором арендодатель оказывает услуги по технической эксплуатации частично.

В договорах целесообразно указывать обязанность арендатора вернуть транспортное средство с тем количеством топлива в топливном баке, с которым арендатор получил от арендодателя в момент передачи в аренду. Транспортное средство при возврате арендодателю должно быть помытым, в т.ч. салон, кузов, двигатель. Если автомобиль такси не заправлен либо не помыт, арендодатель может возместить расходы на заправку и помывку за счет арендатора. Кроме того, исходя из практики аренды транспортных средств, в договоре целесообразно закрепить следующее правило: «Если авто

¹⁵¹ См.: Вавилин Е.В. Договор аренды транспортных средств // Известия вузов. Правоведение. (СБП). 1999. №2. С. 148-155.

¹⁵² Вавилин Е.В. Осуществление и исполнение обязанностей по договору аренды транспортных средств. С.10.

сдаётся в грязном виде, и в течение трёх дней после сдачи и помывки на нём обнаруживаются следы повреждений (при этом авто действительно не эксплуатируется), арендатор возмещает ущерб»¹⁵³.

Обязанность поддерживать в течение всего срока аренды надлежащее состояние арендованного транспортного средства, включая его текущий и капитальный ремонт, в договоре не предусматривающим обязанности арендодателя оказать услуги по его технической эксплуатации, несет арендатор, а в договоре, в котором оказание таких услуг предусмотрено, несет арендодатель.

К отдельным видам договора аренды транспортных средств без экипажа (*договор аренды транспортных средств без экипажа без оказания услуг по их технической эксплуатации и договор аренды транспортных средств без экипажа с оказанием услуг по их технической эксплуатации и с выполнением или организацией выполнения услуг, связанных с перевозкой*) положение, предусмотренные ст. 642-648 настоящего Кодекса, применяются, если иное не предусмотрено правилами об этих видах договоров транспортными уставами и кодексами и иными законами.

Исполнителем является коммерческая организация или индивидуальный предприниматель, которые имеют на праве собственности или ином законном основании легковое такси, сведения о котором внесены в региональный реестр легковых такси.

В качестве перевозчика может выступать лишь физическое лицо, получившее разрешение на осуществление перевозок легковыми такси, либо имеющее намерение представить заявление о предоставлении такого разрешения. Причем, такое лицо относится к категории самозанятых, т.е. лиц, в отношении которых действует специальный налоговый режим – налог на профессиональный доход. Понятие «самозанятость» нашло отражение в разделе 5 Стратегии развития малого и среднего предпринимательства в

¹⁵³ Федорчук Е. Договор об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси // <https://dzen.ru/a/ZO9xFMQFs3oC0Ldw>

Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 2 июня 2016 года №1083-р¹⁵⁴. В письме Министерства труда и социальной защиты РФ от 03.03.2020 №16-1/В-87 констатируется, что понятия «предпринимательство» и «самозанятость» по сути являются однокоренными, различающимися по признаку формальной легализации. Индивидуальные предприниматели зарегистрированы официально в этом качестве, а самозанятые граждане – нет¹⁵⁵. Гражданский кодекс РФ допускает возможность осуществления отдельных видов предпринимательской деятельности без государственной регистрации в качестве индивидуального предпринимателя (п. 1 ст. 23 ГК РФ).

В соответствии с письмом Министерства финансов Российской Федерации от 19 апреля 2021 г. № 03-11-11/29234 при применении данного режима самозанятые освобождаются от обязанности предоставлять отчетность, применять контрольно-кассовую технику, регистрироваться в качестве индивидуального предпринимателя. Они освобождаются от уплаты налога на доходы физических лиц в отношении доходов, являющихся объектами налогообложения налога на профессиональный доход¹⁵⁶. Самозанятые не имеют право привлекать наемных работников по трудовым договорам, а их профессиональный доход, подлежащий налогообложению, не должен превышать 2,4 млн. руб. в год¹⁵⁷.

Самозанятый гражданин может заключить договор об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси с исполнителем и в тех случаях, когда он только намеревается получить разрешение на осуществление такой деятельности. В связи с этим у

¹⁵⁴ Распоряжение Правительства РФ от 02.06.2016 №1083-р «Об утверждении Стратегии развития малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации на период до 2030 года» // Собрание законодательства РФ. 13.06.2016. №24. Ст. 3549.

¹⁵⁵ См.: Письмо Министерства труда и социальной защиты РФ от 03.03.2020 №16-1/В-87 // СПС КонсультантПлюс

¹⁵⁶ См.: Письмо Министерства финансов Российской Федерации от 19 апреля 2021 г. № 03-11-11/29234 // СПС КонсультантПлюс

¹⁵⁷ См.: Федеральный закон от 27.11.2018 №422 «О проведении эксперимента по установлению специального налогового режима «Налог на профессиональный доход» // СЗ. РФ. 03.12.2018. № 49. (часть I). Ст. 7494.

исполнителя возникают риски, связанные с тем, что заявление на разрешение своевременно не будет подано. Представляется необходимым установить трехдневный срок для самозанятого, в течение которого он обязан подать заявление в уполномоченный орган на получение разрешения. Неисполнение данного требования должно повлечь признание договора незаключенным. Иными словами, предлагается договор с самозанятым лицом, у которого пока нет разрешения на перевозку, считать договором, заключенным с отлагательным условием. Правило, которое следует отразить в ст. 13 закона о такси, предлагается сформулировать следующим образом: «Договор об обеспечении деятельности по осуществлению перевозок пассажиров и багажа легковыми такси в случаях, когда перевозчик на момент его заключения не подал заявление для получения разрешения на осуществление перевозок легковыми такси, вступает в силу с момента подачи перевозчиком такого заявления».

Выводы:

1) Научно обоснована необходимость изменить легальное название договора об обеспечении осуществления деятельности по перевозке легковыми такси ввиду его громоздкости и тавтологичности. Предложено следующее название этого договора – договор об обеспечении перевозок легковыми такси.

Доказано, что данный договор является новой разновидностью договора аренды транспортных средств без экипажа, осложненного обязанностью арендодателя по выполнению либо организации выполнения услуг, связанных с перевозкой пассажира и багажа. Предложено авторское определение договора об обеспечении перевозок легковыми такси:

По договору об обеспечении перевозок легковыми такси арендодатель предоставляет арендатору транспортное средство за плату во временное владение и пользование для осуществления деятельности по перевозке легковыми такси и обязуется выполнить или организовать выполнение услуг,

связанных с перевозкой пассажира и багажа без оказания услуг по управлению транспортным средством.

В качестве услуг, которые арендодатель обязан выполнить самостоятельно, являются услуги по техническому обслуживанию, текущему и капитальному ремонту транспортных средств.

В качестве услуг, выполнение которых арендодатель обязан организовать, являются услуги по техническому контролю транспортного средства, по предоставлению возможности прохождения водителями легкового такси медицинских осмотров, по предоставлению предусмотренной законом информации в региональную информационную систему легковых такси и в уполномоченный орган.

2) Выявлена необходимость внесения изменений в определение договора аренды транспортных средств без экипажа, поскольку он не учитывает возможность оказания арендодателем услуг по частичной технической эксплуатации транспортного средства.

Общее определение договора аренды транспортных средств без экипажа следует изложить следующим образом: *«По договору аренды транспортного средства без экипажа арендодатель предоставляет арендатору транспортное средство за плату во временное владение и пользование без оказания услуг по управлению им, и без оказания либо с частичным оказанием услуг его технической эксплуатации».*

Научно обоснована необходимость выделения двух видов договора аренды транспортных средств без экипажа: 1) без предоставления услуг по технической эксплуатации транспортного средства; 2) с частичным предоставлением услуг по технической эксплуатации транспортного средства.

3) Аргументированы и предложены следующие изменения в действующее законодательство:

5) Часть 1 ст. 642 ГК РФ изложить в следующей редакции: «По договору аренды транспортного средства без экипажа арендодатель

предоставляет арендатору транспортное средство за плату во временное владение и пользование без оказания услуг по управлению им, и без оказания либо с частичным оказанием услуг его технической эксплуатации».

6) Ст. 649 ГК РФ изложить в следующей редакции: «К отдельным видам договора аренды транспортных средств без экипажа (договор аренды транспортных средств без экипажа без оказания услуг по их технической эксплуатации и договор аренды транспортных средств без экипажа с оказанием услуг по их технической эксплуатации и с выполнением или организацией выполнения услуг, связанных с перевозкой) положение, предусмотренные ст. 642-648 настоящего Кодекса, применяются, если иное не предусмотрено правилами об этих видах договоров транспортными уставами и кодексами и иными законами.

7) В ст. 13 закона о такси, предлагается сформулировать следующим образом: «Договор об обеспечении перевозок легковыми такси в случаях, когда перевозчик на момент его заключения не подал заявление для получения разрешения на осуществление перевозок легковыми такси, вступает в силу с момента подачи перевозчиком такого заявления».

3.2. Договор службы заказа легкового такси с перевозчиком

Еще одним элементом системы договоров перевозок пассажиров и багажа легковыми такси является договор службы заказа легкового такси с перевозчиком. Современную жизнь себе уже трудно представить без агрегаторов такси, которые на мировом рынке ведут достаточно агрессивную политику. Так, известно какой натиск выдержали правительство и законодательные органы Франции со стороны компании Uber, пойдя тем не менее на некоторые уступки при принятии закона о такси и транспортных машинах с водителями (VTC). По сведениям издания L'epoint депутаты поддержали версию самой противоречивой статьи закона 3122-9, в которой указано, что «по завершении заказанной по предварительному бронированию

услуги водитель транспортного автомобиля с водителем при выполнении своих поручений обязан вернуться к месту установленным оператором этого автомобиля или в место вне проезжей части, где разрешена парковка, если это не обосновано предварительным бронированием или договором с конечным потребителем¹⁵⁸. Введению данного правила сопротивлялись французские таксисты. В России также рынок такси ассоциируется с такими крупными компаниями, как Яндекс Такси, Uber, Lyft, Gett, Ситимобил, Максим, Таксовичкоф. Однако, с принятием закона о такси, их правовое положение серьезно изменилось.

Теперь все агрегаторы такси могут легально действовать в качестве службы заказа легкового такси только получив разрешение уполномоченного органа. Договорные отношения с перевозчиком таких служб теперь строго регламентированы.

В ст. 20 закона «О такси» дано следующее определение: по договору службы заказа легкового такси с перевозчиком служба заказа легкового такси обязуется передавать полученный от лица, имеющего намерение стать фрахтователем, заказ легкового такси лицу, имеющему намерение стать фрахтовщиком, в целях последующего заключения публичного договора фрахтования легкового такси.

Прежде всего, хотелось бы отметить, что называть договор также, как называется сторона, предоставляющая исполнение по договору – это не вполне удачный приём. Однако, дело не в названии, а в существе договора. Из определения понятно, что служба заказа такси является своеобразным посредником между перевозчиком (фрахтовщиком) и пассажиром (фрахтователем).

Договор службы заказа легкового такси с перевозчиком следует отнести к числу договоров, направленных на оказание услуг. Услуга, исходя из положений закона «О такси» заключается в приеме заявок на перевозку от

¹⁵⁸ Обнародован закон о такси [Электронный ресурс] // URL: https://www.lepoint.fr/automobile/la-loi-sur-les-taxis-et-vc-promulguee-02-10-2014-1868584_646.php

фрахтователей и своевременной их передаче надлежащему перевозчику, а в установленных договором или законом случаях, непосредственно водителю легкового такси, являющемуся работником перевозчика. Действия исполнителя можно квалифицировать, как организация выполнения услуг, связанных с перевозкой пассажира. Данные действия во многом сходны с действиями экспедитора по договору транспортной экспедиции. О том, что имеется связь оказываемых службой заказа легкового такси услуг с перевозкой, доказывать не нужно. Это очевидный факт. Служба заказа легкового такси выступает в роли посредника, что свойственно и экспедитору. Услуги, которые являются предметом рассматриваемого договора заключаются в организации заключения и исполнения будущего договора фрахтования легкового такси. Организация (от лат. *organizo* – упорядочиваю, устраиваю) в данном случае означает действия по упорядочиванию процесса доставки пользователя услугами такси.

Однако, имеются и существенные различия, которые не позволяют договор службы заказа легкового такси с перевозчиком квалифицировать как договор транспортной экспедиции. Во-первых, договор транспортной экспедиции касается услуг, связанных с перевозкой грузов, а в исследуемом нами договоре услуги связаны с доставкой в пункт назначения пассажиров. Во-вторых, клиентом транспортного экспедитора выступает конечный потребитель транспортных услуг (грузоотправитель, грузополучатель), в то время как служба заказа легкового такси является посредником между конечным потребителем (фрахтователем) и непосредственным исполнителем транспортных услуг (фрахтовщиком).

Есть и третье обстоятельство, на которое следует обратить внимание. Если экспедитора можно однозначно отнести или по крайней мере приравнять к транспортной организации, то в отношении службы заказа легкового такси однозначного ответа в вопросе о ее квалификации пока нет. С одной стороны, вне транспортного процесса ее деятельность смысла не имеет, и в этой связи можно допустить, что это транспортная организация. С

другой стороны, действия службы заказа легкового такси очень часто сводят к оказанию информационных услуг, что на наш взгляд, не вполне правильно. Так, Д.В. Соколов приходит к следующему выводу «Роль агрегаторов фактически сводится к передаче информации о потребности в услуге перевозке такси от клиента непосредственно перевозчику»¹⁵⁹. А.А. Ананьева допускает, «что если сервис такси принимает решение лишь оказывать информационные услуги, ограничивая свою ответственность, то это тоже допустимо»¹⁶⁰.

На наш взгляд, служба заказа легкового такси является транспортной организацией, оказывающей именно транспортные услуги исключительно в рамках перевозочного процесса, направленные на организацию доставки пассажира. Ее действия направлены на организацию заключения и исполнения договора перевозки легковыми такси. В.В. Витрянский аргументировал самостоятельность договора транспортной экспедиции следующим образом: «Основным признаком договора транспортной экспедиции, выделяющим его из числа всех остальных договоров, относящихся к категории договоров о возмездном оказании услуг, является особенность предмета данного договора, которая заключается в том, что все услуги, оказываемые клиенту экспедитором, подчинены единой цели – обеспечению перевозки груза. Для других договоров этой категории (об оказании услуг как поименованных, так и непоименованных в ГК, характерны либо иная специальная цель, либо отсутствие такой специальной цели»¹⁶¹. Договоры, заключаемые службой заказа легкового такси, также как и договор транспортной экспедиции подчинены общей цели – обеспечение перевозки пассажира легковым такси. Это свидетельствует о невозможности

¹⁵⁹ Соколов Д.В. Об отдельных проблемах обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов легковыми такси // Транспортное право. 2020. №4. С. 8-11.

¹⁶⁰ См.: Ананьева А.А. Совершенствование правового и индивидуального регулирования работы сервисов заказа услуг такси как одна из мер, направленных на защиту прав пассажиров // Транспортное право. 2020. № 4. С. 23.

¹⁶¹ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. Книга 4. – М.: «Статут», 2003. С. 655

квалифицировать службу заказа легкового такси иначе, как участника транспортных отношений.

Итак, сущность услуг, оказываемых службой заказа легкового такси перевозчику, заключается в организации выполнения услуг, связанных с перевозкой пассажира. Эти услуги, на наш взгляд, заключаются, или по крайней мере должны заключаться, не только в приеме заявок от фрахтователя и доведения их до перевозчика, но и в организации подачи транспортных средств под посадку, в оперативном управлении фрахтованием, в передаче информации от фрахтователя фрахтовщику и наоборот, передача денежных средств, полученных от фрахтователя фрахтовщику, а в необходимых случаях и осуществление возврата денежных средств фрахтователю.

Сбор для перевозчика заявок и своевременное предоставление ему таковых означает действия большие по объему и значению, чем простое доведение информации. Служба заказа легкового такси осуществляет действия по привлечению клиентов перевозчика через интернет-сервисы, выполняя функции агента перевозчика. Однако, еще раз подчеркнем, что поскольку в рамках агентского договора допустимо совершение агентом фактических действий только при одновременном совершении действий юридического характера, то конструкция агентского договора в данном случае использована быть не может. Правда, на этот счет некоторыми учеными высказываются неоднозначные мнения. Например, У.А. Скварко обоснованно указывает на то, что договор между службой заказа легкового такси с перевозчиком не может быть признан агентским, поскольку «сама по себе передача информации не подразумевает обязательное последующее заключение агентом сделок в интересах принципала», и у службы заказа легкового такси отсутствует специальное разрешение, которое должен получить фрахтовщик для заключения договора фрахтования легкового

пассажирского такси¹⁶². Вместе с тем, автор делает вывод о том, что в случаях, когда на службу заказа легкового такси возложена обязанность по принятию предварительной оплаты за перевозку, эти действия следует отнести к иным юридическим действиям, которые входят в круг обязанностей агента по агентскому договору¹⁶³. В.В. Уткин отмечает, что агрегатор может не являться стороной сделки, а лишь предоставляет информационные ресурсы для заключения контракта¹⁶⁴. Из высказывания автора следует, что он допускает квалификацию агрегатора такси в отдельных случаях в качестве стороны сделки. Однако, на наш взгляд, ни о прямом, ни о косвенном представительстве здесь речи не идет.

Договоры, связанные с оказанием услуг по предоставлению инфраструктуры в пользование, можно назвать инфраструктурными договорами. Речь может идти о предоставлении различных инфраструктур, транспортных, информационных, энергетических и т.д.

Так, федеральным законом «О ведении гражданами садоводства и огородничества для собственных нужд и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 29.07.2017 № 217-ФЗ предусмотрена возможность заключения договоров о пользовании объектами инфраструктуры и другим имуществом общего пользования некоммерческих организаций. Аналогичные договоры применяются в ГСК и коттеджных поселках. Постановлением Правительства РФ от 20.11.2003 № 703 «Об утверждении правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования» дано понятие договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры, заключаемого между перевозчиком и владельцем транспортной инфраструктуры.

Вопрос о правовой природе данных договоров окончательно не решен. Практически всеми цивилистами признается деление договоров по признаку

¹⁶² Скварко У.А. Правовая природа правоотношений службы заказа легкового такси с перевозчиком легкового такси // Право и экономика. 2024. №6. С. 51.

¹⁶³ Скварко У.А. Указ. Соч. С. 52.

¹⁶⁴ Уткин В.В. К вопросу о правовом регулировании смарт-контрактов // Хозяйство и право. 2022. №11. С. 93. С. 92-98.

целевой направленности на договоры, направленные на передачу имущества, на выполнение работ, и на оказание услуг. Отстаиваются мнения о том, что данная классификация не является полной и ее можно дополнить иными группами договоров. Но эти три перечисленные группы договоров почти ни у кого сомнения не вызывают. Практическая значимость такого деления заключается в том, что договор, принадлежащей одной из групп, не может входить в другие группы, а потому специфика их правового регулирования отличается. Не может один и тот же договор быть направлен одновременно на передачу имущества и на оказание услуг. Одно исключает другое, если, конечно, речь не идет о смешанном договоре. Договоры, направленные на передачу имущества характеризуются тем, что у одного лица полномочия, входящие в содержание собственности исчезают, а у другого лица появляются. При этом, от лица, передавшего вещь, не требуется дальнейшего совершения каких-либо действий. В этой связи выражение «услуги по передаче инфраструктуры в пользование» вызывает некоторое недоумение. В самом деле, белое не может быть одновременно черным, мужское женским, а непреодоленный конфликт являться договором. Но, исходя из правил, отраженных в действующем законодательстве, однозначно следует, что существуют договоры, направленные именно на оказание услуг по передаче инфраструктуры в пользование.

На наш взгляд, такая ситуация порождает массу проблем, связанных с определением вида договора и выбором необходимых правовых норм. Причем такие проблемы возникают не только в сфере гражданского права, но и в сфере налогового права, поскольку возникают трудности с определением объекта налогообложения. Поэтому, представляется необходимым выявить истинную правовую сущность такого рода договоров и дать им общее определение.

Впервые попытки решить данную проблему были предприняты исследователями применительно к железнодорожному транспорту. Полагаем возможным провести анализ их позиций с учетом того, что суть

общественных отношений на автомобильном транспорте такая же, а правовая природа договоров, регулирующих отношения на двух обозначенных видах транспорта одна и та же. Итак, в результате реформы на железнодорожном транспорте некогда единые отношения по перевозке разделились на несколько самостоятельных видов отношений, каждый из которых требует самостоятельного договорного регулирования¹⁶⁵. Помимо перевозчика появились такие субъекты, как владелец транспортной инфраструктуры и оператор железнодорожного подвижного состава. Теперь перевозчику для того, чтобы исполнить обязанности по договору перевозки грузов либо пассажиров и багажа вначале следует заключить договор с владельцем транспортной инфраструктуры. В соответствии с п. 10 Правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 20.11.2003 № 703, предметом такого договора, именуемого «договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры», являются действия владельца транспортной инфраструктуры в виде услуг перевозчику по использованию инфраструктуры для осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа, и встречные действия перевозчика по оплате услуг.

Из приведенных положений законодательства следует, что предоставление перевозчику инфраструктуры для использования в процессе перевозки является услугой, которую Е.В. Ткаченко верно, на наш взгляд, называет инфраструктурной услугой¹⁶⁶. Между тем автор пишет: «При аренде имущество передается во временное владение и пользование, что не предусматривается договором перевозки груза, но присутствует в договоре на оказание услуг по использованию инфраструктуры»¹⁶⁷. И далее, делается

¹⁶⁵ См.: Ткаченко Е.В. Правовое регулирование предоставления инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования // Журнал российского права. 2008. №10 (142). С. 80.

¹⁶⁶ См.: Ткаченко Е.В. О месте договора на оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в системе обязательств гражданского права // Транспортное право. №3. 2007. С. 31

¹⁶⁷ См.: Ткаченко Е.В. О месте договора на оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в системе обязательств гражданского права. С. 32.

вывод о том, что данный договор является обязательством по оказанию услуг с элементами аренды¹⁶⁸. А.Р. Велиева тоже указывает на то, что исследуемый договор «... является смешанным, поскольку содержит в себе элементы таких гражданско-правовых договоров, как аренда, хранение, поручение и т.д.»¹⁶⁹. В то же время автор справедливо указывает, что «существование арендных отношений в чистом виде в рассматриваемом договоре невозможно и еще по одной причине: владелец инфраструктуры будет предоставлять объекты инфраструктуры неограниченному количеству перевозчиков»¹⁷⁰.

Следует согласиться с тем, что договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры не является договором аренды, и не только по указанной выше причине. Такие договоры часто бывают долгосрочными, т.е. заключенными на срок более одного года, что в соответствии с правилами об аренде недвижимого имущества влекло бы обязанность государственной регистрации договора аренды. Это бы парализовало транспортный процесс. Даже, если срок такого договора менее одного года, то следовало бы каждый раз владельцу транспортной инфраструктуры с каждым перевозчиком составлять акт приема-передачи единого недвижимого комплекса. Как отмечает С.Ю. Морозов «недвижимое имущество не передается перевозчику с планом земельного участка и планом объекта недвижимости с указанием кадастрового номера земельного участка, с техническим паспортом и иными документами, характеризующими в договоре аренды его предмет»¹⁷¹.

Хотелось бы также обратить внимание на соотношение терминов «пользование» и «использование». Представляется, что законодатель специально употребил слово «использование», поскольку речь не идет о

¹⁶⁸ Там же. С. 34.

¹⁶⁹ Велиева А.Р. Смешанный характер договора по использованию объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта // Транспортное право. №2. 2007.С. 28. С. 27-30.

¹⁷⁰ Там же.

¹⁷¹ Морозов С.Ю. Транспортное право: учебник для вузов / С.Ю. Морозов – 6-е изд. перераб. и доп. – М.: Издательство «Юрайт», 2024. С. 57-58.

передаче правомочия пользования перевозчику. Как отмечает Е.В. Ткаченко: «Управление перевозочным процессом в пределах инфраструктуры осуществляется владельцем этой инфраструктуры или действующим по его поручению лицом»¹⁷². Владелец транспортной инфраструктуры не в силах будет управлять инфраструктурой и обеспечивать безопасность перевозки, если она не будет находиться в его пользовании. Расщепить же правомочие пользования между владельцем транспортной инфраструктуры и перевозчиком невозможно.

С.Ю. Морозов указывает еще на одно отличие: «В отличие от арендодателя, у владельца транспортной инфраструктуры нет обязанности сообщать перевозчику о правах третьих лиц на предоставляемые объекты инфраструктуры»¹⁷³.

Проблемы, связанные с использованием инфраструктуры автомобильного транспорта, в юридической литературе поднимались неоднократно¹⁷⁴. Вопрос о существовании инфраструктурных услуг для нашего исследования является значимым, поскольку перевозчики такси часто строят свои отношения с пассажирами не напрямую, а через диспетчерские службы такси, либо посредством использования программного обеспечения и цифровых платформ, предоставляемых крупными маркетплейсами (Uber, Yandex и т.п.).

Прежде всего, отметим, что понятие транспортной инфраструктуры является собирательным. Сюда может входить и дорожная инфраструктура, и объекты энергетики, которые одновременно можно отнести к инфраструктуре энергетической, и объекты и средства связи, составляющие инфраструктуру связи. К транспортной инфраструктуре, на наш взгляд, следует отнести и IT – инфраструктуру, включающую в себя, как аппаратный

¹⁷² Ткаченко Е.В. Порядок исполнения договора на оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования // Транспортное право. №3. 2006 . С. 43. С. 43-45.

¹⁷³ Морозов С.Ю. Транспортное право: учебник для вузов / С.Ю. Морозов – 6-е изд. перераб. и доп. – М.: Издательство «Юрайт», 2024. С. 64-65.

¹⁷⁴ См., например: Новик А.А. Проблемные вопросы законодательства, регулирующие пассажирские перевозки автомобильным транспортом // Транспортное право №4. 2007.С. 9 С. 9-11

комплекс, так и программное обеспечение, если их главное назначение заключается в обеспечении перевозки. Исходя из этого, полагаем, что предоставление перевозчикам возможности использовать мобильные приложения и цифровые платформы для размещения заказов на перевозку и для принятия заявок от пассажиров, является ничем иным, как *предоставление доступа к транспортной инфраструктуре*. Возникающие в таком случае отношения между перевозчиками такси и владельцем ИТ-инфраструктуры, являются разновидностью инфраструктурного договора, т.е. договора об оказании услуг по предоставлению инфраструктуры. При этом, организации, являющиеся маркетплейсами, предоставляющие программное обеспечение для организации перевозок легковыми такси, являются владельцами информационной инфраструктуры.

Современный мир уже не мыслим без применения информационной инфраструктуры, ставшей неотъемлемой реальностью нашей жизни. Инфраструктура, обеспечивающая информационно-технологическое взаимодействие информационных систем, применяется в сфере оказания государственных услуг¹⁷⁵. Отмечается: «Одним из вариантов обеспечения бесперебойной работы цифровой экосистемы является переход на сервисную модель предоставления ИТ-инфраструктуры. Таким образом, заказчик получает полный пакет ИТ-услуг, оборудования и программного обеспечения, необходимого для устойчивого и эффективного функционирования бизнеса. И в последнее время все больше компаний приходят с запросом на данную услугу»¹⁷⁶.

Применение ИТ-инфраструктуры на рынке транспортных услуг становится все более масштабным и с каждым днем набирает обороты.

¹⁷⁵ См.: Постановление Правительства РФ от 08.06.2011 N 451 (ред. от 25.10.2017) «Об инфраструктуре, обеспечивающей информационно-технологическое взаимодействие информационных систем, используемых для предоставления государственных и муниципальных услуг и исполнения государственных и муниципальных функций в электронной форме».

¹⁷⁶ Информационные технологии как услуга. Для чего промышленность переходит на сервисную модель предоставления ИТ-инфраструктуры // adviser.ru/index.php/Статья:Информационные_технологии_как_услуга._Для_чего_промышленность_переходит_на_сервисную_модель_предоставления_ИТ-инфраструктуры

Итак, что же на самом деле понимается под «услугой по передаче инфраструктуры в пользование»? О чем на самом деле идет речь об услуге или об аренде? Ситуация осложняется еще и тем, что в действующем законодательстве встречаются выражения «услуги по аренде» и «услуги по передаче в аренду»¹⁷⁷. Для того, чтобы ответить на этот вопрос, необходимо сразу методологически отграничить два случая. В первом из них, владельцем транспортной инфраструктуры передается материальная вещь. Во втором случае речь идет о таких объектах интеллектуальной собственности, как программное обеспечение, базы данных и т.п.

Вначале рассмотрим первый случай и ответим на вопрос, возможно ли квалифицировать договор об оказании услуг по предоставлению в пользование вещи материального мира, в качестве договора аренды. Мы такую возможность категорически отрицаем. При этом, еще раз отметим, что после передачи вещи в пользование арендодатель не обязан совершать каких-либо действий, либо деятельности. Анализ нормативно-правовых актов и судебной практики показывает, что действия владельца транспортной инфраструктуры не ограничиваются предоставлением доступа к ней. Арендатором же оплачивается возможность пользования, а не деятельность арендодателя. При этом арендатор получает возможность извлекать прибыль путем передачи арендуемого имущества в поднаем. Права арендатора обременяют переданную в аренду вещь, чего не происходит в договоре возмездного оказания услуг.

Все же, мы полагаем, что в данном случае речь идет об оказании услуг, а не об аренде. Другое дело, что названы услуги не удачно. Чтобы исправить данное положение, предлагаем более точное название – *договор об оказании услуг с использованием исполнителем, принадлежащей ему инфраструктуры*. В данном случае акцент следует сделать на двух моментах. Во-первых, правомочие пользования не передается заказчику, а

¹⁷⁷ См., например: пп. 1 п.1, пп.1 п.1 ст. 148, пп.14 п.2, пп.13 п. 3 ст. 149 НК РФ, п.3 ч. 1 ст. 1 Федерального закона от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

по-прежнему принадлежит исполнителю. Еще раз отметим, что договоры на передачу имущества характеризуются тем, что правомочия собственника или иного законного владельца вещи (владения, пользования, распоряжения) вместе или по отдельности у одного лица прекращаются, а у другого возникают. Владелец транспортной инфраструктуры при оказании инфраструктурных услуг не может обойтись без пользования принадлежащей ему инфраструктурой. Так, например, чтобы обеспечить безопасность движения на железнодорожном транспорте, владелец транспортной инфраструктуры управляет системой централизации и блокировки, светофорами и семафорами, шлагбаумами на переездах, средствами связи, освещением и т.п. На автомобильном транспорте владелец транспортной инфраструктуры использует такие ее составляющие для обеспечения управления, как светофоры, динамическую цифровую карту дорожного движения, автоматическую систему управления дорожным движением (АСУДД), V2X-платформу и иные составляющие умной дорожной инфраструктуры. Следовательно, правомочие пользования у исполнителя не пропадает, а, значит, не возникает у заказчика, поскольку одно и то же правомочие не может одновременно принадлежать двум лицам (арендодателю и арендатору).

Во-вторых, использование исполнителем принадлежащей ему инфраструктуры является лишь средством выполнения услуг, суть которых не сводится к передаче инфраструктуры, а проявляется в иных действиях или деятельности исполнителя (информационные услуги, транспортные услуги, услуги оперативного управления и т.п.).

В-третьих, по договору аренды может передаваться только индивидуально-определенная вещь.

В этой связи мыслимы только две ситуации. При первой ситуации никаких услуг не оказывается, а только передается правомочие пользования. Тогда это договор аренды. Во второй ситуации правомочие пользования не передается, а услуги оказываются с использованием соответствующей

инфраструктурой, отсутствующей у заказчика, что ведет к удорожанию этих услуг.

Теперь рассмотрим вопрос о возможности квалификации в качестве договора аренды договора на оказание услуг с использованием ИТ-инфраструктуры. В данном случае речь пойдет о предоставлении агрегаторами такси перевозчику не материальных вещей, а доступа к таким объектам интеллектуальной собственности, как программное обеспечение и базы данных.

Агрегатор такси – транспортная компания, которая позволяет найти заказ или найти пассажира с помощью веб-сайта или мобильного приложения¹⁷⁸. Данное определение иллюстрирует, что веб-сайт или мобильное приложение это всего лишь инструмент, который агрегатор такси использует для оказания услуг по поиску заказа или пассажира. В пользу данного вывода свидетельствует преамбула к федеральному закону от 07.02.1992 №2300-1 «О защите прав потребителей» (далее – федеральный закон «О защите прав потребителей») и п. 2.1 ст. 12 данного закона.

Арендными отношениями между перевозчиком такси и службой заказа легкового такси, являющейся агрегатором такси, нельзя признать ни при каких обстоятельствах. Следует отметить, что предметом аренды могут быть только вещи, а не объекты интеллектуальной собственности. При этом, ни о какой передаче правомочия пользования речи не может идти. Экземпляр программы пользователю не предоставляется, он хранится на сервере. Здесь же хранятся и обрабатываются данные. Пользователь может использовать ПО опосредованно, через сервис облачных услуг. Тогда возникает вопрос о том, как квалифицировать договор между перевозчиком или агрегатором, если это не аренда? На наш взгляд, услуги, оказываемые в рамках такого договора, являются услугами с использованием исполнителем, принадлежащей ему транспортной ИТ-инфраструктуры.

¹⁷⁸ Долгов С.Г. Гражданско-правовая ответственность агрегаторов такси // Гражданское право. 2021. №1. С. 4.

Данный вывод не противоречит сделанным нами ранее утверждениям о том, что по договору между перевозчиком и службой заказа легкового такси последняя обязуется организовать выполнения услуг, связанных с фрахтованием легкового такси. Эта главная обязанность службы заказа легкового такси осуществляется посредством предоставления фрахтовщику принадлежащей исполнителю транспортной IT-инфраструктуры.

На то, что в одном комплексном договоре можно обнаружить элементы самостоятельных гражданско-правовых договоров, неоднократно обращалось внимание в юридической литературе. Наличие отдельных признаков различных договоров в едином обязательстве вовсе не означает автоматического его признания смешанным договором. В договоре перевозки грузов, равно как и в договоре транспортной экспедиции, если их «препарировать» можно обнаружить обязательства хранения, подряда, поручения, комиссии и др. Однако, данные договоры являются вполне самостоятельными видами, а не смешанными договорами, а обязательства, возникающие из них, являются комплексными. На это еще в свое время обращал внимание Г.Ф. Шершеневич. А. И. Хаснутдинов в этой связи отмечал: «В самом деле, ведь законодатель не отсылает в настоящее время при регламентации отношений по перевозке к правилам договора о поручения, хранения, имущественного найма, хотя, как известно, элементы указанных договоров есть в составе перевозочных отношений, что в свое время послужило поводом к утверждению о комплексном характере договора перевозки, вобравшего в себя все необходимые нормы»¹⁷⁹ Многие ученые, в том числе и В.Т. Смирнов, придерживаются аналогичной точки зрения. В частности, применительно к договору транспортной экспедиции указывается: «Уже из сказанного видно, что рассматриваемый договор включает в себя элементы отношений, служащих содержанием других договоров, а именно перевозки, подряда, поручения и хранения. ... Это, однако, не означает, что

¹⁷⁹ Хаснутдинов, А.И. Вспомогательные договоры на транспорте: дис. ... д-ра юрид. наук / А. И. Хаснутдинов. – Иркутск, 1995. С. 286.

договор транспортно-экспедиционного обслуживания есть простой конгломерат договоров или разновидность какого-либо другого договора»¹⁸⁰. Вот и в договоре службы заказа легкового такси с перевозчиком действия по предоставлению фрахтовщику принадлежащей исполнителю транспортной IT-инфраструктуры подчинены главной цели организовать выполнения услуг, связанных с фрахтованием легкового такси.

Исходя из сути договора и его основной направленности следует изменить его название и обозначить как договор об организации фрахтования легкового такси.

Резюмируя сказанное, в качестве **вывода** по данному параграфу, следует дать следующее определение исследуемому договору:

По договору об организации фрахтования легкового такси служба заказа легкового такси (исполнитель) обязуется по заданию фрахтовщика организовать выполнение услуг, связанных с фрахтованием легкового такси, с предоставлением фрахтовщику доступа к принадлежащей исполнителю транспортной IT-инфраструктуры, а фрахтовщик обязан оплатить предоставленные услуги.

Организация выполнения услуг, связанных с фрахтованием легкового такси, включает действия службы заказа легкового такси по передаче заказа от фрахтователя фрахтовщику в целях последующего заключения публичного договора фрахтования легкового такси, по организации подачи транспортных средств под посадку, по оперативно-диспетчерскому управлению фрахтованием, по передаче информации от фрахтователя фрахтовщику и от фрахтовщика фрахтователю.

Договором могут быть предусмотрены дополнительные услуги по передаче денежных средств, полученных от фрахтователя фрахтовщику, по осуществлению возврата денежных средств фрахтователю при несостоявшейся перевозке.

¹⁸⁰ Смирнов В.Т. Транспортно-экспедиционное обслуживание граждан. С. 111.

Глава 4. Вспомогательные организационные договоры, обеспечивающие перевозки легковыми такси

4.1. Гражданско-правовые организационные отношения между фрахтователем и службой заказа легкового такси

Принято считать, что в договорные отношения с третьими лицами, т.е. с пассажирами, служба заказа такси не вступает. Факт приема заявок от фрахтователей такси ничего для последних не стоит, и новых договорных отношений с участием заявителей не порождает. Обязанность по предоставлению фрахтователю сведения, предусмотренная п. 10 ст. 19 закона о такси, а равно ответственность за причинение вреда жизни и здоровью пассажира возникает не из договора, а из закона. Данное обстоятельство свидетельствует о бесправном состоянии фрахтователя, поскольку никаких требований в случае непередачи либо несвоевременной передачи службой заказа такси заявки перевозчику, никакой ответственности для службы заказа такси законом не предусмотрено. Довольно часто случается ситуация, когда фрахтователь более получаса ожидает исполнения заказа службой такси, а потом выясняется, что он не может быть выполнен. В результате может быть опоздание пассажира на поезд, либо на самолёт и т.п.

На наш взгляд, правовая квалификация отношений, складывающихся между пассажирами и службой заказа легкового такси достойна особого внимания. От решения данной проблемы зависит объем прав пассажиров, как потребителей транспортных услуг, которое в настоящее время можно охарактеризовать как состояние бесправия. Требования нормативно-правовых актов плохо защищают пассажиров как слабую сторону правоотношений. Обусловлено это рядом факторов. Во-первых, законодательство всегда отстает от бурно развивающихся общественных отношений. Во-вторых, исключение из числа правовых средств договора, как

правового инструмента, способного породить синергетический эффект, и опора исключительно на закон при регулировании общественных отношений между пассажиром и службой заказа такси, приводит к тому, что образующиеся правовые связи становятся менее гибкими и пластичными, неспособными к адаптации в условиях динамично меняющейся ситуации. Договорные условия, вырабатываемые самими участниками правоотношений, наиболее полно отвечают их интересам, поскольку в каждой конкретной ситуации учитывают все имеющиеся факторы. Поэтому целесообразно рассмотреть возможность договорного регулирования общественных отношений, складывающихся между службой заказа такси и фрахтователем. Вначале проанализируем исходную информацию, касающуюся содержания правовой связи между данными субъектами, основанную на действующих нормативно-правовых актах.

У службы заказа такси возникают следующие обязанности:

- сообщать фрахтователю номер принятого к исполнению заказа легкового такси, наименование юридического лица, ф.и.о. индивидуального предпринимателя или физического лица, которые являются перевозчиком, размер платы за перевозку легковым такси, за исключением случая, если обязанность сообщать фрахтователю указанные сведения исполняется службой заказа такси в соответствии с договором службы заказа легкового такси с перевозчиком;
- сообщать фрахтователю по прибытию такси марку, модель, государственный регистрационный номер и цвет кузова легкового такси, а также фамилию, имя и отчество водителя легкового такси, его абонентский телефонный номер, фактическое время прибытия.

При этом, в законе отсутствует обязанность о передаче заявки перевозчику в установленные сроки. Также нормативно не закреплена обязанность оперативной замены перевозчика, в случае, когда первый выбранный перевозчик не смог выполнить заявку по уважительной либо неуважительной причине.

Удивительно, но закон не устанавливает ответственности за неисполнение перечисленных обязанностей. В п 1-3 ст. 29 Закона о такси установлена ответственность только в случаях причинения вреда жизни, здоровью и имуществу пассажира. Пункт 4 названной статьи касается ответственности за передачу заказа перевозчику, который в силу закона не имеет права осуществлять перевозки легкового такси. Причем, в последнем случае абсолютно непонятно в пользу кого такая ответственность установлена и в чем она выражается, является ли она гражданско-правовой или административно-правовой. Имеется лишь пространная ссылка на законодательство Российской Федерации.

Не оспаривая того, что жизнь и здоровье пассажира, а также сохранность багажа являются теми благами, которые должны подлежать правовой защите в первоочередном порядке, хотелось бы заметить, что все же факты при нормальном развитии событий при отсутствии экстремальных ситуаций, права фрахтователей и следующих с ним пассажиров должны быть надежно защищены. Из анализа положений закона о такси складывается впечатление, что служба заказа такси не может пассажиру причинить никакие убытки. Слово «убытки» в упомянутом законе не упоминается ни разу. Но, мы уже приводили примеры, когда пассажиру причиняется материальный ущерб в результате ненадлежащего исполнения своих обязанностей службой заказа такси, выражающийся в утрате стоимости невозвратного билета на поезд или самолет. И это не единичный возможный пример. У фрахтователя также вполне может возникнуть упущенная выгода, например, в результате опоздания на важное мероприятие.

При этом, одним из главных вопросов, на который следует ответить, является вопрос о том, следует ли квалифицировать действия службы заказа легкового такси, как услугу, оказываемую пассажиру?

На первый взгляд, служба заказа легкового такси в данном случае выступает в качестве исполнителя услуг. Причем, круг действий исполнителя в рамках оказываемой услуги гораздо шире, чем это обозначено в законе.

Помимо обязанностей по надлежащему и своевременному доведению информации до фрахтователя, исполнитель обязан *своевременно передать заявку перевозчику*. Для этого, он вначале должен выбрать перевозчика или водителя, являющегося работником перевозчика, который в наибольшей степени удовлетворят запросу (заявке) фрахтователя. При этом учитывается близость расположения фрахтуемого транспортного средства к месту нахождения фрахтователя, уровень комфортности, оборудование такси детскими креслами в случае необходимости, возможность доставки багажа и т.д.

Кроме того, служба заказа такси, выполняет функцию владельца агрегатора (от лат. *aggregatio* - накопление) информации об услугах фрахтования легкового такси. Это не всегда учитывается исследователями в сфере транспортного права. С.Г. Долгов, на наш взгляд, довольно упрощенно квалифицирует сущность складывающихся правовых связей при агрегировании информации: «Суть отношений между агрегатором такси и пассажиром заключается в том, что заказ на перевозку принимает именно агрегатор такси при помощи использования приложения пассажиром, установленного на его мобильном устройстве, а также с помощью СМС-уведомлений с контактными данными водителя, маркой автомобиля и его государственным регистрационным номером»¹⁸¹. А.А. Ананьева обращает внимание на то, что «служба заказа легкового такси всего лишь представляет лицо, самостоятельно или совместно с другими лицами осуществляющее обработку информации о заказах легкового такси»¹⁸². До принятия закона о такси, услуги, которые оказывали диспетчерские службы такси и агрегаторы такси, зачастую также относились к числу информационных. Полагаем, что в настоящее время данная позиция подлежит уточнению. Сводить службы заказа легкового такси лишь к передаче информации представляется шагом

¹⁸¹ Долгов С. Г. Указ. Соч. С. 4.

¹⁸² См.: Ананьева А.А. Совершенствование правового и индивидуального регулирования работы сервисов заказа услуг такси как одна из мер, направленных на защиту прав пассажиров // Транспортное право. 2020. №4. С. 22.

не вполне обоснованным. Служба заказа легкового такси выполняет *обязанности по агрегированию информации* и предоставлению фрахтователю в отношении услуги фрахтования легкового такси возможность одновременно ознакомиться с предложением фрахтовщика о заключении договора фрахтования легкового такси. Агрегирование информации представляются действиями, не совпадающими с действиями по передаче информации. Под агрегированием информации понимается сбор и обобщение информации, ее структурирование и группировка по категориям и предоставление потребителю в удобной для него форме.

Возможность воспользоваться агрегированной информацией для фрахтователя является благом, поскольку создает удобство пользования и избавляет от хлопот по самостоятельному поиску информации о фрахтовщиках. А информация эта довольно значима, поскольку служба заказа легкового такси проверяет включение фрахтовщика в соответствующие государственные реестры, отсутствие судимости, административного наказания, аттестации у водителя такси, разрешение осуществлять соответствующую деятельность, тем самым формируя базу лишь о тех перевозчиках легковыми такси и водителях, которые имеют право на осуществление перевозок. Выполнение данной обязанности обеспечивается ответственностью за недостоверное предоставление информации.

В случаях, предусмотренных договором между службой заказа легкового такси и перевозчиком, служба заказа легкового такси *обязана принимать денежные средства за услуги фрахтования легкового такси от фрахтователя и передавать их перевозчику*. Возникает вопрос о том, следует ли действия по приему денежных средств от фрахтователя считать юридическими? Мнения по этому вопросу высказываются различные. Нами приводилось мнение о том, что такие действия можно квалифицировать в качестве иных действий, выполняемых агентом перевозчика в рамках агентского договора. Полагаем, что с момента передачи денежных средств за

перевозку фрахтователем службе заказа такси, его обязанность произвести оплату по договору фрахтования является выполненной. Поскольку такие действия службы заказа легкового такси приводят к прекращению обязанности фрахтователя с момента приема денежных средств, их следует считать юридическими, а не фактическими действиями.

В тех случаях, когда возникла необходимость замены транспортного средства, служба заказа такси должна, на наш взгляд, оперативно подобрать замену и направить новый таксомотор к месту нахождения фрахтователя. Необходимость замены может возникнуть в различных случаях. Так, например, фрахтовщик, которому передан заказ, не прибыл в течение разумного времени к месту посадки в результате поломки автомобиля, сложной дорожной ситуации (пробки на дорогах), либо по халатности водителя. Водитель может прибыть в нетрезвом состоянии или в состоянии наркологического опьянения. Фрахтовщику же необходимо как можно скорее добраться до пункта назначения. Так, в Определении четвертого кассационного суда общей юрисдикции от 12.08.2022 по делу № 88-27510/2022 рассмотрена ситуация, когда водитель такси, которое было заказано через службу заказа такси «Таксолет» без объяснения причин отказался везти истицу на автовокзал, в результате чего она опоздала на автобусный рейс и, как следствие, на санаторно-курортное лечение на один день¹⁸³. Опоздание такси возможно и в случае экстремальных погодных условий¹⁸⁴. Возможна также поломка транспортного средства в пути следования, либо невозможность оперативно доставить пассажиров ввиду попадания в ДТП, либо задержания транспортного средства сотрудниками ГАИ.

Действия службы заказа легкового такси в указанных можно характеризовать, как услуги *по оперативному управлению легковыми такси*.

¹⁸³ См.: Определение четвертого кассационного суда общей юрисдикции от 12.08.2022 по делу № 88-27510/2022 // СПС КонсультантПлюс.

¹⁸⁴ См.: Определение Восьмого кассационного суда общей юрисдикции от 12.03.2024 №88-5452/2024 // СПС КонсультантПлюс.

Исполнитель также, осуществляя подбор фрахтовщиков, следит за соблюдением нормами времени управления транспортными средствами (п. 6 ст. 11 закона о такси), за исполнением требований к периоду подачи заказов легкового такси перевозчикам¹⁸⁵. «При этом под оперативным управлением в гражданском праве, – пишет А.А. Ананьева, – мы считаем необходимым понимать непрерывное совершение необходимых применительно к складывающейся в данный момент времени ситуации действий по управлению вещами либо деятельностью по передаче имущества, выполнению работ и оказанию услуг. Такие действия имеют имущественную ценность и могут выступать в качестве объекта договорного обязательства»¹⁸⁶. Применительно к управлению перевозками под оперативным управлением следует понимать совершение управляющих воздействий с целью приведения транспортного процесса в случае отклонения от заданных параметров в допустимые границы.

Таким образом, выполнение обязанности по агрегированию информации обладает следующими признаками, свойственными услуге:

- является действием;
- действие совершается в пользу лица, отличного от исполнителя (в пользу фрахтователя);

- имеет неовещественный результат;
- исполнение действия связано с одновременным потреблением;
- результат действия является невозвратным.

В целом такое утверждение находит поддержку среди исследователей. Так, Н.А. Дорохова утверждает, что «в случае предоставления услугодателем доступа к базе данных, заключается именно договор об оказании информационных услуг»¹⁸⁷. Ст. 783.1 ГК РФ вводит понятие договора об оказании услуг по предоставлению информации, в силу которого

¹⁸⁵ См.: Постановление Правительства РФ от 30.05.2023 №872 «Об утверждении требований к периоду передачи заказов легкового такси перевозчикам легковыми такси службами заказа легкового такси» // СЗ РФ. 05.06.2023. №23 (часть I) Ст. 4182..

¹⁸⁶ Ананьева А.А. Оперативное управление в гражданском праве // Юрист. 2016. №13. С. 13.

¹⁸⁷ Дорохова Н.А. Договоры об оказании информационных услуг: монография. – М.: Проспект, 2022, 176 с.

исполнитель обязуется совершить действия по предоставлению определенной информации заказчику. А.В. Михайлов полагает, что такой договор охватывает действия по сбору информации при формировании Big data¹⁸⁸.

Несмотря на это, в цивилистике устоявшейся является точка зрения, согласно которой: «агрегаторы второго типа, которые ограничивают свою деятельность предоставлением площадки для размещения информации в сети Интернет, в качестве объекта договора с потребителями имеют информацию в чистом виде, не являющуюся в данном случае ни результатом услуги (имеются ввиду только отношения агрегатор-потребитель, так как в отношениях агрегатор-заказчик речь идет об услуге), ни результатом интеллектуальной деятельности»¹⁸⁹. По всей видимости, отношения владельца агрегатора информации и потребителя не принято называть отношениями по оказанию услуг по двум причинам. Первая причина заключается в том, что польза действий владельца агрегатора информации рассматривается исключительно применительно к так называемому «заказчику», в роли которого в нашем случае выступает фрахтовщик. Однако выше мы обратили внимание на то, что агрегированная информация представляет не меньшую ценность и для потребителя (фрахтователя).

В качестве второй причины можно обозначить безвозмездность отношений между службой заказа легкового такси и фрахтователем. Логика здесь такова, что договор возмездного оказания в таких случаях неприменим, поскольку предусматривает оплату оказанных услуг. Это действительно так, однако договорное регулирование оказания услуг не сводится к главе 39 ГК РФ. В гражданском праве имеется множество примеров договорных конструкций, опосредующих безвозмездное оказание услуг. Примерами могут служить нормы о договоре хранения и договоре поручения.

¹⁸⁸ Михайлов А.В. Перспективы развития законодательства о предпринимательской деятельности в условиях цифровой экономики // Предпринимательское право. Приложение «Право и бизнес». 2019. №3. С. 13-18.

¹⁸⁹ Дерюгина Т.В. Правовая природа договора, опосредующего возникновение правоотношений с участием агрегатора // Гражданское право. 2018. №6. С. 3-6.

Таким образом, ни одна из перечисленных причин не может однозначно свидетельствовать о том, что агрегирование информацией не может рассматриваться в качестве услуги, оказываемой потребителю, в том числе фрахтователю легкового такси.

Представляется все же, что исполнение обязанностей по предоставлению фрахтователю информации, по передаче заявки фрахтователя перевозчикам, по передаче денежных средств от фрахтователя перевозчику, по оперативному управлению перевозками и по агрегированию информации об услугах фрахтования легкового такси образуют действия, которые в комплексе нельзя охарактеризовать как услугу. При этом, следует исходить из юридической направленности совершаемых действий. А действия субъектов в данном случае не направлены на оказание услуг. Попытаемся аргументировать данное утверждение.

Как было отмечено, служба заказа легкового такси выполняет обязанности по оперативному управлению перевозками легковыми такси. При этом она выполняет следующие функции оперативного управления: планирование, организацию, регулирование координирование, регулирование, контроль, и анализ. Одной из важнейших составляющих управления является организация. Недаром службу заказа легкового такси в судебной практике иногда называют организатором перевозок. Так, Верховный Суд РФ рассмотрел жалобу на решения нижестоящих судов по мнению которых, действующее законодательство не содержит такого субъекта правоотношений как «организатор деятельности по перевозке», не определяет круг его прав и обязанностей, не предусматривает ответственности за нарушение порядка условий по вменяемой истцом ответчику деятельности¹⁹⁰. Верховный Суд РФ не согласился с таким мнением нижестоящих судов и признал деятельность общества «Альматей» по оказанию информационных услуг о заказах на

¹⁹⁰ Определение Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации от 20.06.2023 № 305-ЭС23-153 по делу №А40-263203/2021 // СПС Консультант-Плюс.

перевозку пассажиров и багажа легковым такси лицам, не имеющим разрешений на такую перевозку, незаконной. При этом, в определении подчеркивается, что, информируя потребителей (фрахтователей) о возможности получить услугу и принимая соответствующие заявки, формируя базу указанных заявок, оповещая о поступлении заявок перевозчиков, общество фактически осуществляет **деятельность по организации перевозок легковыми такси** для обратившихся потребителей. В другом деле Верховный Суд сделал аналогичный вывод о том, что фрахтователи воспринимают общество, являющееся агрегатором заявок легковых такси, как организатора перевозки¹⁹¹.

Данная позиция нашла поддержку и у отдельных ученых. У.А. Скварко, например, приходит к выводу о том, что следует выделить прежде всего организационную функцию службы заказа легкового такси¹⁹². Ю. Эрох предлагает наделить службы заказа легкового такси статусом «организующий фрахтовщик (перевозчик)»¹⁹³.

Действия как службы заказа легкового такси, так и фрахтователя, по нашему убеждению, направлены на организацию исполнения договора фрахтования легкового такси. В подтверждение заявленной позиции приведем следующие соображения. Во-первых, данные действия не имеют смысла, если в результате их совершения не будет заключен, а затем исполнен договор фрахтования легкового такси. Недаром в ст. 20 Закона «О такси» однозначно определена цель договора службы заказа легкового такси с перевозчиком – последующее заключение публичного договора фрахтования легкового такси.

Во-вторых, в данных отношениях нельзя однозначно выделить должника и кредитора. Или, как более точно отмечает Т.С. Гудовских, рассуждая о гражданско-правовых организационных отношениях:

¹⁹¹ Определение Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации от 19.06.2023 № 305-ЭС22-25851 по делу №А40-263181/2021 // СПС Консультант-Плюс.

¹⁹² Скварко У.А. Указ. Соч. С. 55.

¹⁹³ См.: Эрох Ю. Российский рынок легкового такси: проблемы и государственное управление // Экономическая политика. 2020. Т. 15. №4. С. 138.

«Фактически, явно выраженные обязанная и управомоченная стороны в организационных правоотношениях отсутствуют»¹⁹⁴. Если же участника организационного правоотношения отождествлять с «должником», то окажется, что он действует не в пользу кредитора, а в свою собственную пользу «для себя», для удовлетворения своей правовой цели. Данная ситуация схожа с исполнением кредиторских обязанностей. Однако, как отмечает С.Ю. Филиппова, отличие рассматриваемой ситуации с организационными правоотношениями «в том, что аналоги «кредиторских обязанностей» – это не дополнение, а основное содержание совместной деятельности»¹⁹⁵.

Служба заказа такси не в меньшей, а может быть даже и в большей степени, чем фрахтователь заинтересована в заключении договоров фрахтования легкового такси. В противном случае смысл деятельности и существования данной службы теряется. Поэтому все действия службы заказа такси направлены исключительно на то, чтобы фрахтователи обратились к ней с заявкой. Конечно, это не означает, что действия фрахтователя по подаче заявки являются услугой, оказываемой службе заказа такси. Однако и действия службы заказа такси нельзя квалифицировать как услугу. Эти обстоятельства как раз и характеризуют организационные правоотношения, которые не строятся как встречные по принципу «ты мне – я тебе», а являются однонаправленными. Это означает, что у участников имеются общие правовые цели, т.е. цели «для достижения которых требуется консолидация усилий нескольких лиц»¹⁹⁶. Интересы участников таких правоотношений совпадают и сходятся, что называется в одной точке. Такие участники хотят одного и того же – заключить в будущем договор фрахтования легкового такси.

¹⁹⁴ Гудовских Т.С. Механизм исполнения открытых условий гражданско-правовых договоров. Дисс. ... канд. юрид. наук. – Ульяновск, 2019. С. 45.

¹⁹⁵ См.: Филиппова С.Ю. Частноправовые средства организации и достижения правовых целей. С. 279.

¹⁹⁶ См.: Филиппова С.Ю. Частноправовые средства организации и достижения правовых целей. С. 40.

На наш взгляд, направленность действий на организацию будущих гражданских правоотношений позволяет квалифицировать правоотношения между службой заказа легкового такси, как организационные гражданско-правовые отношения. О.А. Красавчиков, который первым обратил внимание на такие отношения под организационными понимал «такие построенные на началах координации и субординации социальные связи, которые направлены на упорядочивание (нормализацию) иных общественных отношений, действий их участников либо формирование социальных образований»¹⁹⁷. Его теория была в дальнейшем развита во многих трудах ученых¹⁹⁸. Такие правоотношения являются самостоятельными в том плане, что они отделены от организуемых договорных правоотношений. В данном случае у организуемых и у организационных правоотношений различный субъектный состав. Так, в организуемом договоре фрахтования легкового такси контрагентом фрахователя является перевозчик, в то время как в организационном правоотношении субъектами являются фрахователь и служба заказа такси. Отличия правоотношений проявляются в объекте. Организационные правоотношения имеют своим объектом упорядоченность¹⁹⁹ (организованность²⁰⁰) действий участников организуемого правоотношения, в то время как объектом организуемого

¹⁹⁷ Красавчиков, О.А. Гражданские организационно-правовые отношения // Советское государство и право. 1966. № 10. С. 56.

¹⁹⁸ См.: Вавилин, Е.В. Осуществление и защита гражданских прав. М.: Волтерс Клувер, 2009. С. 27; Гонгало, Б.М. Предмет гражданского права // Проблемы гражданского права. Институт частного права. М.: Статут, 2003. С. 19–20; Данилова Л.Я. Организационные гражданско-правовые договоры // Законы России: опыт, анализ, практика. 2009. № 1. С. 12; Илларионова, Т.И. Гражданско-правовые организационные отношения и способы их защиты // Гражданское право, экономика и стандартизация: сборник. Свердловск: УрГУ, 1978. Вып. 64. С. 29; Казиева, Г.Т. Об организационных отношениях как предмете правового регулирования // Предмет, метод и система гражданского права. С. 152.; Кирсанов, К.А. Гражданско-правовое регулирование организационных отношений: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Екатеринбург, 2008. С. 8; Клейн, Н.И. Организация договорно-хозяйственных связей. М.: Юрид. лит., 1976. С. 73; Майданик, Р.А. Система и предмет гражданского права Украины: Организационные и корпоративные отношения // Гражданское право в системе права: материалы Междунар. науч.-практ. конф. (в рамках Ежегодных Цивилистических чтений) (Алматы, 17–18 мая 2007 г.). Алматы : НИИ частного права, 2007. С. 41; Морозов, С.Ю. К вопросу о систематизации организационных договоров // Закон и право. 2009. № 7. С. 41; Пугинский, Б.И. Коммерческое право России. М. : Юрайт Издат, 2003. С. 97. и др.

¹⁹⁹ См.: Красавчиков, О. А. Гражданские организационно-правовые отношения. С. 162.

²⁰⁰ См.: Морозов, С.Ю. Система транспортных организационных договоров. М: Норма, 2011. С. 26.

правоотношения является услуга фрахтования. Различаются данные правоотношения и по содержанию. Если главной обязанностью фрахтовщика по договору фрахтования легкового такси является предоставление вместимости транспортного средства фрахтователю, а обязанностью фрахтователя является оплата перевозки, то в организационном правоотношении служба заказа такси обязуется совершить процедурные действия, направленные на организацию исполнения договора фрахтования легкового такси. Данная мысль созвучна с позицией О.А. Красавчикова, утверждавшего: «Содержание отношения складывается из организационных действий, направленных на упорядочение (нормализацию) основных отношений»²⁰¹. Ответственность за неисполнение соответствующих обязанностей также различная.

Организационные отношения характеризуются тем, что они являются неличными неимущественными. Неличными они являются, поскольку неразрывная связь с личностью здесь отсутствует. Вопрос о неимущественном характере данных общественных отношений требует пояснения, поскольку в юридической науке высказаны прямо противоположные мнения. Например, У.А. Скварко, полагает: «Рассмотренные договоры являются имущественными и в полной мере не предназначены для удовлетворения организационных потребностей перевозчиков легковым такси, а также конечных потребителей транспортной услуги»²⁰². Данное высказывание является верным только относительно договоров службы заказа такси с перевозчиком легкового такси. В части квалификации потребностей фрахтователя, как конечного потребителя транспортной услуги, вывод не может быть столь однозначным. Мы считаем, что, вступая в правоотношения со службой заказа легкового такси фрахтователь удовлетворяет именно организационные потребности.

²⁰¹ Красавчиков, О.А. Гражданские организационно-правовые отношения // Антология уральской цивилистики, 1925 – 1989: сборник статей. М.: Статут, 2001. С. 162.

²⁰² Скварко У.А. Указ. Соч. С.52.

Полагаем, что нет особой нужды доказывать и без того очевидный факт, заключающийся в том, что подача заявки фрахтователя – это действие неимущественного характера. Причем данные действия являются не обязанностью фрахтователя, а правовой возможностью, лежащей за рамками правоотношения. Скорее прием заявки следует квалифицировать как юридический факт, служащий основанием возникновения организационных правоотношений между фрахтователем и службой заказа легкового такси. Менее однозначная ситуация с действиями службы заказа легкового такси, совершаемыми при исполнении своих обязанностей в отношении фрахтователя. Мы полагаем, что эти действия являются неимущественными поскольку, отсутствует встречное предоставление за их совершение. Если служба заказа легкового такси и получает оплату за совершаемые действия, то только за счет перевозчика по договору заключенному с ним, но не за счет фрахтователя. Для последнего действия службы заказа такси представляют не имущественную, а организационную ценность.

Следует обратить внимание на одну особенность складывающихся организационных правоотношений. Они порождают обязанности только у одной стороны – службы заказа легкового такси. Что касается фрахтователя, то у него возникают только права. Таким образом, такие организационные отношения можно охарактеризовать как односторонне-обязывающие. Нельзя сказать, что такая ситуация типична для гражданского права. Большинство организационных отношений порождают права и обязанности у каждого из участников. Однако, она (ситуация) вполне допустима, поскольку прямых запретов на существование подобного рода правоотношений нет. Более того, существуют примеры таких организационных правоотношений, связанных с предварительным договором. Еще несколько десятилетий назад И.Б. Новицкий отстаивал возможность существования односторонних предварительных договоров²⁰³. Применительно к современным реалиям Н.В. Кузнецова пишет: «Представляется, что и в настоящее время нет оснований

²⁰³ Новицкий И.Б., Лунц Л.А. Общее учение об обязательстве. – М.: Юридическая литература, 1945. С. 144.

отрицать существования таких предварительных договоров, по которым только одна сторона принимает на себя обязательство по заключению на определенных условиях основного договора (например, «продавец обязуется в будущем продать, арендодатель в будущем обязуется передать в аренду» и т.п.)»²⁰⁴. Так, А.Г. Карапетов допуская применения конструкции односторонне-обязывающего предварительного договора, отмечает: «... обязательство одной из сторон заключить основной договор по требованию контрагента возникает лишь у одной из сторон, в то время как контрагент заключить основной договор не обязан, но имеет право требовать от другой стороны заключение такого договора»²⁰⁵. Керселян А.С. пишет: «Если в рамках добровольных торгов при подписании протокола организатором заключается договор (обычный или предварительный), то тот же момент в обязательных торгах порождает иное последствие – односторонний предварительный договор»²⁰⁶.

Еще одной особенностью рассматриваемых организационных отношений является то, что они возникают одновременно с организуемыми правоотношениями. С момента приема заказа фрахтователя службой заказа легкового такси возникают правоотношения не только между фрахтователем и этой службой, но и между фрахтователем и фрахтовщиком, поскольку подача заявки рассматривается как акцепт публичной оферты. Несмотря на то, что в большинстве случаев существует разрыв во времени между организационным и организуемым правоотношениями, ситуация одновременного их возникновения допускается. Главное, чтобы организационное отношение возникло не позже организуемого.

Выводы:

²⁰⁴ Седьмой Пермский конгресс ученых-юристов (г. Пермь, 18-19 ноября 2016 г.): сборник научных статей / В.В. Акинфеева, Л.А. Аксенчук, А.А. Ананьева и др. отв. Ред. В.Г. Голубцов, О.А. Кузнецова. – М.: Статут, 2017. 592 с.

²⁰⁵ Байбак В.В., Бевзенко Р.С., Беляева О.А. и др. Договорное и обязательственное право (общая часть): к ст. 307-453 Гражданского кодекса Российской Федерации / Отв. Ред. А.Г. Карапетов. – М., 2017 (комментарий к ст. 429 – А.Г. Карапетов).

²⁰⁶ Керселян А.С. Заключение договора на торгах: гражданско-правовой анализ структурных элементов // Вестник экономического правосудия Российской Федерации. 2023. №2. С. 123.

1. Основной функцией службы заказа такси является не оказание информационных услуг, а функция организации перевозок, включающая выполнение действий по оперативно-диспетчерскому управлению перевозками.

Доказано, что между службой заказа легкового такси и фрахтователем складываются гражданско-правовые организационные отношения. Несмотря на схожесть с действиями по оказанию услуг, они не могут быть квалифицированы как услуга, исходя и того, что:

- они направлены на организацию будущих гражданско-правовых отношений между фрахтователем и фрахтовщиком, возникающих из договора фрахтования легкового такси;
- отсутствуют ярко выраженные обязанная и управомоченная сторона, правовые цели участников правоотношения являются однонаправленными, каждый из участников одинаково заинтересован в исполнении будущего организуемого договора;
- носят неличный неимущественный процедурный характер.

2. Выявлены следующие особенности гражданско-правовых организационных правоотношений между службой заказа легкового такси и с фрахтователем:

- они порождают обязанности только у одной стороны – службы заказа легкового такси, а потому являются односторонне-обязывающими;
- направлены не на заключение договора фрахтования легкового такси, а на его исполнение.

4.2. Договор об организации фрахтования легкового такси

Далее, следует рассмотреть проблему, связанную с возможностью правового регулирования данных организационных общественных отношений с помощью гражданско-правового договора. Перевод правового регулирования из нормативной плоскости в договорную целесообразен,

поскольку позволит наиболее полно учесть интересы сторон и эффективнее обеспечить защиту прав пользователей услуг такси. Как отмечает С.Ю. Филиппова: «Поскольку договор сам по себе является правовым средством согласования правовых целей субъектов, очевидно, что именно эти вырабатываемые условия и позволяют «подогнать» содержание договора к потребностям субъектов»²⁰⁷. Недаром А. Фуллье высказывает суждение о том, что «договор занимает девять десятых действующих кодексов, и когда-нибудь ему будут посвящены в кодексах все статьи от первой до последней»²⁰⁸. О преимуществах договорного регулирования по сравнению с нормативно-правовым высказывались многие ученые. Например, И.В. Цветков полагает, что в рыночной экономике «договор служит идеальной формой активности участников гражданского оборота» и «представляет собой универсальное средство, обеспечивающее налаженность, организованность и стабильность в сфере экономических отношений»²⁰⁹. В.А. Семеусов пишет: «Функциональный анализ гражданско-правового договора позволяет более полно показать генезис последнего, проследить соотношение тенденций его развития с общими тенденциями развития общества, помогает выявить существенные свойства договора, через познание функций раскрыть место и роль договора в хозяйственном механизме экономик»²¹⁰. Б.И. Пугинский обоснованно указывает на преимущества договора: «Он дает возможность упорядочивать такие аспекты взаимосвязанной деятельности участников, которые не поддаются урегулированию на основе общеобязательных правовых норм. Включаемые в договоры условия всегда носят частный характер, относятся к конкретному случаю или группе случаев»²¹¹. Автор также обоснованно отмечает:

²⁰⁷ Филиппова С.Ю. Частно-правовые средства организации и достижения правовых целей. – М: Статут, 2011. С. 105.

²⁰⁸ Цит. по: Филиппова С.Ю. Частноправовые средства организации и достижения правовых целей. – М.: Статут, 2011. с. 82.

²⁰⁹ Цветков И.В. Договорная дисциплина в хозяйственной деятельности предприятий: теория и практика. – М. 2006. 2006. С.7.

²¹⁰ Семеусов В.А. О понятии функций хозяйственного договора // Хозяйственный механизм и право: сборник научных трудов. Ижевск, 1985. С. 104.

²¹¹ См.: Пугинский Б.И. Теория и практика договорного регулирования. С. 48.

«Способность к формированию синергетических связей составляет главную отличительную черту договора, отграничивая его от других феноменов частного права»²¹². Данная позиция созвучна точки зрения С.С. Алексеева, который полагал, что именно гражданско-правовой договор создает механизм саморегулирования, основанный на конституционных нормах с учетом соблюдения экономических интересов сторон»²¹³. Договор является регулятором общественных отношений и предназначен не для определения порядка исполнения правовых норм, а для выработки новых правил поведения сторон договора, которые хотя и не должны противоречить правовым нормам, но не дублируют их²¹⁴.

Возникновению новых договорных конструкций общее правило «все незапрещенное законом дозволено». На это обращал внимание Ю.С. Гамбаров, который писал: «Свобода есть общее правило, а ограничения ее должны быть в каждом случае доказаны; индивидуальная воля в области гражданского права автономна до тех пор, пока ее не стесняет закон»²¹⁵. И.А. Покровский договорную свободу объявлял «верховным началом» гражданского права, одним из краеугольных камней всего современного гражданского строя²¹⁶. Подтверждение данных позиций можно обнаружить еще в трудах К. Маркса, который указывал на правовой характер договора, «все равно закреплен он законом или нет»²¹⁷. Одним из проявлений конвергенции частного и публичного права является проникновение частного права в публичную сферу. Н.М. Коршунов полагал, что такое проникновение в публичную сферу «обеспечивается прежде всего использованием в ее рамках различных договорно-правовых средств, которые имеют источником объективированные начала свободы личности и

²¹² См.: Пугинский Б.И. Теория и практика договорного регулирования. С. 54.

²¹³ См.: Алексеев С.С. Право: азбука – теория – философия. Опыт комплексного исследования. С. 588.

²¹⁴ См., например: Халфина Р.О. Значение и сущность договора в советском социалистическом праве. М., 1952. С. 106; Чеговадзе Л.А. О договорах и сделках как юридических фактах // Консультант Плюс [Электронный ресурс] : справочно-правовая система.

²¹⁵ Гамбаров Ю.С. Гражданское право. Общая часть. – М., 2003. С. 688-689.

²¹⁶ Покровский И.А. Основные проблемы гражданского права. – М., 1998. С. 249-250.

²¹⁷ Маркс К., Энгельс Ф. Соч. Т. 23. С. 94.

других субъектов». И далее отмечается: «Это направление конвергенции частного и публичного права тесно связано с формированием и ускорением демократических институтов, переходом на более высокую ступень цивилизационного развития современного общества»²¹⁸. С переходом от плановой к рыночной экономике множество общественных отношений, регулируемых исключительно нормами права, стали регулироваться гражданско-правовыми договорами, что нашло отражение во второй части ГК РФ. Это наглядно видно применительно к правовому регулированию в сфере перевозок. Появились, в частности такие договоры, как договор о предъявлении груза к перевозке (ст. 791 ГК РФ), договор об организации перевозок грузов (ст. 798 ГК РФ), договоры перевозки в прямом смешанном сообщении (ст. 788 ГК РФ). Еще больше новых договорных конструкций появилось в иных нормативно-правовых актах, которые не нашли отражения в ГК РФ. Примерами могут быть договоры между владельцами транспортных инфраструктур, договоры операторов железнодорожного подвижного состава с перевозчиками и грузоотправителями, договоры перевозки по обезличенной технологии, договоры о предоставлении транспортной инфраструктуры в пользование и др.

Конечно, есть сферы жизнедеятельности, в которых государство должно устанавливать ограничения в пользу большого круга лиц. И сфера перевозок легковыми такси исключением из этого правила не является. Необходимость борьбы с нелегальным рынком такси, государственной поддержки перевозчиков легковых такси, и многие другие моменты требуют вмешательства государства. Так объем нелегального рынка такси в денежном выражении вырос на 35% с 75 млрд. рублей в 2017 году до 101 млрд. рублей в 2019 году и составлял не менее 12% от общего объема рынка такси²¹⁹. Но такое вмешательство может быть различным. Государство может

²¹⁸ Коршунов Н.М. Конвергенция частного и публичного права: проблемы теории и практики. – М.: Норма: ИНФРА-М, 2011. С. 117.

²¹⁹ Пояснительная записка к Законопроекту № 864881-7 «О государственном регулировании деятельности по перевозке легковыми такси и деятельности служб заказа легкового такси и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/864881-7>

предусмотреть возможность только нормативно-правового регулирования, а может разрешить договорное регулирование общественных отношений между службой заказа легкового такси и фрахтователем с установлением некоторых ограничений. На наш взгляд, исходя из принципа свободы договора его стороны должны иметь право предусмотреть дополнительные условия, которые в законе не отражены. Ограничения же могут быть законодательно установлены, путем указания в нормативно-правовых актах на те условия, которые включать в договор запрещено.

На основании вышесказанного, считаем необходимым ввести новую договорную конструкцию с названием, которое, на наш взгляд, наиболее точно отражает его сущность – «Договор об организации фрахтования легкового такси». Вначале дадим его определение:

По договору об организации фрахтования легкового такси служба заказа легкового такси обязуется передать заявку фрахтователя на перевозку легкового такси фрахтовщику, организовать подачу транспортных средств фрахтовщика под посадку с предоставлением информации фрахтователю о ходе выполнения его заказа.

В договоре об организации фрахтования легкового такси может быть предусмотрена обязанность службы заказа такси сообщать фрахтователю данные, позволяющие определить фрахтовщика и размер платы за перевозку легковым такси, принимать от фрахтователя плату за перевозку и передавать ее фрахтовщику, а также дополнительные условия организации перевозки, не противоречащие действующему законодательству.

Данный договор является безвозмездным, консенсуальным, организационным и многосторонним.

По поводу многосторонности договора следует пояснить следующее. Для заключения многостороннего договора необходимо, чтобы правовые цели его сторон были одинаковы, синналагма отсутствовала, а права и обязанности однонаправленными, как это свойственно организационным договорам. Даже если в организационном договоре всего две стороны, он

будет многосторонним. Особенность рассматриваемого договора заключается в том, что он одновременно сочетает в себе признаки многостороннего и односторонне-обязывающего договора. С одной стороны, он многосторонний, поскольку является организационным, с другой стороны он односторонний, так как из него возникают у фрахтователя только права, а у фрахтовщика только обязанности. Такое сочетание ранее в гражданском праве не встречалось.

Предметом договора об организации фрахтования легкового такси являются действия службы заказа легкового такси по организации исполнения договора фрахтования легкового такси. Данные действия требуют детального рассмотрения.

Во-первых, следует пояснить, почему речь идет только об организации исполнения, но не заключения договора фрахтования. Служба легкового такси не может организовать заключение договора фрахтования, поскольку в момент приема заявки от фрахтователя договор фрахтования уже заключен. Ввиду того, что в этот же момент считается заключенным и договор об организации фрахтования легкового такси, то служба заказа легкового такси физически не может выполнить действия по заключению уже заключенного договора фрахтования. Указанная в определении договора обязанность службы заказа такси передать заявку фрахтователя на перевозку легкового такси фрахтовщику не выбивается из контекста сказанного. В данном случае речь идет не об организации заключения договора фрахтования, а об организации его исполнения. Принятую заявку, свидетельствующую о заключении договора фрахтования, служба заказа легкового такси должна довести до соответствующего перевозчика. Несмотря на утверждения о том, что перевозчик заключает договор с фрахтователем без участия службы такси напрямую и сам отбирает заявки для исполнения, без диспетчерских действий названной службы эта процедура состояться не может. Служба заказа легкового такси может заключить договоры с несколькими перевозчиками. В этой связи необходимо учитывать два обстоятельства:

1) Действия по передаче заявки перевозчику в любом случае укладываются в предмет договора об организации фрахтования легковыми такси, независимо от того, автоматически с помощью цифровой платформы или иными способами (например, по рации) служба заказа такси передает заявку перевозчику(ам). При отсутствии данных действий происходит разрыв в процессе деятельности службы заказа такси как посредника и такая деятельность для перевозчика теряет всякий смысл. Ведь посредник ему как раз и нужен для того, чтобы самому не собирать заявки, а получать их от службы.

2) Фрахтователь обращается к службе заказа легкового такси, а не напрямую к перевозчику в надежде на то, что такая служба подберет транспортное средство, находящееся как можно ближе к месту посадки и соответственно может быть подано в кратчайшие сроки. Если такого интереса у фрахтователя нет, то он вполне может обойтись без службы заказа легкового такси, напрямую обратившись к тому или иному перевозчику. Учитывая то, что у службы заказа такси в качестве контрагентов может быть несколько перевозчиков, то она должна предложить заявку тем, которые находятся ближе к месту посадки. Но в любом случае обязанность по доведению заявки лежит на службе заказа легкового такси.

Во-вторых, следует сказать, что речь идет об организации исполнения не всего договора фрахтования, а только его отдельных частей, т.е. выполнения лишь некоторых обязанностей фрахтовщика и фрахтователя. Что касается обязанности фрахтовщика, то она состоит в своевременной подаче транспортных средств под посадку. Такая обязанность вытекает непосредственно из договора фрахтования, который является консенсуальным. Ее и организует служба заказа легкового такси. Обязанность фрахтователя, это внесение платы за перевозку. Ее исполнение организуется в случаях, предусмотренных договором службы заказа легкового такси с перевозчиком, в котором предусмотрена обязанность

службы заказа такси передавать денежные средства, полученные от фрахтователя, перевозчику (фрахтовщику).

Действия по предоставлению информации о ходе выполнения заказа входят в число действий по организации фрахтования легкового такси, а, следовательно охватываются предметом данного договора. Так, организация подачи транспортного средства под посадку невозможна без доведения до фрахтователя сведений о перевозчике и подаваемом транспортном средстве. Что касается действий по агрегированию информации об услугах фрахтования легкового такси, то эти действия, хотя и направлены на организацию перевозок, однако связаны не с исполнением, а с заключением договора фрахтования, а значит лежат за рамками предмета данного договора, хотя без их совершения деятельность службы заказа такси невозможна.

Данная нами характеристика предмета моделируемого договора говорит в пользу необходимости изменения определения службы заказа легкового такси, данное в п. 2 ст. 2 Закона «О такси». Это не просто субъект, передающий заявки от фрахтователя фрахтовщику, а организатор исполнения договора фрахтования легкового такси, круг обязанностей которого гораздо шире. В этой связи, предлагаем изложить названный пункт статьи закона следующим образом:

«Служба заказа легкового такси – зарегистрированные в установленном законом порядке юридическое лицо или предприниматель, которые в целях заключения публичного договора фрахтования легкового такси передают заявку фрахтователя на перевозку легкового такси фрахтовщику, организуют подачу транспортных средств фрахтовщика под посадку с предоставлением информации фрахтователю о ходе выполнения его заказа, оказывают иные транспортные услуги, связанные с организацией исполнения договора фрахтования легкового такси».

Теперь от предмета договора перейдем к форме и порядку его заключения. Договор считается заключенным, если стороны достигли

согласия по всем его существенным условиям. Полагаем, что единственным существенным условием договора об организации фрахтования легкового такси является его предмет. Как известно, согласие достигается путем акцепта оферты, т.е. предложения заключить договор. Причем, форму договора определяет та форма, в которой выражена оферта²²⁰. В соответствии с п. 9-10 ст. 19 закона о такси служба заказа легкового такси после получения права осуществлять свою деятельность должна разместить в телекоммуникационной сети «Интернет» условия и порядок пользования сервисами службы заказа легкового такси перевозчиками, фрахтователями, порядок обращения фрахтователей в службу заказа легкового такси, сведения о платных услугах, оказываемых перевозчикам, об их стоимости, о правилах оплаты таких услуг, а также типовой договор службы заказа легкового такси с перевозчиком. В настоящее время на сайтах служб заказа такси можно встретить такие варианты оферты, как правила или условия пользования информационных платформ служб заказа такси. В частности, такси Максим в условиях пользования разместил публичную оферту, в п.п. 1.1 и 1.2 которой сказано: «Данный документ, адресованный любому физическому лицу (далее – Заказчик), является официальным предложением сервиса «Максим» (далее – Сервис) и содержит все существенные условия предоставления информационных услуг. В соответствии со статьей 437 ГК РФ данный документ является публичной офертой. Заказ услуг, является ее акцептом, что считается равносильным заключению договора на изложенных в ней условиях. Оферта размещена на сайте Сервиса в сети Интернет <https://taximaxim.ru>²²¹.

Таким образом, в качестве публичной оферты со стороны службы заказа легкового такси следует считать условия и правила пользования сервисами. Однако, для большей определенности следует законодательно закрепить обязанность службы такси размещать на официальном сайте

²²⁰ Эннекцерус Л. Курс Германского гражданского права. Т. I. Полутом 2. М.: Изд-во иностранной литературы, 1949. С. 175.

²²¹ <https://legal.taximaxim.ru/public-offer/-/offer/?country=RU&city=1&ysclid=lyzii9lw18857707264>

именно документ, который именуется и по существу является публичной офертой заключить договор об организации фрахтования легкового такси.

Акцептом следует считать конклюдентные действия фрахтователя по подаче заявки. С момента получения такой заявки службой заказа такси договор об организации фрахтования легкового такси считается заключенным.

Интересная ситуация складывается, когда у службы заказа легкового такси заключен договор не с одним, а с несколькими перевозчиками (фрахтовщиками). Каждый перевозчик при заключении договора со службой заказа легкового такси передает последней типовой договор перевозки легковым такси, который является для потенциальных фрахтователей публичной офертой. Как уже было отмечено, моментом заключения договора фрахтования в настоящее время является прием его заявки службой заказа такси. Однако, фрахтователь до определенного времени находится в неведении о том, с каким перевозчиком он заключил договор и какое транспортное средство ему будет подано под посадку. Так в правилах пользования такси «Максим» указывается: «После оформления заявки начался поиск водителя. Когда он будет назначен, вы можете просмотреть информацию о нём и прочитайте отзывы»²²². Причем такая ситуация происходит и в случаях использования информационных платформ в телекоммуникационной сети Интернет. О том, что фрахтователю назначена та или иная машина и конкретный водитель он узнает позже, чем сделает заказ. При заказе же с помощью автоматизированных платформ до фрахтователя доводится лишь информация примерно следующего вида: «Рядом с Вами находится пять машин. Мы подбираем водителя». Происходит разрыв во времени между моментом заключения договора фрахтования и определением перевозчика, принявшего заявку. Данный разрыв во времени свидетельствует о том, что служба заказа легкового такси выполняет обязанность по доведению принятой заявки до фрахтовщика.

²²² См.: https://nastroyvse.ru/programs/review/prilozhenie-taksi-maksim.html#Kak_oformit_zakaz

Кроме того, следует уточнить момент заключения договора фрахтования. Он должен считаться заключенным не с момента приема заявки фрахтователя службой заказа легкового такси, а с момента доведения ее до конкретного фрахтовщика, иначе обязанности у последнего возникнуть не могут. Между тем, данная ситуация не касается случаев, когда заявка передана, а транспортное средство своевременно не подано. В этом случае речь идет не о заключении, а об исполнении договора фрахтования легкового такси. Так, в Определении Первого кассационного суда общей юрисдикции от 16 сентября 2020 по делу №88-21932/2020 было установлено, что истица вызвала такси торговой марки «Наше» для доставки в аэропорт Домодедово для вылета на лечение и отдых в Болгарию. Диспетчер в 8-55 сообщил, что такси к ее дому подано, однако выйдя на улицу в 9-10 истица такси не обнаружила. Она была вынуждена вызвать другое такси, что привело к опозданию на рейс и приобретению билета на самолет по более высокой цене. Суд, признав доводы истицы правомерными, и постановив взыскать в ее пользу с ответчика убытки, посчитал, что налицо односторонний отказ перевозчика от исполнения договорного обязательства²²³. В подобных и иных случаях, когда фрахтователь не имеет возможности определить кто виновен в неподаче транспортных средств (служба заказа такси или фрахтовщик) целесообразно установить их солидарную ответственность. У фрахтователя нет возможности установить, передала служба заказа такси заявку перевозчику или не сделав этого сообщила фрахтователю, что транспортное средство подано. Предлагается п. 1 ст. 31 УАТиГНЭТ дополнить абзацем следующего содержания: «договор фрахтования легкового такси считается заключенной с того момента, когда сведения об акцепте, содержащиеся в заявке фрахтователя, доведены до конкретного фрахтовщика, имеющего договор со службой заказа легкового такси».

²²³ См.: Определение первого кассационного суда общей юрисдикции от 16.09.2020 по делу №88-2132/2020, 2-3689019 [Электронный ресурс]. // Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Далее перейдем к *правам и обязанностям* сторон, возникающим из договора об организации фрахтования легковым такси. Помимо указанных в п.п. 9 и 10 ст. 11 и в п. 6 ст. 19 закона о такси обязанностей службы заказа легкового такси о необходимости информирования фрахтователя и о необходимости передачи заявки перевозчику, следует обозначить следующие ее обязанности.

Служба заказа легкового такси обязана обеспечить условия для приема заявки фрахтователя, включая предоставление агрегированной информации, обеспечение работы понятного интерфейса, опубликование правил и условий пользования цифровой платформой.

Она также обязана фиксировать в журнале регистрации заявок время получения заявки с указанием конкретного фрахтователя и время передачи заявки конкретному перевозчику и время принятия такой заявки. Часто передача заявки не означает, что перевозчик согласился ее выполнить, т.е. договор фрахтования остается незаключенным, тогда заявка доводится до других перевозчиков. Поэтому время принятия заявки имеет самостоятельное значение. Журнал регистрации заявок служит доказательственной базой в случаях возникновения споров между службой заказа легкового такси и фрахтователем.

Служба заказа легкового такси должна довести информацию, указанную в заявке до перевозчиков (водителей) и зафиксировать в журнале регистрации заявок перевозчика (водителя), который принял заявку к исполнению.

Главной обязанностью службы заказа легкового такси является организация подачи транспортных средств фрахтовщика под посадку. При этом, контроль за тем, чтобы автомобиль был в технически исправном (безаварийном) состоянии лежит на службе заказа легкового такси. Самым популярным правонарушением в настоящее время является нарушение сроков подачи автомобиля. Служба заказа легкового такси должна довести до фрахтователя время подачи транспортных средств под посадку.

Информировать пассажира не позднее, чем через 10 минут с момента, когда транспортное средство должно быть подано под посадку, о невозможности осуществления заказа в случае изменения обстоятельств. Это правило позволит защитить пассажиров такси от бесконечного ожидания транспортных средств и позволит им оперативно произвести замену транспортного средства или перевозчика.

Представляется, что еще одной обязанностью, связанной с оперативно-диспетчерским управлением, является обязанность оперативно организовывать замену транспортного средства по запросу фрахтователя, в случаях поломки такси в пути следования и иных случаях, не зависящих от фрахтователя, за исключением случаев, предусмотренных законом.

Служба заказа легкового такси должна быть обязана принимать жалобы на поведение водителей такси и доводить их до сведения перевозчика, принимать зависящие от нее меры по урегулированию конфликтов между фрахтовщиками и фрахтователями. К сожалению, грубый водитель такси – это небольшая редкость. Кроме того, служба заказа такси должна оперативно реагировать на жалобы фрахтователей об отклонении от маршрута, нарушение правил ПДД, намеренное затягивание поездки. Многие агрегаторы, например, Яндекс Go или Uber, в настоящее время такой сервис имеют.

В данном вопросе следует применять опыт других стран, адаптировав его к российским условиям. Так, закон о такси и частных транспортных средствах (обеспечение безопасности дорожного движения) 2022 г. обязывает лицензирующие органы Англии, Уэльса и Шотландии вносить в центральную базу данных случаи, когда орган в своей зоне ответственности отклонил, приостановил, решил не продлевать или отозвал водительские права такси или PNV, основываясь на информации, касающейся нарушения

водителем мер безопасности или безопасности дорожного движения²²⁴. При этом вносятся следующие данные о водителе:

- лицо совершило сексуальное преступление (независимо от того, было ли лицо обвинено, привлечено к ответственности или осуждено за преступление);
- преследовало другое лицо;
- причинило физический или психологический вред другому лицу;
- совершило преступление, которое сопряжено с риском причинения физического или психологического вреда другому лицу;
- совершило преступление в соответствии с разделами 165, 168 или 170 Закона о равенстве 2010 года;
- совершило что-либо, что представляет собой незаконную дискриминацию или виктимизацию в отношении другого лица;
- угрожало, или оскорбляло другое лицо;
- представляет риск для безопасности дорожного движения;
- может быть неподходящим для получения водительских прав такси или РНВ по другим причинам, связанным с безопасностью пассажиров или безопасностью дорожного движения.

Учитывая создание в России целой сети различных реестров с принятием закона о такси, представляется, что следует предусмотреть и возможность создание единой базы о недобросовестных водителях такси.

В случаях, предусмотренных договором между службой заказа легкового такси и перевозчиком, служба обязана принимать денежные средства за услуги фрахтования легкового такси от фрахтователя и передавать их перевозчику.

В случаях если поездка не состоялась, либо состоялась не по заказанному маршруту, либо со стороны водителя такси была допущена

²²⁴ См.: Taxis and Private Hire Vehicles (Safeguarding and Road Safety) Act 2022 [Электронный ресурс] // <https://www.gov.uk/government/publications/taxis-and-private-hire-vehicles-safeguarding-and-road-safety-act-2022/taxis-and-private-hire-vehicles-safeguarding-and-road-safety-act-2022> (дата обращения 01.02.2024.)

грубость в отношении фрахтователя и пассажиров, если эти действия произошли не по вине фрахтователя, служба заказа легкового такси обязана вернуть деньги за поездку и дать промокод на скидку для будущих поездок. Разумеется, выполнение такой обязанности возможно, если такая обязанность будет установлена законом или договором для фрахтовщика. Служба заказа легкового такси здесь выступает в качестве передаточного звена. Также она обязана принять оперативные меры по возврату денежных средств, если сумма за проезд списалась дважды либо изменилась цена поездки (например, таксист необоснованно завысил тариф).

Еще одной обязанностью может являться прием сообщений от пассажиров о том, что они не чувствуют себя в безопасности и им необходима помощь.

Служба заказа легкового такси обязана предпринимать меры организационного характера по возвращению забытых пассажирами вещей в такси.

Следует обратить внимание на то, что все перечисленные обязанности являются организационными и носят процедурный характер. В частности, когда идет речь о взаиморасчетах, то служба заказа такси лишь передает денежные средства от одного лица другому. Поэтому участие ее в расчетах никак не может свидетельствовать о том, что она получает имущественное предоставления. Отношения между фрахтователем и службой заказа легкового такси по-прежнему остаются неличными неимущественными.

Ответственность за неисполнение условий договора.

Ответственность службы заказа такси должна наступать за неисполнение каждой из перечисленных обязанностей.

За несвоевременную передачу или непередачу заявки перевозчику (водителю) легкового такси целесообразно назначить штраф в размере 25% от стоимости поездки. При этом, виновность службы заказа легкового такси должна устанавливаться на основании записей, сделанных ею в журнале регистрации заявок, который должен предусматривать как время приема

заявки с указанием конкретного фрахтователя, так и время передачи заявки перевозчику (водителю). За отсутствие журнала регистрации у службы заказа такси, либо за невнесение или неправильное внесение в него записей должна наступать административная ответственность.

За неподачу или несвоевременную подачу транспортных средств под посадку целесообразно установить солидарную ответственность фрахтовщика и службы заказа легкового такси. Фрахтователю трудно, а порой невозможно установить кто из них виноват в неисполнении или несвоевременном исполнении обязанности.

Также необходимо установить ответственность за неисполнение обязанности информировать пассажира не позднее, чем через 10 минут с момента, когда транспортное средство должно быть подано под посадку, в виде штрафа, который должен быть уплачен фрахтователю, в размере 25% от стоимости поездки.

За отказ в приеме, непередачу или несвоевременную передачу жалобы фрахтовщику следует установить для службы заказа такси гражданско-правовую ответственность в виде штрафа в пользу фрахтователя.

Как уже отмечалось, неприятные ситуации, связанные с хамством водителей такси, довольно распространенное явление. Судебная защита прав фрахтователей является неэффективной. Так, ситуация с грубым обращением водителя описана в Решении Кунцевского районного суда от 14 января 2022 г. по делу № 2-956/22 по иску Николайчука В.Ф., Селезневой Н.В. к ООО «Яндекс Такси». Истцы просили компенсировать моральный вред, обусловленный тем обстоятельством, что истцы воспользовались услугами агрегатора «ЯНДЕКС.ТАКСИ» и заказали поездку на такси машиной бизнес-класса. Заказанная машина в указанный в заявке срок по адресу отправления не прибыла. В ходе беседы с водителем выяснилось, что заказанная машина ожидает на парковке в нескольких сотнях метров от заявленного адреса. После того, как было установлено местонахождение машины, спустя несколько минут, под дождем, дошли до машины и заняли пассажирские

места. На слова Николайчука В.Ф. о том, что такого с ним ещё никогда не происходило, водитель ответил, что не надо учить его правилам дорожного движения и, что он имеет право высадить пассажиров из машины. Водитель при этом повел себя неадекватно, отказался везти по оплаченному маршруту, выгнал истцов из автомобиля. В результате истцы были вынуждены сделать другой заказ такси и воспользоваться услугами другого водителя, вторично оплатив поездку и опоздав на собрание акционерного общества. Ввиду произошедшего инцидента и, как следствие, возникшего расстройства и нервного напряжения у Селезневой Н.В. значительно повысилось артериальное давление²²⁵. Результат, изложенный в решении суда – в иске отказать. Управы на недостойное поведение водителей такси практически нет. Транспортные компании, которые дорожат своей репутацией могут принести официальные извинения, вернуть деньги за поездку, а иногда и дать промокод на скидку для будущих поездок. Но, это делается добровольно, а не в силу закона. При большом приложении усилий лица, чье право нарушено, можно попытаться добиться снижения рейтинга таксиста и направления его на повторную аттестацию. Если оставить в стороне большие проблемы, связанные с доказательной базой нарушений со стороны водителя, и предположить, что все доказательства вины имеются, остается открытым вопрос о виде, мерах и размере ответственности, которые в действующем законодательстве урегулированы недостаточно полно. Пока теоретически существует возможность взыскания морального вреда и возникших убытков. Однако, требуется также усиление административной ответственности.

Представляется, что следует установить ответственность службы заказа такси за непринятие оперативных мер по возврату денежных средств, если сумма за проезд списалась дважды либо изменилась цена поездки (например, таксист необоснованно завысил тариф). Такая ответственность может выражаться в виде пени, начисленных за каждый день либо час просрочки.

²²⁵ См.: Решение Кунцевского районного суда от 14 января 2022 г. по делу № 2-956/22 [Электронный ресурс]. // Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Выводы:

1. Обоснована необходимость договорного регулирования общественных отношений между фрахтователем и службой заказа легкового такси. Предложена новая конструкция гражданско-правового организационного договора под названием «Договор об организации фрахтования легковым такси». Сформулировано следующее авторское определение данного договора: *По договору об организации фрахтования легкового такси служба заказа легкового такси обязуется передать заявку фрахтователя на перевозку легкового такси фрахтовщику, организовать подачу транспортных средств фрахтовщика под посадку с предоставлением информации фрахтователю о ходе выполнения его заказа.* Данный договор квалифицирован, как безвозмездный, консенсуальный, организационный и многосторонний.

Предметом договора об организации фрахтования легкового такси являются действия службы заказа легкового такси по организации исполнения договора фрахтования легкового такси.

В настоящее время в качестве оферты могут выступать условия и правила пользования услугами службы заказа такси. Предложено для устранения разночтений установить обязанность для службы заказа легкового такси размещать на своих информационных ресурсах свою публичную оферту, в которой предложено заключение договора об организации фрахтования легкового такси. Акцептом выступают конклюдентные действия фрахтователя. Обосновано, что договор фрахтования легкового такси заключается не с момента приема заявки от фрахтователя, а с момента ее доведения службой заказа легкового такси до конкретного фрахтовщика (водителя).

2. Доказано, что в содержание договорного обязательства, вытекающего из договора следующие обязанности об организации фрахтования легкового такси должны входить следующие обязанности службы заказа легкового такси:

3. Помимо указанных в п.п. 9 и 10 ст. 11 и в п. 6 ст. 19 закона о такси обязанностей службы заказа легкового такси о необходимости информирования фрахтователя и о необходимости передачи заявки перевозчику, следует обозначить следующие ее обязанности:

- обеспечить условия для приема заявки фрахтователя, включая предоставление агрегированной информации, обеспечение работы понятного интерфейса, опубликование правил и условий пользования цифровой платформой;
- фиксировать в журнале регистрации заявок время получения заявки с указанием конкретного фрахтователя и время передачи заявки конкретному перевозчику и время принятия такой заявки;
- довести информацию, указанную в заявке до перевозчиков (водителей) и зафиксировать в журнале регистрации заявок перевозчика (водителя), который принял заявку к исполнению;
- организовать подачу исправных транспортных средств фрахтовщика под посадку и довести до фрахтователя время подачи транспортных средств под посадку;
- информировать пассажира не позднее, чем через 10 минут с момента, когда транспортное средство должно быть подано под посадку, о невозможности осуществления заказа в случае изменения обстоятельств;
- оперативно организовывать замену транспортного средства по запросу фрахтователя, в случаях поломки такси в пути следования и иных случаях, не зависящих от фрахтователя, за исключением случаев, предусмотренных законом;
- принимать жалобы на поведение водителей такси и доводить их до сведения перевозчика, принимать зависящие от нее меры по урегулированию конфликтов между фрахтовщиками и фрахтователями;

- в случаях, предусмотренных договором между службой заказа легкового такси и перевозчиком, принимать денежные средства за услуги фрахтования легкового такси от фрахтователя и передавать их перевозчику.

- в случаях если поездка не состоялась, либо состоялась не по заказанному маршруту, либо со стороны водителя такси была допущена грубость в отношении фрахтователя и пассажиров, если эти действия произошли не по вине фрахтователя, вернуть деньги за поездку и дать промокод на скидку для будущих поездок, если такая обязанность установлена законом или договором для фрахтовщика;

- принимать сообщения от пассажиров о том, что они не чувствуют себя в безопасности и им необходима помощь;

- предпринимать меры организационного характера по возвращению забытых пассажирами вещей в такси;

4. Обоснована необходимость установление следующих правил об ответственности службы заказа такси за неисполнение своих обязанностей по договору об организации фрахтования легкового такси:

- за несвоевременную передачу или непередачу заявки перевозчику (водителю) легкового такси служба заказа легкового такси уплачивает фрахтователю штраф в размере 25% от стоимости поездки;

- за неподачу или несвоевременную подачу транспортных средств фрахтовщик и служба заказа легкового такси несут солидарную ответственность;

- за неисполнение обязанности информировать пассажира не позднее, чем через 10 минут с момента, когда транспортное средство должно быть подано под посадку, служба заказа такси несет ответственность в виде штрафа, который должен быть уплачен фрахтователю, в размере 25% от стоимости поездки;

- за отказ в приеме, непередачу или несвоевременную передачу жалобы фрахтовщику следует установить для службы заказа такси

гражданско-правовую ответственность в виде штрафа в пользу фрахтователя в размере 10% от стоимости поездки;

- служба заказа легкового такси несет ответственность за непринятие оперативных мер по возврату денежных средств, если сумма за проезд списалась дважды либо изменилась цена поездки (например, таксист необоснованно завысил тариф), в виде пени, начисленных за каждый день либо час просрочки.

4.3. Договор о совместной деятельности перевозчиков легкового такси

Договор фрахтования корпоративного такси, как уже отмечалось выше, широко используется для удовлетворения имущественных потребностей корпоративных пользователей, что подтверждает и судебная практика²²⁶. Например, в Постановлении Арбитражного суда Московского округа от 14.12.2023 № Ф05-30132/2023 по делу № А40-37809/2023 рассмотрен спор, вытекающий из договора на оказание услуг по организации перевозок пассажиров и багажа легковыми такси, предусматривающий оплату поездок пользователей за счет денежных средств, внесенных на корпоративный счет²²⁷. В Постановлении Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 01.10.2021 №13АП-17707/2021 по делу № А56-19475/2020гр3 указано: «Согласно пункту 1.3 Договора № ЕЧ-101 от 01 августа 2016 года заявка-заказ может направляться фрахтователем фрахтовщику в устном виде на номер телефона фрахтовщика или через мобильное приложение «Таксовичкоф». Заявка-заказ должна содержать индивидуальный номер в реестре корпоративных клиентов ..»²²⁸.

В договоре фрахтования корпоративного такси налицо конструкция договорного перевозчика (перевозчика по договору), который для исполнения своих обязанностей по доставке пассажира имеет право привлекать третьих лиц (фактических перевозчиков), отвечая перед пассажиром за их действия, как за свои собственные. Об этом, в частности отмечено в п. 9 Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26.06.2018 № 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре

²²⁶ См.: Постановление седьмого апелляционного суда от 16.05.2024 №07АП-508/23 (2) по делу № А45-25647/2022 // СПС КонсультантПлюс.

²²⁷ Постановление Арбитражного суда Московского округа от 14.12.2023 № Ф05-30132/2023 по делу № А40-37809/2023 // СПС КонсультантПлюс.

²²⁸ Постановлении Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 01.10.2021 №13АП-17707/2021 по делу № А56-19475/2020гр3 [Электронный ресурс]. // Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции»²²⁹. Подобные правила действуют в английском праве²³⁰. В судебной практике рассматриваются случаи, когда для исполнения своих обязанностей по организации перевозок корпоративных пользователей, например, ООО «Яндекс Такси» привлекает «таксомоторные организации, являющиеся партнерами Сервиса»²³¹. Имеются примеры совместной деятельности перевозчиков такси. Так, в Постановлении Девятого арбитражного апелляционного суда от 22.05.2024 № 09АП-17841/2024 по делу №А40-294608/2019 установлено, что общества (ООО «СКАЙ ТАКСИ», ООО «Драйв Такси», ООО «МТК ТАКСИ») объединили свои усилия²³². В практике имелись случаи использования Интернет-приложения, которое позволяет перевозчикам обмениваться заказами легкового такси. Так, руководитель компании ООО «Семерочка» А. Гусев отмечает: «Наше техническое решение позволяет объединиться всем таксомоторным компаниям Петербурга, сократить расходы, повысить уровень сервиса для пассажиров и составить здоровую конкуренцию «Яндекс.Такси», Uber и GetTaxi»²³³.

Между тем, исходя из положений закона «О такси», лицо, которое передает заказы перевозчику, может действовать исключительно как служба заказа такси. Получается довольно странная ситуация. С одной стороны, законом разрешено транспортной организации, осуществляющей деятельность по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси, не

²²⁹ См.: 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 от 26.06.2018 № 26.

²³⁰ Clarke M.A., Yates D. Contract of carriage by Land and Air. – London, 2008. P 4.

²³¹ Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 04.05.2024 №09АП-18768 по делу №А40-219192/2023 [Электронный ресурс]. // Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»; Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 19.07.2023 №09АП-30552/2023-ГК по делу №А40-25421/2023 [Электронный ресурс]. // Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

²³² Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 22.05.2024 №09АП-17841 по делу №А40-294608/2019 [Электронный ресурс]. // Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

²³³ Такси-кооперация. Службы онлайн-такси собираются подвинуть приложением обмена заказами [Электронный ресурс] // URL: <https://spbit.ru/news/taksi-kooperaciya-sluzhby-onlayn-taksi-sobirayutsya-podvinut-prilozheniem-obmena-zakazami-117232> (дата обращения 10.01.2024).

регистрироваться в качестве службы заказа легкового такси, если заявки на перевозку передаются только водителям, являющимися работниками этой организации. Если же заявки передаются другому перевозчику или иным водителям, не состоящим в штате транспортной компании, то необходимо получить статус службы заказа легкового такси. Но, такая служба не занимается перевозками, а собирает заказы фрахтователей и передает их перевозчику. Следовательно, согласно действующему законодательству исключена ситуация, при которой один перевозчик легкового такси, привлекает для исполнения своих обязанностей другого перевозчика.

Однако, такое положение дел нормальным назвать нельзя. Во-первых, не вполне понятно, почему нельзя привлекать третьих лиц, если они внесены в реестр легковых такси и получили разрешение на осуществление перевозок легковыми такси. Во-вторых, возникают вопросы о различиях в правовой природе двух договоров, а именно договора службы заказа легкового такси с перевозчиком, который является договором на оказание услуг, и договора о совместной деятельности перевозчиков легковыми такси, который является организационным гражданско-правовым договором. Еще раз подчеркнем, что возможность заключения последнего из перечисленных договоров, не предусмотрена действующим законодательством, однако было бы неверно подгонять объективно существующие общественные отношения под положения закона, которые не всегда являются идеальными. Напротив, в процессе законотворческой деятельности следует отталкиваться от природы, подлежащих правовому регулированию, общественных отношений.

В продолжение сказанному следует определить правовую природу договора между перевозчиками легкового такси. В литературе высказано обоснованное мнение о том, что договоры между исполнителем и третьими лицами, на которых исполнитель возложил свои обязанности, является организационным гражданско-правовым договором²³⁴. При этом, отношения между договорным и фактическим перевозчиком строятся на основании

²³⁴ Белов, В.А. Гражданское право. Общая и Особенная части: учебник. М.: ЮрИнфор., 2003. С.324.

отдельного договора. В таком случае в разовом договоре фрахтования легкового такси стороны (фактический перевозчик и корпоративный пользователь) будут отличаться от сторон договора фрахтования корпоративного такси (корпоративного заказчика и договорного перевозчика.)²³⁵.

Договор между договорным и фактическим перевозчиками можно квалифицировать как рамочный организационный, поскольку, во-первых, он направлен на организацию исполнения на систематической основе договоров фрахтования легкового такси, а, во-вторых, не является имущественным, поскольку договорный перевозчик не платит своих денег за оказание услуг фактическому перевозчику, а лишь передает ему денежные средства, полученные от заказчика по договору фрахтования корпоративного такси.

Как и любой организационный договор он является многосторонним, независимо от того, сколько лиц участвует в его заключении. В возникающем из договора правоотношении, нельзя однозначно выделить активную и пассивную стороны²³⁶.

Рамочный характер данного организационного договора определяет многократность его применения к разовым организуемым договорам фрахтования в течение длительного времени²³⁷. При этом условия разовых договоров подчинены условиям организационного договора. Конкретный исполнитель перевозки по договору фрахтования не может изменить условия, предусмотренные рамочным договором, не совершив при этом правонарушение.

Вопреки высказанному в научной литературе мнению²³⁸, поскольку сторонами договора являются перевозчики (фрахтовщики), то к договорам

²³⁵ См.: Андреев В.К. Вопросы ответственности третьих лиц с позиции теории представительства // актуальные проблемы государства и права: Проблемы субъективных прав. Межвузовский сборник научных трудов. Вып. 280. Краснодар: Изд-во Кубан. Ун-та, 1979. С. 34-47.

²³⁶ Гражданское право. Т. 2. Полутом II / Под ред. Е.А. Суханова. – М., 2000. С. 313.

²³⁷ В Гражданском кодексе Квебека такие договоры получили название договоров с дящимся исполнением (Ст. 1383). См.: Гражданский кодекс Квебека. – М.: СТАТУТ, 1999. С. 222.

²³⁸ См.: Денисова М.О. Ответственность и налогообложение в рамках договора код-шеринга // Отрасли права. Аналитический портал. [Электронный ресурс]. // URL: <http://отрасли-права.пф/article/12971> (дата обращения: 14 января 2020 г.); Кмить С.А. О квалификации договора «код-шеринг» на условиях

фрахтования, либо к договорам перевозки пассажиров и багажа его нельзя отнести. Один перевозчик здесь не перемещает другого перевозчика в пункт назначения. Обязанностей по перевозке из этого договора не возникает вообще, поскольку для ее осуществления требуется заключить в будущем отдельный договор фрахтования легкового такси с корпоративным пользователем.

В гражданском праве имеется ряд договоров со схожей организационной направленностью. К их числу можно отнести договоры между перевозчиками при осуществлении перевозок пассажиров и багажа в прямом смешанном сообщении и межрегиональных и межмуниципальных регулярных автомобильных перевозок²³⁹. Также примером могут служить узловые соглашения между транспортными организациями, направленными на организацию исполнения договора перевозки грузов в прямом смешанном сообщении. На их организационный характер неоднократно обращали внимание специалисты в сфере транспортного права²⁴⁰.

Рассматриваемый договор аналогичен договору код-шеринга, который заключают авиаперевозчики на воздушном транспорте. Здесь также в качестве сторон выступают договорной и фактический перевозчики, заключающие договор в пользу третьего лица. При этом, отношения между перевозчиками являются организационными для организуемых отношений между фактическим перевозчиком и пассажиром. Так, Д.С. Федотова убедительно доказала, что договор код-шеринга является разновидностью договоров о совместной деятельности, и является «соглашением

блокирования мест // Комментарий практики рассмотрения экономических споров (судебно-арбитражной практики) / под ред. В.Ф. Яковлева. М.: КОНТРАКТ, 2015. Вып. 21. С. 94.

²³⁹ См.: федеральный закон №220 от 13.07.2015 «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 (часть I), ст. 4346.

²⁴⁰ См.: Астановский, Г.Б. Комментарий к уставу железных дорог СССР / под ред. Г.Б. Астановского. М.: Юрид. лит., 1986. С.242.; Быков, А.Г., Половинчик, Д.И., Савичев, Г.П. Комментарий к Уставам автомобильного транспорта союзных республик. – М., 1978. С.160.; Витрянский, В.В. Договоры, регулирующие перевозки грузов в прямом смешанном сообщении // Хозяйство и право. 2001. № 6. С.39.; Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров: дис. ... доктора юрид. наук. М., 2012. С. 404. Пугинский, Б.И. Коммерческое право. С.288.

перевозчиков об организации систематических совместных перевозок»²⁴¹. Примечательно, что договоры код-шеринга не привязаны к виду транспорта, поскольку на практике известны заключения таких договоров между воздушными и железнодорожными перевозчиками²⁴². Не исключено, что и участниками такого договора могут выступать и организации автомобильного транспорта.

Таким образом, в систему договоров перевозок такси автомобильным транспортом следует включить договор между транспортными организациями, а именно, между договорным перевозчиком и фактическим перевозчиком, который можно назвать «договоры о совместной деятельности перевозчиков легкового такси» или *Sharing taxi charter*. Можно дать следующее определение данному договору: *по договору о совместной деятельности перевозчиков легкового такси, фрахтовщик, заключивший договор фрахтования корпоративного такси с заказчиком, и фактический перевозчик легкового такси организуют исполнение договора фрахтования легкового такси в пользу корпоративного пользователя (фрахтовщика).*

Итак, мы видим, что правовая природа одних и тех же договорных отношений ввиду несовершенства действующего законодательства квалифицируется по-разному. Если транспортная организация, принявшая на себя обязанность не только передать заказ фрахтователя перевозчику, но и осуществить саму перевозку, не только передает фактическому перевозчику сам заказ, но и возлагает на него обязанность осуществить перевозку, то такой договор будет являться рамочным организационным договором о совместной деятельности. Здесь передача заказа является действием по возложению обязанностей на третье лицо. Если та же самая транспортная

²⁴¹ См.: Федотова Д.С. Договорное регулирование совместной деятельности исполнителей транспортных услуг по перевозке пассажиров и багажа: дис. ... канд. юрид. наук. – Ульяновск, 2020. С. 130.; Morozov S.Yu. Fedotova D.S. Agreement-Based Regulation of Joint Activities in Energy and Transport Industries // Journal of Environmental Treatment Techniques. 2020. Volum. 8. Issue 1. Pp. 291-298.

²⁴² Qatar Airways объявила о сотрудничестве с немецким железнодорожным перевозчиком Deutsche Bahn [Электронный ресурс] // URL: https://travel.rambler.ru/other/43491538/?utm_content=travel_media&utm_medium=read_more&utm_source=copy_link (дата обращения – 20.08.2024.).

организация не принимает на себя обязанность доставить пассажира в пункт назначения, а лишь передает заказ другому перевозчику, то заключается договор, направленный на оказание услуг перевозчику, в котором исполнителем является служба заказа легкового такси. Как известно, один и тот же договор не может быть одновременно имущественным и организационным.

Выводы:

1) В систему договоров перевозок такси автомобильным транспортом следует включить договор между транспортными организациями, а именно, между договорным перевозчиком и фактическим перевозчиком, который можно назвать «договоры о совместной деятельности перевозчиков легкового такси» или Sharing taxi charter.

2) Можно дать следующее определение данному договору: *по договору о совместной деятельности перевозчиков легкового такси, фрахтовщик, заключивший договор фрахтования корпоративного такси с заказчиком, и фактический перевозчик легкового такси организуют исполнение договора фрахтования легкового такси в пользу корпоративного пользователя (фрахтовщика);*

3) Необходимо внести изменения в действующее законодательство, предусматривающее возможность одного перевозчика легкового такси возлагать свои обязанности по перевозке пассажира в пункт назначения на другого перевозчика при условии, что последний имеет право осуществлять деятельность по перевозке пассажиров легковыми такси, внесен в реестр перевозчиков такси и имеет все необходимые разрешения, предусмотренные законом.

Заключение

Диссертационное исследование позволило выявить несовершенство системы договоров в сфере перевозок такси автомобильным транспортом, что ограничивает возможность реализации ею своего интегративного свойства – преобразование общественных отношений в сфере перевозок такси автомобильным транспортом. Обоснован вывод о том, что для помимо нерегулярности перевозок и необходимости предоставления вместимости транспортного средства к квалифицирующим признакам перевозки такси необходимо отнести признак оперативности перевозки, который имеет определяющее значение для конечного потребителя транспортных услуг. Вид транспорта не влияет на возможность признания доставки пассажиров и грузов перевозками такси. Исторически такие перевозки осуществлялись гужевым транспортом. Выявлено, что перевозки такси автомобильным транспортом осуществляются по заказу, что свидетельствует о необоснованности деления нерегулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа на перевозки по заказу и перевозки легковыми такси. Сформулировано понятие регулярных и нерегулярных перевозок. Данные выводы влияют на определение интегративного свойства исследованной договорной системы и функции ее отдельных элементов.

В основу моделирования статической структуры системы договоров автомобильных пассажирских перевозок легковыми такси положен критерий направленности гражданско-правовых договоров. Исходя из этого, система включает две подсистемы правовых средств: 1) правовые средства, направленные на оказание услуг в сфере перевозок такси; 2) правовые средства, направленные на организацию правоотношений по перевозке такси.

Правовые средства, направленные на оказание услуг в сфере перевозок такси, включают в себя две подсистемы правовых средств второго уровня: 1) правовые средства, направленные на доставку пассажира либо груза

автомобилями такси; 2) правовые средства, направленные на обеспечение доставки такси. Третью ступень для рассматриваемой подсистемы правовых средств в зависимости от объекта перевозки составляют две подсистемы правовых средств, направленных на доставку пассажира либо груза автомобилями такси: 1) направленные на оказание услуг фрахтования легкового такси; 2) направленные на оказание услуг фрахтования грузового такси.

Выявлено отсутствие таких необходимых компонентов системы, как договор об организации фрахтования легкового такси и договор фрахтования грузового такси, что не в полной мере позволяет реализовать системе свое главное назначение, выраженное в интегративном свойстве. В результате диссертационного исследования смоделированы правила о данных договорах, включая их определение, предмет, существенные условия, содержание и ответственность сторон.

Сформулировано авторское определение договора фрахтования легкового такси, подчеркивающее, что предоставление вместимости транспортного средства – это лишь одно из условий осуществления перевозки, ради которой и заключается данный договор.

Доказано, что договор об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом является разновидностью договора аренды, осложненного услугами по частичной технической эксплуатации и иных услуг, связанных с перевозкой пассажира. При этом, доказана неразрывная связь таких услуг, как с договором аренды транспортного средства, так и с договором фрахтования легкового такси. Обосновано, что без оказания этих услуг цели аренды транспортных средств достигнуты быть не могут. При этом, обоснована необходимость в обособлении услуг, которые арендодатель выполняет самостоятельно и услуг, которые он только организует, а их выполнение осуществляют третьи лица. Поскольку часть действий по технической эксплуатации совершают другие лица, а еще одну часть (техническое использование транспортного

средства) совершает арендатор, то арендодатель оказывает услуги по технической эксплуатации лишь частично. Аргументирована необходимость уточнения названия данного договора. Предложено его именовать как «договор об обеспечении перевозок легковыми такси».

Поскольку договор об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом квалифицирован как договор аренды выявлена невозможность применительно к действующему законодательству отнести его ни к договору аренды транспортных средств с экипажем, ни к договору аренды транспортных средств без экипажа. В этой связи доказана необходимость совершенствования правил о договоре транспортных средств без экипажа, который должен предусматривать как аренду без оказания услуг по технической эксплуатации транспортного средства, так и с частичным оказанием таких услуг. Предложена авторская формулировка определения данного договора.

Обоснована необходимость установления правил об ответственности службы заказа такси и (или) фрахтовщика перед фрахтователем (пассажиром) за несвоевременную передачу или непередачу заявки перевозчику (водителю) легкового такси, за неподачу или несвоевременную подачу транспортных средств, за неисполнение обязанности информировать пассажира не позднее, чем через 10 минут с момента, когда транспортное средство должно быть подано под посадку, за отказ в приеме, непередачу или несвоевременную передачу жалобы фрахтовщику, за непринятие оперативных мер по возврату денежных средств, если сумма за проезд списалась дважды либо изменилась цена поездки.

Список использованной литературы

Нормативно-правовые акты Российской Федерации

- 1) Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ (ред. от 11.03.2024) // Собрание законодательства РФ. 05.12.1994. №32. Ст. 3301.
- 2) Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 24.07.2023) // Собрание законодательства РФ. 29.01.1996. №5. Ст. 410.
- 3) Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 08.08.2024) // Собрание законодательства РФ. 07.01.2002. №1 (ч. 1), ст. 1.
- 4) Федеральный закон «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» от 22.12.2022 г. №580-ФЗ (ред. от 01.09.2023) // Собрание законодательства РФ. 02.01.2023. № 1 (часть 1). Ст. 27.
- 5) Федеральный закон от 27.11.2018 №422 «О проведении эксперимента по установлению специального налогового режима «Налог на профессиональный доход» // СЗ. РФ. 03.12.2018. № 49. (часть I). Ст. 7494.
- 6) Федеральный закон от 13.07.2015 г. № 220 «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» (ред. 08.08.2024) // Собрание законодательства РФ. 20.07.2015. №29. (часть I). Ст. 4346.

7) Федеральный закон от 28 декабря 2013 г. №442-ФЗ «Об основах социального обслуживания граждан в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2013. №52 (часть I). Ст. 4563.

8) Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (ред. 19.10.2023) // Собрание законодательства РФ. 2007. №46. Ст. 5555.

9) Федеральный закон от 10.01.2003 №17-ФЗ «О железнодорожном транспорте» (ред. 13.06.2023) // Собрание законодательства РФ. 13.01.2003. №2. Ст. 169.

10) Федеральный закон от 24 ноября 1995 г. №181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации» (ред. 28.04.2023) // Собрание законодательства РФ. 1995. №48. Ст. 4563.

11) Федеральный закон от 07.02.1992 №2300-1 «О защите прав потребителей» (08.08.2024) // СЗ РФ. 15.01.1996. №3. Ст. 140.

12) Постановление Правительства РФ от 30.05.2023 №872 «Об утверждении требований к периоду передачи заказов легкового такси перевозчикам легковым такси службами заказа легкового такси» // СЗ РФ. 05.06.2023. №23 (часть I) Ст. 4182.

13) Постановление Правительства РФ от 01.10.2020 №1586 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» (ред. 23.03.2024) // СЗ РФ. 12.10.2020. №41. Ст. 6428.

14) Постановление Правительства РФ от 21.12.2020 № 2200 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом и о внесении изменений в пункт 2.1.1 Правил дорожного движения Российской Федерации» (ред. 30.12.2022) // Собрание законодательства РФ. 28.12.2020. №52 (часть II). Ст. 8877.

15) Постановление Правительства РФ от 08.06.2011 № 451 «Об инфраструктуре, обеспечивающей информационно-технологическое

взаимодействие информационных систем, используемых для предоставления государственных и муниципальных услуг и исполнения государственных и муниципальных функций в электронной форме» (ред. от 11.06.2024) // Собрание законодательства РФ. 13.06.2011. № 24. Ст. 3503.

16) Постановление Правительства РФ от 20.11.2003 № 703 «Об утверждении правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования» (ред. 14.12.2006) // Собрание законодательства РФ. 24.11.2003. №47. Ст. 4522.

17) Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» (ред. от 02.06.2023) // Собрание актов Президента РФ. 22.11.1993. № 47. Ст. 4573.

18) Распоряжение Правительства РФ от 02.06.2016 №1083-р «Об утверждении Стратегии развития малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации на период до 2030 года» // Собрание законодательства РФ. 13.06.2016. №24. Ст. 3549.

19) Письму Министерства финансов РФ от 22.12.2022 №03-04-07/125960 «Об НДС и взносах с оплаты организацией поездок работников на такси» // Нормативные акты для бухгалтера. 2023. №4.

20) Письмо Министерства финансов Российской Федерации от 19 апреля 2021 г. № 03-11-11/29234 // СПС КонсультантПлюс.

21) Письмо Министерства труда и социальной защиты РФ от 03.03.2020 №16-1/В-87 // СПС КонсультантПлюс.

22) Приказ Ростехнадзора от 11.10.2017 № 421 «Об утверждении руководства по безопасности использования атомной энергии «Установление и методы мониторинга ресурсных характеристик контрольно-измерительных приборов и автоматики атомных станций»» // СПС КонсультантПлюс.

23) Информационное письмо Минфина России от 24 июня 2016 года № ИС-учет-3 // СПС КонсультантПлюс.

24) Постановление Государственного комитета СССР по стандартам от 13 июля 1983 г. № 3105 «Об утверждении ГОСТ-25866-83 «Эксплуатация техники. Термины и определения» // СПС КонсультантПлюс

Регламенты

25) Регламент оказания услуг «Социального такси» по перевозке маломобильной категории граждан (инвалидов) и многодетных семей, проживающих в малоэтажном жилищном фонде г. Москвы, по индивидуальным и коллективным заявкам // Мосгортранс. URL: <https://mosgortrans.ru/> (дата обращения – 10.08.2024).

Нормативно-правовые акты других государств

26) Гражданский кодекс Квебека. – М.: СТАТУТ, 1999. 472 с.

27) Personenbeförderungsgesetz (PBefG) [Электронный ресурс] // URL: <https://www.bra.nrw.de/system/files/media/document/file/personenbefoerderungsgesetz.pdf> (дата обращения 09.08.2024.)

28) Taxis and Private Hire Vehicles (Safeguarding and Road Safety) Act 2022 [Электронный ресурс] // <https://www.gov.uk/government/publications/taxis-and-private-hire-vehicles-safeguarding-and-road-safety-act-2022/taxis-and-private-hire-vehicles-safeguarding-and-road-safety-act-2022> (дата обращения 01.02.2024.)

Законопроекты и пояснительные записки к ним

29) Пояснительная записка к Законопроекту № 864881-7 «О государственном регулировании деятельности по перевозке легковыми такси и деятельности служб заказа легкового такси и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [Электронный ресурс] // URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/864881-7> (дата обращения)

Книги

- 30) Аверьянов А.Н. Системное познание мира. – М., 1985. 261 с.
- 31) Алексеев С.С. Право: азбука – теория – философия. Опыт комплексного исследования. – Москва : Статут, 1999. 709 с.
- 32) Ансон В. Договорное право. М., 1984. 463 с.
- 33) Антология уральской цивилистики, 1925 – 1989: сборник статей. Афанасьев В.Г. Системность и общество. – М., 1980. 368 с.
- 34) Астановский Г.Б. Комментарий к уставу железных дорог СССР / под ред. Г.Б. Астановского. – М.: Юрид. лит., 1986. 397 с.
- 35) Афанасьев В.Г. Общество: системность, познание и управление. – М., 1981. 432 с.
- 36) М.: Статут, 2001. 429 с.
- 37) Ахметова Г.З. Система институтов российского договорного права: единство, дифференциация, взаимодействие. – М., 2017. 201 с.
- 38) Байбак В.В., Бевзенко Р.С., Беляева О.А. и др. Договорное и обязательственное право (общая часть): к ст. 307-453 Гражданского кодекса Российской Федерации / Отв. Ред. А.Г. Карапетов. – М., 2017 (комментарий к ст. 429 – А.Г. Карапетов). – М.: Статут, 2017. 1120 с.
- 39) Блауберг И.В., Садовский В.Н. Юдин Б.Г. Системный подход: Предпосылки, проблемы, трудности. – М., 1969. 48 с.
- 40) Боярская Ю.Н. Договор аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации / Под ред. Е.В. Вавилина. – М.: Статут, 2016. 152 с.
- 41) Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Договоры о передаче имущества. Книга 2. 4-е изд. , стереотипное. – М.: Статут, 2002. 795 с.

- 42) Брагинский М.И. Витрянский В.В. Договорное право: Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. – М.: «Статут», 2003. 910 с.
- 43) Быков А.Г., Половинчик Д.И., Савичев Г.П. Комментарий к Уставу автомобильного транспорта РСФСР. . – М.: Юрид. лит., 1973. 280 с.
- 44) Вавилин, Е.В. Осуществление и защита гражданских прав. М.: Волтерс Клувер, 2009. 415 с.
- 45) Вавилин Е.В. Осуществление прав и исполнение обязанностей по договору аренды транспортных средств. М.: Волтерс Клувер, 2009. 127 с.
- 46) Виниченко Ю.В. Гражданский оборот: опыт системного исследования. – Иркутск: Изд-во БГУ, 2019. 374 с.
- 47) Вунш Г. Теория систем. – М., 1978. 288 с.
- 48) Гамбаров Ю.С. Гражданское право: Общая часть. – М., 2003. 796 с.
- 49) Гиргван Дж. Прикладная общая теория систем. В 2 т. – М., 1981. 336 с.
- 50) Гражданско-правовые механизмы в цивилистических исследованиях: монография / Отв. Ред. С.Ю. Морозов. – М.: Проспект, 2023. 600 с.
- 51) Губанов В.А., Захаров В.В., Коваленко А.Н. Введение в системный анализ. – Л., 1988. 227 с.
- 52) Дорохова Н.А. Договоры об оказании информационных услуг: монография. – М.: Проспект, 2022. 176 с.
- 53) Егоров Н.Д. Гражданско-правовое регулирование общественных отношений: единство и дифференциация. Л.: Издательство Ленинградского университета, 1988. – 176 с.
- 54) Жилин Д.М. Теория систем: Опыт построения курса. 170 с.
- 55) Керимов Д.А. Методология права: Предмет, функции, проблемы философии права. – 4-е изд. – М.: Изд-во СГУ, 2008. 521 с.

- 56) Клейн, Н.И. Организация договорно-хозяйственных связей. М.: Юрид. лит., 1976. 192 с.
- 57) Козлова Е.Б. Система договоров, направленных на создание объектов недвижимости. – М.: КОНТРАКТ, 2013. 368 с.
- 58) Комментарий к Гражданскому кодексу РСФСР / Под ред. С.Н. Братуся, О.Н. Садикова. – М.: Юрид. лит., 1982. 678 с.
- 59) Коршунов Н.М. Конвергенция частного и публичного права: проблемы теории и практики. – М.: Норма: ИНФРА-М, 2011. 240 с.
- 60) Кремянский В.И. Методологические проблемы системного подхода. – М., 1977. 287 с.
- 61) Кузнецов Б.Л. Основы общей теории систем. – Набережные Челны, 1997. 132 с.
- 62) Кузьмин В.П. Принцип системности в теории и методологии К. Маркса. – М., 1986. 312 с.
- 63) Кулаков В.В. Обязательство и осложнение его структуры в гражданском праве России. – М., 2009. 238 с.
- 64) Маркс К., Энгельс Ф. Соч. Т. 23. 630 с.
- 65) Менгер К. Основания политической экономии / пер. Г. Тичкина, И. Азбегуза; под ред. Р.М. Орженцкого. – М.: Директмедиа Паблишинг, 2008. 495 с.
- 66) Морозов С.Ю. Постатейный комментарий к Федеральному закону от 8 ноября 2007 г. №259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта». – Саратов: Ай Пи Эр Медиа, 2009. 152 с.
- 67) Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров. – М.: «Норма», 2011. 352 с.
- 68) Морозов С.Ю. Справочник по перевозке грузов, пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом + CD-диск с правовой системой ГАРАНТ. – Саратов: Ай Пи Эр Медиа, – М.: СПС ГАРАНТ, 2009. 152 с.

- 69) Новицкий И.Б., Лунц Л.А. Общее учение об обязательстве. – М.: Юридическая литература, 1945. 416 с.
- 70) Общая теория систем: пер. с англ. – М., 1966. 187 с.
- 71) Покровский И.А. Основные проблемы гражданского права. – М., 2000. 349 с.
- 72) Пугинский Б.И. Теория и практика договорного регулирования. – М.: ИКД «Зерцало-М», 2008. 224 с.
- 73) Разумов О.С., Благодатских В.А. Системные знания, концепция, методология, практика. – М., 2006. 400 с.
- 74) Ракитов А.И. Философские проблемы науки. Системный подход. – М., 1977. 270 с.
- 75) Реутов В. П. Функциональная природа системы права. Пермь, 2002. 161 с.
- 76) Романец Ю.В. Система договоров в гражданском праве России. – М., 2001. 495 с.
- 77) Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981. 286 с.
- 78) Садовский В.Н. Основания общей теории систем. – М., 1974. 276 с.
- 79) Садовский В.Н. Системный подход и общая теория систем. – М., 1980. 29 с.
- 80) Сафиуллин Д.Н. Теория и практика правового регулирования хозяйственных связей в СССР. – Свердловск, 1980. 139 с.
- 81) Седьмой Пермский конгресс ученых-юристов (г. Пермь, 18-19 ноября 2016 г.): сборник научных статей / В.В. Акинфеева, Л.А. Аксенчук, А.А. Ананьева и др. отв. Ред. В.Г. Голубцов, О.А. Кузнецова. – М.: Статут, 2017. 592 с.
- 82) Смирнов В.Т. Транспортно-экспедиционное обслуживание граждан // Гражданское право и сфера обслуживания. Межвузовский сборник научных трудов. – Свердловск, 1984. 152 с.

- 83) Трепицын Н.Н. Гражданское право губерний царства польского и русское въ связи с проектом гражданского уложения. Общая часть обязательственного права. – Варшава, 1914. 354 с.
- 84) Уемов А.И. Системный подход и общая теория систем. – М., 1978.
- 85) Филиппова С.Ю. Частноправовые средства организации и достижения правовых целей. – М: Статут, 2011. 320 с.
- 86) Халфина Р.О. Значение и сущность договора в советском социалистическом праве. М., 1952. 140 с.
- 87) Ходунов М.Е. Правовое регулирование деятельности транспорта. – М., 1965. 164 с.
- 88) Цветков И.В. Договорная дисциплина в хозяйственной деятельности предприятий: теория и практика. – М. 2006. 188 с.
- 89) Чеговадзе Л.А. О договорах и сделках как юридических фактах // Консультант Плюс [Электронный ресурс] : справочно-правовая система.
- 90) Шершеневич Г.Ф. Общая теория права. – М., 1910. Вып. 1. 839 с.
- 91) Эннекцерус Л. Курс Германского гражданского права. Т. I. Полтом 2. М.: Изд-во иностранной литературы, 1949. 483 с.
- 92) Южаков В.Н. Система, целое, развитие. – Саратов., 1981. 94 с.
- 93) Яковлев В.Ф. Гражданско-правовой метод регулирования общественных отношений. 2-е изд. доп. – М., 2011. 238 с.
- 94) Clarke M.A., Yates D. Contract of carriage by Land and Air. – London, 2008. 720 p.

Учебники и учебные пособия

- 95) Белов В.А. Гражданское право. Общая и Особенная части: учебник. М.: ЮрИнфор., 2003. 959 с.
- 96) Быков А.Г., Половинчик Д.И. Основы автотранспортного права: Учебник. 3-е изд. – М.: Юрид. лит., 1986. 336 с.

- 97) Волкова В.Н., Денисов Д.А. Теория систем: учеб. пособие. – М., 2006. 511 с.
- 98) Гамбаров Ю.С. Гражданское право. Общая часть. – М., 2003. 796 с.
- 99) Глущенко А.А. Эксплуатация автомобилей и тракторов: учебное пособие для студентов инженерно-физического факультета / А.А. Глущенко–Ульяновск: УлГУ, 2019. 280 с.
- 100) Гражданское право. Т. 2. Полутом II / Под ред. Е.А. Суханова. – М., 2000. 544 с.
- 101) Гражданское право: учеб. в 3т. Т.1. / Е.Н. Абрамова, Н.Н. Аверченко, Ю.В. Байгушева [и др.]; под ред. А.П. Сергеева. – М.: РГ Пресс, 2010. 1008 с.
- 102) Егиазаров В.А. Транспортное право: Учебник. – 2-е изд., перераб. и доп. – Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации. – М.: ЗАО «Юстицинформ», 2004. 344 с.
- 103) Морозов С.Ю. Транспортное право : учебник для вузов / С. Ю. Морозов. – 5-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство Юрайт, 2023. 305 с.
- 104) Пугинский, Б.И. Коммерческое право России. М. : Юрайт Издат, 2003. 471 с.
- 105) Тарасов М.А. Транспортное право. – Ростов н/Д: Издательство Ростовского университета, 1968. 236 с.

Статьи из периодической печати

- 106) Абкеримов С.А. Социальное такси // Наука, образование и культура. 2019. №3. С. 68-71.
- 107) Ананьева А.А. Оперативное управление в гражданском праве // Юрист. 2016. №13. С. 9-13.

108) Ананьева А.А. Совершенствование правового и индивидуального регулирования работы сервисов заказа услуг такси как одна из мер, направленных на защиту прав пассажиров // Транспортное право. 2020. № 4. С. 20-23.

109) Ананьева А.А. Фрахтование остается вне поля зрения законодателя // Транспортное право. 2014. №2. С. 6-8.

110) Андреев В.К. Вопросы ответственности третьих лиц с позиции теории представительства // актуальные проблемы государства и права: Проблемы субъективных прав. Межвузовский сборник научных трудов. Вып. 280. Краснодар: Изд-во Кубан. Ун-та, 1979. С. 34-47.

111) Афанасьев С. Ф. Рецензия на учебник «альтернативное разрешение споров» под редакцией Е. А. Борисовой // Вестник гражданского процесса. 2019. № 5. С. 271-278.

112) Баринов Н.А. Категория «имущественные потребности» – инновация в гражданском праве // Вестник Нижегородского университета Н.И. Лобачевского. 2014. № 3 (2). С. 30-33.

113) Башмакова И.В. К вопросу организации деятельности социального такси // Социальное и пенсионное право. 2024. № 1. С. 43-46.

114) Белов В.А. Наука гражданского права как система // Гражданское право: актуальные проблемы теории и практики / под. общ. ред. В.А. Белова. – М.: Юрайт-Издат, 2007. С. 161-196.

115) Блауберг И.В., Садовский В.Н. Юдин Б.Г. Системный подход в современной науке // Проблемы методологии системных исследований. – М., 1970. 48 с.

116) Блауберг И.В., Садовский В.Н. Юдин Б.Г. Философский принцип системности и системный подход // вопросы философии. 1978. №8. С.49-53.

117) Бормотова М.А., Рогожина К.С. Учение Н.А. Барина об имущественных потребностях и гражданско-правовых средствах их обеспечения // Вопросы российской юстиции. Вып. 24. С. 125-131.

- 118) Бошно С.В. Норма права: понятие, свойства, классификация // Право и современные государства. 2014. № 4. С. 49-60.
- 119) Вавилин Е.В. Договор аренды транспортных средств // Известия вузов. Правоведение. (СБП). 1999. №2. С. 148-155.
- 120) Вавилин Е.В. Ответственность сторон по договору аренды транспортных средств // Туризм: право и экономика. 2010. №1. С. 19-22.
- 121) Вайпан В.А. Правовое регулирование транспортной деятельности (лекция в рамках учебного курса «Предпринимательское право») // Предпринимательское право. Приложение «Бизнес и право в России и за рубежом». 2012. №3. С. 6.
- 122) Велиева А.Р. Смешанный характер договора по использованию объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта // Транспортное право. №2. 2007. С. 27-30.
- 123) Витрянский, В.В. Договоры, регулирующие перевозки грузов в прямом смешанном сообщении // Хозяйство и право. 2001. № 6. С.25-45.
- 124) Гонгало, Б.М. Предмет гражданского права // Проблемы гражданского права. Институт частного права. М.: Статут, 2003. С. 19–20.
- 125) Данилова Л.Я. Организационные гражданско-правовые договоры // Законы России: опыт, анализ, практика. 2009. № 1. С. 11-19.
- 126) Дерюгина Т.В. Правовая природа договора, опосредующего возникновение правоотношений с участием агрегатора // Гражданское право. 2018. №6. С. 3-6.
- 127) Долгов С.Г. Гражданско-правовая ответственность агрегаторов такси // Гражданское право. 2021. №1. С. 3-7.
- 128) Ерманбетов А.С. Административно-правовые аспекты регулирования деятельности легкового такси в России // Административное право и процесс. 2023. №6. С. 49-51.
- 129) Игнатова Ю.Н. Договор аренды транспортных средств с экипажем // Юрист. 2014. №15. С. 28-30.

130) Илларионова, Т.И. Гражданско-правовые организационные отношения и способы их защиты // Гражданское право, экономика и стандартизация: сборник. Свердловск: УрГУ, 1978. Вып. 64. С. 22-32

131) Казиева, Г.Т. Об организационных отношениях как предмете правового регулирования // Предмет, метод и система гражданского права. С. 152.

132) Каримуллина Э.А. Проблемы компенсации вреда жизни и здоровью пассажиров легкового такси // Транспортное право. 2023. №2. С. 13-16.

133) Керселян А.С. Заключение договора на торгах: гражданско-правовой анализ структурных элементов // Вестник экономического правосудия Российской Федерации. 2023. №2. С. 105-141.

134) Кмить С.А. О квалификации договора «код-шеринг» на условиях блокирования мест // Комментарий практики рассмотрения экономических споров (судебно-арбитражной практики) / под ред. В.Ф. Яковлева. М.: КОНТРАКТ, 2015. Вып. 21. С. 87 - 108.

135) Красавчиков, О.А. Гражданские организационно-правовые отношения // Советское государство и право. 1966. № 10. С. 50-57.

136) Липавский Б.В. Договор морской перевозки груза с условием предоставления всего судна, части его или определенных судовых помещений (чартер) // Транспортное право. №4. 2004. С. 19-24.

137) Михайлов А.В. Перспективы развития законодательства о предпринимательской деятельности в условиях цифровой экономики // Предпринимательское право. Приложение «Право и бизнес». 2019. №3. С. 13-18.

138) Майданик, Р.А. Система и предмет гражданского права Украины: Организационные и корпоративные отношения // Гражданское право в системе права: материалы Междунар. науч.-практ. конф. (в рамках Ежегодных Цивилистических чтений) (Алматы, 17–18 мая 2007 г.). Алматы : НИИ частного права, 2007. С. 38-46.

139) Мельникова Т.Е., Мельников С.Е., Боровков А.О. Проблемы защиты прав пассажиров в сфере таксомоторных перевозок // Вестник Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ). 2018. №1 (52). С. 107-112.

140) Михеева Н.В. Транспортно-экспедиционное обслуживание на железной дороге // Закон. №7. 2008. С. 97-105.

141) Морозов, С.Ю. К вопросу о систематизации организационных договоров // Закон и право. 2009. № 7. С. 40-42.

142) Насырова Е. Комментарий к Письму Министерства финансов РФ от 22.12.2022 №03-04-07/125960 [Об НДС и взносах с оплаты организацией поездок работников на такси] // Нормативные акты для бухгалтера. 2023. №4.

143) Наумова Р.Л. Фактический и договорный перевозчик: основания и правовые последствия классификации // Вестник Саратовской государственной юридической академии. №4 (87). 2012. С. 114-118.

144) Никитина А.П., Михайлова А. Д. Организация морских перевозок по договору фрахтования морского судна. Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского Юридические науки. – 2019. – Т. 5 (71). № 3. С. 380-386.

145) Новик А.А. Проблемные вопросы законодательства, регулирующие пассажирские перевозки автомобильным транспортом // Транспортное право. №4. 2007. С. 9-11

146) Попов А.Я. Правовая природа договора на транспортно-экспедиционное обслуживание при железнодорожных перевозках грузов // Сборник аспирантских работ. Вып. 11. Свердловск, 1970. С.134-140.

147) Пугинский Б.И. Составные обязательства в гражданском праве // Вестник МГУ. Серия 11. Право. 2003. №6. С. 10-46.

148) Рублевский М.И. Правовая природа договора фрахтования воздушного судна (воздушный чартер) по законодательству Российской Федерации // Вестник Омского университета. Серия «Право». 2012. № 4 (33). С. 94-102.

149) Семеусов В.А. О понятии функций хозяйственного договора // Хозяйственный механизм и право: сборник научных трудов. Ижевск, 1985. С. 104.

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

151) Сморчкова В.И., Ларина С.Е., Москалева Н.Б. Меры по обеспечению динамичного развития службы «Социальное такси» в субъектах Российской Федерации // Государственная служба. 2019. Т. 21. С. 93-101.

152) Соколов Д.В. Об отдельных проблемах обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов легковыми такси // Транспортное право. 2020. №4. С. 8-11.

153) Соломин С.К., Соломина Н.Г. Понятие владельца источника повышенной опасности // Закон. 2015. №10. С. 132-137.

154) Ткаченко Е.В. О месте договора на оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в системе обязательств гражданского права // Транспортное право. №3. 2007. С. 30-34.

155) Ткаченко Е.В. Порядок исполнения договора на оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования // Транспортное право. №3. 2006. С. 43-45.

156) Ткаченко Е.В. Правовое регулирование предоставления инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования // Журнал российского права. 2008. №10 (142). С. 80-86.

157) Уткин В.В. К вопросу о правовом регулировании смарт-контрактов // Хозяйство и право. 2022. №11. С. 92-98.

158) Филимонов Г.В. Соотношение договора фрахтования (ст. 787 ГК РФ) и фрахтования на время (ст. 632 ГК РФ) // Транспортное право. 2020. №3. С. 10-13.

159) Хаснутдинов А.И. О предмете договора на транспортно-экспедиционное обслуживание // Вопросы государства и права. – Иркутск, 1968. С. 60-67.

160) Эрох Ю. Российский рынок легкового такси: проблемы и государственное управление // Экономическая политика. 2020. Т. 15. №4. С. 138-163.

161) Юдин Э.Г. К анализу внутреннего строения общественных обобщенных системных концепций // Проблемы методологии системного исследования. – М., 1970. С. 443-453.

162) Klaus Ramming Reform des Seehandelsrechts - eine erste Stellungnahme zum Abschlussbericht der Sachverständigengruppe // Zeitschrift für Schifffahrtsrecht. 2009. № 133. S. 357 - 380.

163) Morozov S.Yu. Fedotova D.S. Agreement-Based Regulation of Joint Activities in Energy and Transport Industries // Journal of Environmental Treatment Techniques. 2020. Volum. 8. Issue 1. Pp. 291-298.

164) Musielak H.J. Vertragsfreiheit und ihre Grenzen // Legal Training. № 10. 2017. S. 949-954.

Диссертации и авторефераты диссертаций

165) Ананьева А.А. Договорное регулирование оказания услуг по управлению перевозками. Дис. ... доктора юрид. наук. – М., 424 с.

166) Андреев В.К. Правовые вопросы транспортно-экспедиционного обслуживания: автореферат дисс ... канд. юрид. наук. М., 1972. 25 с.

167) Андреев С.В. Правовое регулирование деятельности оператора железнодорожного подвижного состава. Автореферат дисс. ... канд. юрид. наук. – М., 2017. 31 с.

168) Ахметьянова З.А. Правовой статус имущества юридических лиц: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 1998. 20 с.;

169) Баринов Н.А. Гражданско-правовые проблемы удовлетворения имущественных потребностей советских граждан. Автореферат дисс. ... доктора юрид. наук. – М., 1988. 32 с.

170) Батурина А.А. Система и системность смешанных договоров в гражданском праве России: Автореферат дисс. канд. юрид. наук – Красноярск, 2019. 25 с.

171) Гудовских Т.С. Механизм восполнения открытых условий гражданско-правовых договоров. Дисс. ... канд. юрид. наук. – Ульяновск, 2019. 203 с.

172) Казанцев М. Ф. Концепция гражданско-правового договорного регулирования: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. Екатеринбург, 2008. 41 с.

173) Калпин А.Г. Договор фрахтования судна (чартер) как институт морского права: теоретические и практические проблемы. Дисс. ... д.ю.н. – М., 1989. 401 с.

174) Кирсанов, К.А. Гражданско-правовое регулирование организационных отношений: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Екатеринбург, 2008. 27 с.

175) Матвеев А.Г. Система авторских прав в России: Нормативные и теоретические модели. Дис. ... доктора юрид. наук. – М., 2016. 460 с.

176) Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров. Дис. ... доктора юрид. наук. – М., 2012. 501 с.

177) Старцева А.А. Правовое регулирование договорных отношений по воздушному чартеру: Автореферат дисс. канд. юрид. наук. – Казань, 2009. 22 с.

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

179) Хаснутдинов, А.И. Вспомогательные договоры на транспорте: дис. ... д-ра юрид. наук / А. И. Хаснутдинов. – Иркутск, 1995. 317 с.

Судебные акты

180) 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», принятым 26 июня 2018 года // Российская газета. № 142. 04.07.2018.

181) Определение Верховного Суда РФ от 13 июля 2023 г. № 305-ЭС22-29622 // СПС КонсультантПлюс.

182) Определение Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации от 20.06.2023 № 305-ЭС23-153 по делу №А40-263203/2021 [Электронный ресурс]. // Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

183) Определение Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации от 19.06.2023 № 305-ЭС22-25851 по делу №А40-263181/2021 [Электронный ресурс]. // Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

184) Определение ВАС РФ от 29 декабря 2010 г. № ВАС-17823/10 [Электронный ресурс]. // Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

185) Постановление седьмого апелляционного суда от 16.05.2024 №07АП-508/23 (2) по делу № А45-25647/2022 // СПС КонсультантПлюс.

186) Постановление Восьмого арбитражного апелляционного суда от 25.07.2024 №05-АП-4792/2024 по делу № А70-24599/2023 [Электронный ресурс]. // Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

187) Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 22.05.2024 №09АП-17841 по делу №А40-294608/2019 [Электронный ресурс]. // Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

188) Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 04.05.2024 №09АП-18768 по делу №А40-219192/2023 [Электронный ресурс]. // Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

189) Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 19.07.2023 №09АП-30552/2023-ГК по делу №А40-25421/2023[Электронный ресурс]. // Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

190) Постановлении Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 01.10.2021 №13АП-17707/2021 по делу № А56-19475/2020гр3 [Электронный ресурс]. // Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

191) Постановлении Арбитражного суда Московского округа от 21.12.2023 №Ф05-30609/2023 по делу № А40-285263/2022 [Электронный ресурс]. // Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

192) Постановление Арбитражного суда Московского округа от 14.12.2023 № Ф05-30132/2023 по делу № А40-37809/2023 // СПС КонсультантПлюс.

193) Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа от 14.05.2019 № Ф04-1315/2019 по делу № а75-12038/2018 [Электронный ресурс]. // Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

194) Определение Восьмого кассационного суда общей юрисдикции от 12.03.2024 №88-5452/2024 [Электронный ресурс]. // Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

195) Определение четвертого кассационного суда общей юрисдикции от 12.08.2022 по делу № 88-27510/2022 [Электронный ресурс]. // Документ

опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

196) Определение первого кассационного суда общей юрисдикции от 16.09.2020 по делу №88-2132/2020, 2-3689019 [Электронный ресурс]. // Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

197) Решение Кунцевского районного суда от 14 января 2022 г. по делу № 2-956/22 [Электронный ресурс]. // Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

198)

Электронные ресурсы

199) Азбука веры. Энциклопедия <https://azbyka.ru/dixotomiya> (дата обращения – 28.02.2024)

200) Будрина Е.В. Основы транспортно-экспедиционной деятельности : учеб, пособие [Электронный ресурс] // URL: https://studme.org/256161/logistika/osnovy_transportno_ekspeditsionnogo_obslyuzhivaniya_naseleniya?ysclid=lt1m01bwdh89044861 (дата обращения – 15.03.2024)

201) Все о такси во Франции [Электронный ресурс] // URL: <https://travelask.ru/france/vse-o-taksi-vo-frantsii?ysclid=lztkgdtcmd143967341> (дата обращения – 04.11.2023 г.)

202) Грузовое такси: особенности и преимущества [Электронный ресурс] // URL: <https://avtospravochnaya.com/stati/87-publikatsii/19394-gruzovoe-taksi-osobennosti-i-preimushchestva?ysclid=lt1ht5hqe2874452044> (дата обращения 25.02.2024)

203) Денисова М.О. Ответственность и налогообложение в рамках договора код-шеринга // Отрасли права. Аналитический портал. [Электронный ресурс]. // URL: <http://отрасли-права.рф/article/12971> (дата обращения: 14 января 2020 г.)

204) Информационные технологии как услуга. Для чего промышленность переходит на сервисную модель предоставления ИТ-инфраструктуры [Электронный ресурс] //

[URL:adviser.ru/index.php/Статья:Информационные_технологии_как_услуга.Для_чего_промышленность_переходит_на_сервисную_модель_предоставления_ИТ-инфраструктуры](https://adviser.ru/index.php/Статья:Информационные_технологии_как_услуга.Для_чего_промышленность_переходит_на_сервисную_модель_предоставления_ИТ-инфраструктуры) (дата обращения 17.05.2024)

205) «Максим» придумал, как обойти новый закон о такси. Пассажиры смогут арендовать авто с экипажем [Электронный ресурс] // URL: <https://ircity.ru/text/transport/2023/08/28/72645023/?ysclid=lyzi8p0v9953152175> (дата обращения – 28.02.2024)

206) Некрасов Н. Договор перевозки или фрахт, что выбрать? // URL: <https://www.klerk.ru/author/5583/> (дата обращения 21.03.2024).

207) Обнародован закон о такси [Электронный ресурс] // URL: https://www.lepoint.fr/automobile/la-loi-sur-les-taxis-et-vtc-promulguee-02-10-2014-1868584_646.php

208) Положение отрасли такси в России в 2023 году: анализ экономических и регуляторных процессов [Электронный ресурс] // URL: https://ac.gov.ru/uploads/publications/taxi_app.pdf?ysclid=lzqtu8r9xb433973982 (дата обращения – 28.02.2024)

209) Такси-кооперация. Службы онлайн-такси собираются подвинуть приложением обмена заказами [Электронный ресурс] // URL: <https://spbit.ru/news/taksi-kooperaciya-sluzhby-onlayn-taksi-sobirayutsya-podvinut-prilozheniem-obmena-zakazami-117232> (дата обращения 10.01.2024).

210) Такси-лоукостер или «прокшинобус»: Как в Новой Москве работают маршрутки по требованию [Электронный ресурс] // URL: <https://www.msk.kp.ru/daily/28342/4488501/> (дата обращения – 28.02.2024)

211) Товарно-материальные ценности: понятие и значение [Электронный ресурс] // URL: <https://krasnozn.ru/blog/press-czentr/tovarno-materialnye-czennosti-ponyatie-i-znachenie> (дата обращения - 25.02.2024)

212) Федорчук Е. Договор об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси [Электронный ресурс] // URL: <https://dzen.ru/a/ZO9xFMQFs3oC0Ldw> (дата обращения - 26.06.2024)

213) Что такое грузовое такси и в каких случаях оно пригодится [Электронный ресурс] // URL: <https://xn--82-6kc9cect6b9a.xn--p1ai/blog/chtotakoe-gruzovoe-taksi-i-v-kakikh-sluchayakh-ono-prigoditsya?ysclid=lt1hcyhv9669355692> (дата обращения – 25.02.2024)

214) Экспертное мнение о правилах такси Санкт-Галлен [Электронный ресурс] // URL: https://docs.yandex.ru/docs/view?tm=1723613025&tld=ru&lang=de&name=Gutachten_Taxireglement_StGallen_Diebold.pdf&text=Deutsche%20Taxigesetzgebung&url=https%3A%2F%2Fwww.unilu.ch%2Ffileadmin%2Ffakultaeten%2Ffr%2Fdiebold%2FPublikationen%2FGutachten_Taxireglement_StGallen_Diebold.pdf&lr=195&mime=pdf&l10n=ru&sign=1196e43cd2d266db1ad96027ac346358&keyno=0&nosw=1&serpParams=tm%3D1723613025%26tld%3Dru%26lang%3Dde%26name%3DGutachten_Taxireglement_StGallen_Diebold.pdf%26text%3DDeutsche%2BTaxigesetzgebung%26url%3Dhttps%253A%2F%2Fwww.unilu.ch%2Ffileadmin%2Ffakultaeten%2Ffr%2Fdiebold%2FPublikationen%2FGutachten_Taxireglement_StGallen_Diebold.pdf%26lr%3D195%26mime%3Dpdf%26l10n%3Dru%26sign%3D1196e43cd2d266db1ad96027ac346358%26keyno%3D0%26nosw%3D1 (дата обращения – 10.12.2023)

215) Qatar Airways объявила о сотрудничестве с немецким железнодорожным перевозчиком Deutsche Bahn [Электронный ресурс] // URL: https://travel.rambler.ru/other/43491538/?utm_content=travel_media&utm_medium=read_more&utm_source=copylink (дата обращения – 07.03.2024).

216) Totalrevision des städtischen Taxireglements [Электронный ресурс] // URL:

https://www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/totalrevision-des-staedtischen-taxireglements (дата обращения – 07.03.2024).