

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«Южно-Уральский государственный университет»
(национальный исследовательский университет)
Юридический институт
Кафедра «Гражданское право и гражданское судопроизводство»

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
Заведующий кафедрой
к.ю.н., доцент
_____ Г.С. Демидова
_____ 2018 г.

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
**ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ СЕРВИСОВ ЗАКАЗА
ТАКСИ**
ЮУрГУ – 40.03.01.2018.402.Ю

Руководитель работы
к. ю. н, доцент, доцент кафедры
Береговая Татьяна
Александровна

_____ 2018 г.

Автор работы
студент группы Ю-402
Марванова Регина Шамильевна

_____ 2018 г.

Нормоконтролер
Комелькова Юлия Валерьевна,
старший преподаватель

_____ 2018 г.

Челябинск 2018

АННОТАЦИЯ

Марванова Р.Ш. «Гражданско-правовое положение сервисов заказа такси».

ЮУрГУ, Ю – 402, 70с., библиограф.

список – 62 наим.

Работа посвящена законодательному регулированию в сфере деятельности такси, а также исследованию существующих проблем и пробелов в данной области.

Исследование выполнено с целью анализа гражданско-правового положения сервисов заказа такси как субъектов правоотношений по перевозке пассажиров, определения пределов ответственности сервисов в настоящее время и поиска возможных путей развития законодательного регулирования в таксомоторной сфере, а именно закрепления агрегаторов как самостоятельных участников договора перевозки.

Кроме того, проанализированы нормативные правовые акты, а также судебная практика Российской Федерации и законодательства зарубежных стран, касающиеся данного вопроса. Предложены возможные пути решения проблем, связанных с устранением существующих недостатков в действующем законодательстве Российской Федерации.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	6
Глава 1. СЕРВИСЫ ЗАКАЗА ТАКСИ КАК СУБЪЕКТЫ ПРАВООТНОШЕНИЙ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ПАССАЖИРОВ	
1.1 История и развитие деятельности сервисов по заказу такси...	9
1.2 Понятие и правовое регулирование отношений по перевозке пассажиров.....	16
1.3 Правовое положение сервиса заказа такси как субъекта договора перевозки пассажиров.....	24
Глава 2. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В ПРАВООТНОШЕНИЯХ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ПАССАЖИРОВ	
2.1 Особенности привлечения к ответственности за вред, причиненный источником повышенной опасности при перевозке пассажиров.....	31
2.2 Ответственность сервиса заказа такси как субъекта правоотношений по перевозке пассажиров	36
2.3 Возможные пути решения проблемы привлечения к ответственности сервиса заказа такси как субъекта правоотношений по перевозке пассажиров.....	46
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	54
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК	63

ВВЕДЕНИЕ

В современных условиях развитие и совершенствование социально-экономической сферы немислимо без хорошо налаженного транспортного обеспечения. От его четкости и надежности во многом зависят: трудовой ритм предприятий промышленности, строительства и сельского хозяйства, настроение людей, их работоспособность.

В единой транспортной системе России пассажирский автомобильный транспорт занимает ведущее место в обслуживании населения, т.к. только автомобильным парком Министерства транспорта Российской Федерации ежедневно перевозится более 80 млн. пассажиров. Однако все большее развитие получает не общественный транспорт, а такси.

Такси имеет массу выгод для тех людей, которые не имеют возможностей или желания покупать собственный автомобиль, тратиться на его содержание. Поэтому дешёвое такси имеет большой спрос на рынке транспортных услуг. Такси позволит сэкономить время, которое пришлось бы потратить на поездку на общественном транспорте, пересадки в метро и так далее. К тому же, если речь идёт о крупногабаритном багаже, то ясно, что загрузить его в багажник и отправиться в путь всё-таки удобнее, чем таскать его за собой.

При этом пассажиру точно не придётся переживать о том, насколько возросли цены на бензин, есть ли возможность обойти пробки – обо всём этом позаботится водитель.

Актуальность темы исследования. Глобальным изменением в сфере такси стало появление мобильных приложений. Образовались новые участники рынка – диспетчерские компании, обслуживающие заказы такси юридических лиц и индивидуальных предпринимателей. При этом на передний план выходят проблемы обеспечения безопасности перевозок, связанные, в частности, с обеспечением медицинских осмотров водителя и соблюдением режима труда и отдыха. Развитие мобильных сервисов привело к появлению новых

перевозчиков, не имеющих официальных разрешений. Данный факт усугубляет проблему обеспечения безопасности пассажиров и других участников дорожного движения.

Степень разработанности темы исследования. Проблема пробелов в законодательстве в сфере таксомоторных перевозок с участием агрегаторов относительно нова. Это связано с тем, что сами мобильные приложения по заказу такси вошли в обиход граждан не так давно. Тем не менее, тема получила большое распространение и изучается многими учеными. Ее рассматривали Е.В. Анфимова, Н.О. Блудян, С.В. Булаев и др. Также на эту тему написано большое количество научных статей.

Целью работы является изучение сущности, специфики сервисов заказа такси как субъектов гражданско-правовых отношений.

Достижение поставленной цели предопределило необходимость решения следующих задач:

- 1) проанализировать историю и развитие деятельности сервисов по заказу такси;
- 2) исследовать доктринальные подходы к понятию перевозки пассажиров, проанализированы нормативные правовые акты, регулирующие такие отношения;
- 3) рассмотреть правовое положение сервиса заказа такси;
- 4) выявить особенности привлечения к ответственности участников перевозки пассажиров за вред, причиненный источником повышенной опасности;
- 5) проанализировать ответственность агрегаторов как стороны по агентскому договору;
- 6) исследованы пути разрешения проблем, связанных с привлечением сервисов по заказу такси к ответственности.

Объектом исследования являются отношения, складывающиеся в процессе оказания таксомоторных услуг.

Предметом исследования являются нормы права, регулирующие данные отношения, доктрина, а также практика применения судами этих норм.

Методологической основой исследования послужили методы современного научного познания общественных явлений, такие, как: исторический, сравнительно-правовой, метод системного анализа, структурно-функциональный.

Теоретико-правовую основу исследования составили труды российских исследователей, ученых в области регулирования гражданско-правовых отношений, а также другие источники по гуманитарным и правовым наукам, относящиеся к предмету настоящего исследования.

Научная новизна заключается в комплексном и многостороннем анализе автором проблем, связанных с законодательным регулированием деятельности по заказу такси.

Практическая значимость исследования проявляется в том, что сделанные в работе выводы могут быть использованы для дальнейшего изучения и поиска решений по совершенствованию законодательства в таксомоторной сфере.

Выпускная квалификационная работа состоит из введения, двух глав, и заключения.

Во введении обосновывается актуальность выбранной темы, формулируются цель и задачи исследования, указываются объект и предмет исследования. Первая глава посвящена анализу истории развития сервисов заказа такси и его гражданско-правовое положение. Во второй главе раскрыты особенности привлечения к ответственности субъектов перевозки. В заключении подведены итоги и сделаны выводы исследования.

Глава 1. СЕРВИСЫ ЗАКАЗА ТАКСИ: ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ

1.1. История и развитие деятельности сервисов по заказу такси

«Наши люди в булочную на такси не ездят» — фраза из кинокомедии «Бриллиантовая рука», произнесённая управляющей домом, где жил главный герой — Семён Семёныч Горбунков. Фраза демонстрирует приверженность к коммунистической морали, согласно которой все советские люди должны быть скромными и жить наравне — в конкретном случае они не должны позволять себе «барских развлечений» в виде поездки на такси на небольшое расстояние.

И ведь действительно, были времена, когда такси считалось роскошью, и многим было недоступно.

В настоящее же время, такси уже давно стало неотъемлемым атрибутом современной жизни. Пожалуй, трудно найти человека, который хоть раз не воспользовался бы его услугами. Поездка с вещами на вокзал или в аэропорт, возвращение поздним вечером из гостей теперь перестали быть проблемой. Для того чтобы быстро и просто оказаться на другом конце города, не толкаясь в общественном транспорте с тяжелыми сумками, достаточно просто вызвать такси. Даже счастливые обладатели собственных автомобилей время от времени предпочитают оставить руль и с комфортом доехать до пункта назначения на автомобиле с «шашечками».¹

В современном мире такси стало настолько привычным, что многие и не представляют себе жизни без этого сервиса. А между тем, его история насчитывает уже несколько столетий.

Первое такси появилось ещё в 17 веке во Франции, в городке Мо. На одном из постоянных дворов около часовни Святого Фиакра предприимчивым

¹ Якунин Н.Н., Котов В.В. Совершенствование организации перевозок пассажиров легковыми такси // Вестник Оренбургского государственного университета. – 2014. – № 10 (129). – С. 8.

французом по фамилии Соваж был организован парк двухместных конных экипажей и открыта компания по извозу местных жителей. Каждая повозка была украшена барельефом с изображением святого, поэтому вскоре этот вид наемного транспорта стал называться «фиакрами».

Экипажи имели большой успех у населения, бизнес развивался, а в 1896 году лошадей на повозках заменил бензиновый двигатель. Моторизованные «фиакры» продолжали развозить жителей городка и окрестностей, а плата за проезд оговаривалась заранее. Однако после изобретения в 1905 году таксометра все поездки стали строго тарифицироваться с помощью этого счётчика. Прибор начали устанавливать в наёмных автомобилях, которые с тех пор назывались таксомоторами или просто такси.¹

Поняв востребованность этого вида транспорта, производители автомобилей наладили выпуск специальных машин, и первой стала компания Renault. Такси отличались цветом — чтобы выделяться на фоне общего потока движения — и конструкцией кузова. Первые «Рено» внешне напоминали знаменитые «фиакры» - пассажирская часть автомобиля была похожа на закрытую карету, а шофер находится в открытой передней части. Необходимостью защититься от непогоды была продиктована униформа таксистов — длинный непромокаемый плащ из кожи и фуражка военного образца. Позднее машины стали полностью закрытыми, и в них появилась опускающаяся стеклянная перегородка, отделяющая пассажиров от водителя.

Если во Франции время появления платных извозчиков означено весьма расплывчато, то Англия готова назвать вполне конкретную дату. Четырёхколесные экипажи с названием «хэрни» (разъездная лошадь) выехали на улицы страны в 1639 году после получения Корпорацией коучменов лицензии на извоз. В 1840-1850 годах тяжелые кареты были заменены двухколесными открытыми повозками — кабриолетами. Впрочем, англичане

¹ Анфимова Е.В. Такси - в любое время! В любом месте // Автотранспортное предприятие. – 2014. – №3. – С.8.

вскоре сократили название до кэба, и оно быстро прижилось во всех городах Туманного Альбиона.

Время не стояло на месте, и на смену конным экипажам пришли электрокэбы Versey, развивавшие скорость 15 км/ч. А с 1907 года производители автомобилей рьяно взялись за разработку моделей, которые было бы удобно использовать в качестве таксомоторов.¹

Что касается такси в России, то все железные дороги пересекались в Москве, поэтому спрос на транспорт был огромным. Приезжим и отъезжающим необходимо было как-то добираться до вокзала и с него. Частично решить проблему помогли извозчики, которые работали не только около вокзала, но и возили людей по всему городу. Для экипажей организовывались специальные места стоянок, однако системы заказов и единого тарифа на поездки ещё не было.

В 1907 году газета «Голос Москвы» известила своих читателей о том, что в городе появился первый извозчик на автомобиле. Небольшой плакат «Извозчик. Такса по соглашению» приглашал всех желающих с комфортом добраться до нужного им места. Примером первого извозчика воспользовались и другие шофёры, и за последующие десять лет появилось множество машин, специализирующихся на извозе за оговоренную плату.

Революция 1917 года положила конец этому сервису, но в декабре 1924 года Моссовет принял решение о создании парка советского такси. Планировалось закупить 200 автомобилей марок Renault и Fiat, и с июня 1925 года первые 15 машин выехали на улицы города на вполне законных основаниях. Плата за проезд была одинакова у всех: каждая верста стоила 50 копеек, а почасовая оплата составляла 4 рубля 50 копеек. Конечно, услугами таксистов могли пользоваться только обеспеченные люди.

¹ Колганов С.В., Романовская Т.П. Мировой опыт организации обслуживания пассажиров таксомоторными перевозками // Авиамашиностроение и транспорт Сибири. – 2014. – №9. – С. 65.

До 1926 года такси были только в Москве и Ленинграде, а затем стали появляться и в менее крупных городах. 1934 год был ознаменован выпуском отечественных легковых автомобилей, что позволило увеличить парк таксомоторов более чем в 6 раз. С этого времени заказ такси в Москве стал общедоступен для основной массы людей.

В послевоенное время большую часть машин такси составляли ГАЗ-М20 «Победа», а вскоре, в 1948 году, на борту кузова появилась шахматная полоса и зелёный огонёк, сигнализирующей о том, что автомобиль свободен. С появлением «двадцать первой» модели «Волги» такси стали красить в бело-красный цвет, а ГАЗ-24 и ГАЗ-24-02 представляли собой седаны салатового цвета с оранжевыми «гребешками» на крыше. «Двадцать четвёртые» практически без изменений производились на протяжении 15 лет, после чего их вытеснили более новые ГАЗ-3102 и ГАЗ-24-10.

Сейчас в России такси есть буквально во всех населённых пунктах. Наряду с отечественными автомобилями широко используются иномарки. Нередко оранжевый «гребешок» такси можно увидеть на престижных моделях, оборудованных кондиционером и даже имеющих в салоне небольшой телевизор.

Расширился и спектр услуг такси: теперь машину можно заказать не только для перемещения по городу или за его пределами, но и для доставки цветов, продуктов, подарков. Люди, которые по каким-то причинам не могут встретить своих близких в аэропорту, просто оплачивают поездку в офисе, а к назначенному сроку автомобиль подъедет на оговоренную стоянку и заберёт пассажиров. Необходимость перевозки бытовой техники и строительных материалов вызвала появление грузового такси.

Развитие современного такси продолжается, и в городах появляется всё больше новых офисов, предлагающих услуги по перевозке пассажиров и доставке товаров. Таксометры в России практически не используются: сумму оплаты вычисляют в офисе и называют по телефону в процессе принятия заказа. Высокая конкуренция помогает сдерживать цены, однако дорожающий

с каждым днем бензин вынуждает потихоньку повышать тарифы. Для удобства потребителей многие компании позволяют осуществлять заказ такси с мобильных телефонов, а это значит, что теперь вызвать машину можно из любой точки города или за его пределами.

Очень удобна услуга предварительного заказа такси. В нужный час клиентам не придётся волноваться, что все автомобили заняты на вызовах — такси подъедет вовремя, в назначенный срок. И, конечно, большое внимание уделяется качеству обслуживания. Перед началом работы машины проходят обязательный техосмотр, а к водителям предъявляются повышенные требования следования корпоративным стандартам. Главное правило серьёзных таксомоторных компаний — «Всё для удобства клиента!». И, как показывает опыт, пассажиры предпочитают пользоваться именно их услугами.

История развития сервисов по заказу такси началась не очень давно: до конца 2000-х гг. в России и мире основными способами вызова такси были звонок на телефон диспетчерской службы или поиск свободного автомобиля на улице. Увеличение числа пользователей смартфонов послужило стимулом к созданию мобильных онлайн-приложений для онлайн-служб вызова такси в городах, где таксомоторные парки были объединены общей диспетчерской службой, а также систем каршеринга (краткосрочной аренды автомобиля).

В 2009 г. американские предприниматели Гаррет Кэмп и Трэвис Каланик основали компанию Uber, создав мобильное приложение для вызова и оплаты такси и услуг частных водителей. Мобильное приложение ищет по запросу ближайшую к пользователю машину, водитель которой зарегистрирован в системе Uber, и сама высчитывает стоимость поездки (по индивидуальному алгоритму для различных городов). После окончания поездки ее стоимость списывается с банковской карты пользователя. Реквизиты банковской карты указываются пользователем при регистрации. Впоследствии в некоторых странах была введена возможность оплаты поездки наличными.

В 2010-2012 гг. в мире появились аналоги Uber. В ноябре 2010 г. израильскими предпринимателями Шахаром Вайзером и Роем Мором в Тель-

Авиве был основан сервис GetTaxi (с 2015 г. - Gett), который с 2012 г. активно развивается на российском рынке. «Яндекс.Такси» основан в октябре 2011 г. поисковой системой «Яндекс».

Агрегаторы такси имеют свои собственные системы отбора и требований к водителям. Перед подключением к любой из систем водители обязаны проходить специальную аттестацию, иметь определенный безаварийный стаж вождения, государственную лицензию или разрешение на предпринимательскую деятельность. Для заказа доступны различные классы машин. Например, у Uber в Москве доступны четыре класса машин (иномарки не старше 2007 г. или новейшие LadaVesta, LadaXray). При этом в Перми у Uber доступен только один класс, на котором по вызову может приехать водитель на отечественной машине, выпущенной после 2006 г. или на иномарке возрастом 22 года. «Яндекс.Такси» в настоящее время сотрудничает только с таксопарками, в то время как Uber и Gett позволяют подключаться индивидуальным водителям.

В среднем водитель получает на свой счет порядка 70-80% от стоимости поездки, остальные средства являются комиссией сервиса. Причем за хорошие отзывы агрегаторы иногда предоставляют водителям бонусы, которые могут даже превышать стоимость комиссии. Правила работы в системах часто меняются для адаптации к законодательству и получения конкурентных преимуществ.

Благодаря появлению сервисов такси клиенты получили возможность быстро вызвать машину без телефонных звонков, при этом время ожидания сократилось до 5-10 минут за счет большого числа подключенных таксопарков или индивидуальных водителей. Рост числа обращений к сервису также позволяет его владельцам проводить ценовой демпинг, снижая стоимость поездок. Это может быть выгодно таксопаркам, так как способствует привлечению новых клиентов и росту общей прибыли.

Составим общее представление о таких сервисах (по порядку их создания).

Компания Uber зарегистрирована в Сан-Франциско (штат Калифорния). Сервис работает в 632 городах мира. В России Uber появился впервые в Москве в ноябре 2013 г., ныне работает в 28 городах Российской Федерации. Выручка компании в 2016 г. составила \$6,5 млрд, чистый убыток - \$2,8 млрд. Статистику по работе в России и числу подключенных машин Uber не публикует.

ООО «Яндекс.Такси» является 100% дочерней структурой компании "Яндекс" (через голландскую фирму YandexTax B.V.). Работает более чем в 50 городах России, а также на Украине, в Армении, Грузии, Белоруссии и Казахстане. Основная доля заказов (50%) приходится на Москву. По данным компании, с ней работают более 120 тыс. водителей из 1200 таксопарков. Отчетность о выручке «Яндекс.Такси» не публикует.

Головная компания сервиса «Gett» в России - ООО "Геттаксирус", дочерняя фирма кипрского холдинга Doobooholdinglimited. Работает более чем в 100 городах мира (из них 70 - в России). По данным "Спарк-Интерфакс", выручка компании в 2015 г. - 1 млрд 332 млн руб, чистый убыток - 828,5 млн руб.¹

Прогресс не стоит на месте, развиваются и сервисы заказа такси. Сейчас многие уже и не догадываются, почему в известной песне «Зеленоглазое такси» этот городской транспорт так странно называется. История на самом деле проста: в СССР таксомоторы оснащались небольшой зеленой лампочкой под лобовым стеклом. Включенный «зеленый глаз» означал, что машина свободна. Советский образ ушел в прошлое, а следом за ним, вероятно, исчезнет и современный – поднятая рука голосующего у кромки тротуара человека. Владельцы интернет-сервисов убеждены, что развиваемая ими модель перевернет представления горожан о такси и сделает этот вид транспорта удобным и доступным: касание смартфона – и через 10 минут авто уже у подъезда. Надо сказать, число потребителей услуги неуклонно растет, и наверняка будет расти в будущем.

¹ Рынок такси в России // Информационное агентство России. [Электронный ресурс] – URL: <http://tass.ru/info/4412428> (дата обращения: 10.10.2017).

1.2. Понятие и правовое регулирование отношений по перевозке пассажиров

Любой гражданско-правовой договор можно рассматривать как регулятивное правовое средство, служащее для реализации различных социально-экономических целей: извлечение прибыли, получение необходимых товаров, работ, услуг.

Правовое обеспечение удовлетворения потребностей субъектов гражданского права в транспортных услугах осуществляется в форме гражданско-правовых договоров. В сфере транспортного обслуживания пассажиров существует система транспортных договоров, опосредствующих организацию перевозки, а также собственно перевозку пассажиров. Непосредственно потребности граждан в перемещении удовлетворяются путем заключения и исполнения договора перевозки пассажира, который представляет собой разновидность договора об оказании услуг.¹

Исходя из буквального смысла статьи 786 Гражданского кодекса Российской Федерации, предметом договора является лишь пространственное перемещение пассажира. Законодатель не акцентирует внимания на его качественных показателях, не учитывает усиления комплексного характера личного потребления на современном этапе и закономерно возрастающего спроса потребителей на высококачественные товары и услуги.

Содержание транспортной услуги, предоставляемой пассажиру по договору перевозки, не ограничивается только перемещением пассажира, она сопровождается оказанием последнему комплекса сопутствующих услуг, направленных, в частности, на обеспечение безопасных и комфортных условий перевозки. Данный подход позволяет установить конкретные права и обязанности сторон договора перевозки пассажира и надлежащим образом

¹ Шалобанова Н.П., Динчит Ш.Б. Проблемы применения законодательства о договоре перевозки пассажира автомобильным транспортом // Междунар. сборн. науч. труд. – Тихоокеанский. гос. ун-т, 2018. – С. 150.

обеспечить транспортные потребности граждан. Видообразующими признаками данного договора, позволяющими выделить его в отдельный вид договора перевозки, будут особенности его предмета, а также субъектного состава.

Предметом договора перевозки пассажира (как отдельного вида договора перевозки) будут действия перевозчика по доставке пассажира в пункт назначения, а при сдаче пассажиром багажа - и указанного багажа, который должен быть выдан уполномоченному на получение его лицу, а также действия пассажира по уплате установленной платы за проезд и провоз багажа.

Особой разновидностью договора перевозки является договор фрахтования. В соответствии со статьей 31 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, перевозка пассажиров и багажа легковым такси осуществляется на основании публичного договора фрахтования, заключаемого в устной форме.

Права и обязанности по такому договору возникают непосредственно у фрахтовщика. При установлении правосубъектности фрахтовщика необходимо учесть, что в качестве фрахтовщика может выступать юридическое лицо либо индивидуальный предприниматель который:

- имеет в штате водителей такси, и тогда сделка, совершенная водителем от имени фрахтовщика, создает гражданские права и обязанности у представляемого;

- не имеет в штате водителей и сам не осуществляет перевозки, а нанимает водителей такси по гражданско-правовому договору и затем организует перевозки такси.

В качестве таких организаторов перевозок такси могут быть диспетчерские службы либо мобильные приложения, которые оказывают посреднические услуги по оформлению заказов на обслуживание автотранспортом.

Водители, заключившие гражданско-правовые договоры с такими организаторами перевозок, должны иметь статус индивидуального

предпринимателя и, следовательно, контрагентом фрахтователя, т.е. фрахтовщиком, в рассматриваемом случае является водитель такси, действующий от собственного имени. Таким образом, права и обязанности по такому договору возникают уже непосредственно у водителя такси.

Данную информацию фрахтовщик обязан сообщить потребителю по прибытии легкового такси к месту его подачи, а также обязательно должна быть размещена на передней панели легкового такси справа от водителя и содержать следующие сведения:

- полное или краткое наименование фрахтовщика;
- условия оплаты за пользование легковым такси;
- визитная карточка водителя с фотографией;
- наименование, адрес и контактные телефоны органа, обеспечивающего контроль за осуществлением перевозок пассажиров и багажа.

Также фрахтовщик обязан выдать фрахтователю квитанцию в форме бланка строгой отчетности или кассовый чек, подтверждающие оплату стоимости пользования легковым такси.

В случае не предоставления необходимой информации о перевозчике, следует понимать, что, скорее всего, услугу оказывает не официальный перевозчик, имеющий соответствующее разрешение на данный вид деятельности, а физическое лицо (водитель автомобиля) не зарегистрированное в установленном порядке в качестве индивидуального предпринимателя.

В случае возникновения каких-либо претензий по оказанной услуге перевозки у потребителя возникнут сложности с реализацией своих прав предусмотренных действующим законодательством в сфере защиты прав потребителей.

Особенность субъектного состава договора состоит в том, что в качестве пассажира здесь выступает физическое лицо. Как известно, в случаях, когда одной из сторон в обязательстве будет гражданин, использующий, приобретающий, заказывающий либо имеющий намерение приобрести, или заказать товары (работы, услуги) для личных бытовых нужд, такой гражданин

пользуется правами стороны в обязательстве в соответствии с Гражданским кодексом, а также правами, предоставленными потребителю Законом Российской Федерации «О защите прав потребителей» и изданными в соответствии с ним иными правовыми актами¹. Это обстоятельство служит основанием для возложения на перевозчика по договору перевозки пассажира дополнительных обязанностей, в т.ч. и публично-правового характера.

К особенностям субъектного состава договора фрахтования следует отнести также то обстоятельство, что в качестве контрагента пассажира - перевозчика выступает транспортная организация, которая признается субъектом публичного договора и обязана осуществлять перевозки по обращению любого гражданина (кроме случаев, когда предлагаемый фрахтователем маршрут или поведение фрахтователя может создавать угрозу безопасности водителя - ч.4 ст.31 Автотранспортного устава).

С точки зрения характеристики всякого гражданско-правового договорного обязательства договор перевозки пассажира относится к числу договоров двусторонних (взаимных), возмездных, консенсуальных. Двусторонний характер обязательства, вытекающего из договора перевозки пассажира, выражается в том, что и на стороне перевозчика, и на стороне пассажира имеются как права требования, так и обязанности. Возмездность договора перевозки пассажира состоит, по сути, в том, что обязанности транспортной организации по доставке пассажира и его багажа в пункт назначения противостоит встречное предоставление в виде обязанности уплатить провозную плату. Консенсуальный характер договора перевозки пассажира следует из того, что он считается заключенным с момента принятия заказа от фрахтователя.²

¹ Федеральный закон «О введении в действие части второй Гражданского кодекса Российской Федерации» от 26.01.1996 №15 (ред. от 10.11.2017) // Собрание законодательства РФ. – 29.01.1996. – № 5. – Ст. 411.

² Брагинский, М. И. Договорное право. Книга 4. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта // М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. – М:Статут, 2015. – С. 405.

А самым удобным способом совершить такой заказ - сделать пару кликов на смартфоне в приложении сервиса такси. Мобильные приложения по вызову такси получили большое распространение, а также за короткий срок набрали популярность и завоевали доверие клиентов. И ведь действительно, в сравнении с «традиционным» диспетчерским такси, такие приложения обладают рядом преимуществ – это и удобство, и простота в использовании, и даже более низкая цена. Однако на практике данный вид такси не только не является безопасным, но и в принципе не регулируется законодательством Российской Федерации.

Нормативно-правовое регулирование таксомоторной деятельности регламентируется рядом Федеральных законов и правовых актов, а также региональными актами. К таким источникам относятся: Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»¹; Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»², Закон «О защите прав потребителей»³; Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»;⁴ Закон Челябинской области от 10 октября 2011 года № 193-ЗО «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси и осуществлении

¹ Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» от 08.11.2007 № 259-ФЗ (ред. от 10.11.2017) // Собрание законодательства РФ. – 12.11.2007. – № 46. – Ст. 5555.

² Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 21.04.2011 № 69-ФЗ (ред. от 10.11.2017) // Собрание законодательства РФ. – 25.04.2011. – № 17. – Ст. 2310.

³ Закон РФ «О защите прав потребителей» от 07.02.1992 № 2300-1 (ред. от 10.11.2017) // Собрание законодательства РФ. – 15.01.1996. – № 3. – Ст. 140.

⁴ Постановление Правительства РФ «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» от 14.02. 2009 № 112 (ред. от 10.11.2017) // Собрание законодательства РФ. – 02.03.2009. – № 9. – Ст. 1102.

регионального государственного контроля в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси на территории Челябинской области».¹

Анализируя международный опыт организации таксомоторных перевозок, можно заключить, что большинство развитых стран (мегаполисов) прошли сложный путь изменения подходов в регулировании рынка таксомоторных перевозок². В большинстве мегаполисов мира этот путь имеет вектор перехода от жесткой системы регулирования к либерализации, и обратно. Причем, характерно то, что система государственного контроля после прохождения «либерального» этапа становится более жесткой и формализованной.

Сегодня не существует единого мирового тренда и подходов к организации таксомоторной отрасли. Законодательство в сфере таксомоторных перевозок в различных странах имеет как федеральный, так и региональный, и даже местный статус.

Основываясь на анализе международного опыта регулирования таксомоторных перевозок в мегаполисах, можно констатировать, что к числу основных требований к таксомоторной деятельности относятся требования к водителям и персоналу, а также к системе допуска к профессии. Классический принцип организации регулирования таксомоторных перевозок, заключающийся в организации систем «доступ на рынок» и «доступ к профессии», невозможно организовать без отвечающих самым последним тенденциям информационных систем и ресурсов. Оценивая передовой опыт внедрения подобных систем, в первую очередь необходимо отметить Францию, Германию, Нидерланды, Бельгию и Испанию. Так, 28 октября 2014 года во

¹ Закон Челябинской области «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси и осуществлении регионального государственного контроля в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси на территории Челябинской области» от 10.10.2011 № 193-ЗО (ред. от 10.11.2017) // Южноуральская панорама. – 15.10.2011. – № 252.

² Блудян, Н.О. К проблеме обоснования и установления оптимального количества автомобилей-такси в мегаполисе / Н.О. Блудян, Д.Г. Мороз // Автотранспортное предприятие. – 2013. – № 10. – С.5–8.

Франции принят закон № 2014-1104 «О конкуренции в такси»¹. В частности, согласно этому закону запрещена деятельность Uber без участия предприятий, имеющих разрешения (лицензии) на таксомоторную деятельность. Установлено, что мобильные приложения по заказу такси должны быть внесены в соответствующие реестры и подлежат страхованию профессиональной ответственности.

Аналогичный закон принят в феврале 2015 года в штате Вирджиния (США) относительно требований к мобильным приложениям заказа такси. Таким образом, очевидно, что передовой тенденцией развития и совершенствования законодательной базы регулирования такси в международной практике является учет современных информационно-коммуникационных технологий и интернет-ресурсов.

Кардинально новый этап регулирования таксомоторной деятельности связан с принятием Федерального закона №69-ФЗ². Указанным нормативным актом установлено единственное требование к водителю легкового такси – он должен иметь водительский стаж не менее 3 лет.

Юридические лица или индивидуальные предприниматели, осуществляющие деятельность по оказанию услуг по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, обязаны обеспечивать прохождение водителями легковых такси предрейсового медицинского осмотра.

В соответствии с действующим законодательством основным и единственным идентификационным признаком законности деятельности такси является разрешение, выдаваемое юридическому лицу или индивидуальному предпринимателю. Согласно действующему порядку разрешение выдается на конкретное автотранспортное средство с привязкой к номеру его

¹ Рекомендации Рабочей группы «Разумный ход» по развитию пассажирского автомобильного транспорта. – 2015. [Электронный ресурс] –URL: <http://2018taxi.ru/wpcontent/uploads/2015/09/%D0%91%D1%80%D0%BE%.pdf>(дата обращения: 10.11.2017).

² Обзор изменений Федерального закона "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 21.04.2011 № 69-ФЗ. – [http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_128964/] – СПС «Консультант Плюс».

государственной регистрации. Анализ показывает, что действующая система государственного регулирования деятельности такси в России достаточно либеральна по сравнению с передовыми международными практиками: нет стандартов допуска водителей к профессии, стандартов допуска к рынку и т.д.

Глобальным и системным вызовом легальной сфере и безопасности такси в нашей стране послужило появление на рынке таксомоторных перевозок диспетчерских компаний и мобильных приложений по вызову такси. Указанные компании своими технологическими ресурсами сыграли существенную роль в совершенствовании качества услуг легковыми такси. Благодаря мобильным приложениям компаний, работающих в правовом поле (Яндекс.Такси, Сити-Мобил и др.), среднее время подачи автомобилей такси за период с 2011 по 2017 гг. по экспертным оценкам сократилось с 30–40 минут до 7–10 минут, а размер чека снизился до 30%. Одновременно в России начали свою деятельность международные компании (Uber), а также отдельные российские фирмы, которые в противовес действующему транспортному законодательству размещают свои заказы у любого владельца мобильного приложения. В соответствии со своим пользовательским соглашением Uber открыто декларирует, что услуга компании представляет собой технологическую платформу, то есть пользователям оказывается «информационная услуга». Компания извещает граждан и общество, что она не осуществляет услуги по перевозке и не гарантирует безопасность. На практике это означает, что в качестве непосредственного фрахтователя может стать любой гражданин, в т.ч. иностранец и нерезидент, установивший мобильное приложение Uber. Таким образом, создается параллельный рынок перевозок легковыми автомобилями физических лиц без разрешений, т.е. образуется новый класс водителей, к которым применение многих нормативных правовых актов невозможно, в том числе влияющих на безопасность.

Легковое такси является уникальным транспортом, т.к. это единственный вид перевозок, когда законодательством предусмотрен устный договор фрахтования транспортного средства. Именно эта особенность определяет

деятельность такси как наиболее сложную для государственного регулирования сферу пассажирских перевозок. Нужны специальные нормы и особые механизмы для того, чтобы система безопасно функционировала и развивалась. В условиях массового развития информационных технологий методы регулирования такси, заложенные действующим Федеральным законодательством, недостаточны, и деятельность таких сервисов остается вне правового поля.

Ситуацию осложняет также и тот факт, что данные сервисы являются международными компаниями, которые устанавливают свои правила приема на работу, условия пользования, противоречащие законодательству Российской Федерации и законодательству других стран, тем самым порождая на практике различные конфликтные ситуации и протесты.

1.3. Правовое положение сервиса заказа такси как субъекта договора перевозки пассажиров

В силу действующего гражданского законодательства перевозка пассажиров осуществляется на основании договора перевозки, в соответствии с которым, перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа и за провоз багажа (ст. 784, 786 Гражданского кодекса Российской Федерации)¹. Договор перевозки пассажира является консенсуальным, двусторонним, возмездным.

Одной из сторон такого договора является пассажир - физическое лицо, заказывающее посредством заключения договора пассажирской перевозки транспортную услугу (деятельность по перемещению этого физического лица и

¹ Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ (с последующими изменениями и дополнениями) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1996. – № 5. – Ст. 410.

его багажа), либо лицо, в пользу которого заключен данный договор, т.е. лицо, не заказывающее, но лишь использующее указанную услугу.

И если с лицом, получающим услугу, все понятно, то относительно понимания того, кто же стоит за перевозчиком, не все так просто.

Опрошенные клиенты сервисов заказа такси «Uber» и «Яндекс.Такси» считают своим перевозчиком непосредственно сервисы, аргументируя это тем, что «заказывали услугу в приложении, квитанции об оплате услуги, приходят на электронную почту от приложения, значит и перевозку оказывает приложение в лице водителя». Такая точка зрения свидетельствует о том, что потенциальные клиенты, скачивая приложения онлайн-сервисов заказа такси, даже не читают «пользовательское соглашение», который, по сути, является договором.

Пользователи даже не подозревают, с какими на самом деле условиями они сталкиваются. В некоторой мере сервисы вводят клиентов в заблуждение: ведь такие приложения позиционируют себя как «личные водители» и уверяют клиентов, что они не являются транспортной компанией, и, следовательно, не несут ответственности за ущерб, причиненный клиентам во время поездки. Пользователь также даёт свое согласие и на такие положения как: во-первых, перевозки выполняются независимыми сторонами подрядчиками данного сервиса, которые могут и не иметь профессиональных лицензий и разрешений, а во-вторых, ни при каких обстоятельствах полная ответственность компании-такси по отношению к клиенту не будет превышать 500 евро по всем убыткам, ущербу и основаниям для иска.

Для доказательства вышесказанного зайдём в мобильное приложение «Uber» и попробуем зарегистрироваться. Так, при регистрации в качестве пользователя, «нажимая «Зарегистрироваться», вы соглашаетесь с Условиями использования Uber и подтверждаете прочтение Политики конфиденциальности» - мелким шрифтом гласит форма регистрации на сервисе заказа такси Uber.

Отрываем «Условия пользования» и начинаем внимательно изучать. Часть 2 данного соглашения гласит: «Вы признаете, что компания Uber не обеспечивает осуществление перевозок или логистических услуг и не функционирует как транспортная компания, и что такие перевозки или логистические услуги предоставляются сторонними подрядчиками, которые не являются сотрудниками компании uber или ее аффилированных лиц. Взаимоотношения между вами и сторонними поставщиками по поводу приобретения услуг или товаров регулируется соответствующими договорами между вами и сторонними поставщиками, компания Uber не является стороной таких договоров.» Таким образом, стороной договора перевозки данный агрегатор себя не считает. А водителей называет «сторонними подрядчиками», которые оказывают услуги по перевозке и с которым пассажир заключает договор.

В части 5 этого же соглашения содержится оговорка, которая подробно описывает ответственность сервиса: «услуги оказываются по принципу «как есть» и «на условиях наличия». Компания Uber отказывается от всех заявлений и гарантий, прямых, подразумеваемых или предусмотренных законом, явно не указанных в настоящих условиях, включая подразумеваемые гарантии товарного качества, пригодности для конкретной цели и отсутствия нарушений прав интеллектуальной собственности. Кроме того, компания Uber не делает заявлений, не дает ручательств и не предоставляет гарантий относительно надежности, своевременности, качества, пригодности или доступности услуг или любых услуг или товаров, запрашиваемых с помощью услуг, или что предоставление услуг будет осуществляться непрерывно или безотказно. Клиент соглашается нести все риски, связанные с использованием вами услуг и запрошенных в этой связи услуг или товаров, исключительно и в той максимальной степени, в которой это предусмотрено действующим законодательством. Компания Uber не несет ответственности за косвенные, случайные, непредвиденные, фактические, штрафные или последующие убытки, включая потерянную прибыль, утеранные данные, телесные

повреждения или материальный ущерб, связанные с услугами или иным образом обусловленные использованием услуг, даже если компанию uber предупредили о возможности таких убытков. Компания Uber не несет ответственности за любые убытки, обязательства или ущерб, ставшие следствием: использования вами услуг или ваших действий в расчете на услуги, либо отсутствия у вас возможности получить доступ к услугам или использовать услуги; или любой сделки или отношений между вами и любым сторонним поставщиком, даже если компания Uber была предупреждена о возможности таких убытков. Компания Uber не несет ответственности за задержку в предоставлении услуг или за неспособность оказать услуги по причинам, которые находятся вне разумного контроля со стороны компании Uber. Вы признаете, что сторонние поставщики транспортных услуг, оказывающие транспортные услуги, запрошенные посредством определенных фирм по запросам, могут предложить услуги совместной доставки. Ни при каких обстоятельствах полная ответственность компании Uber по отношению к вам в связи с оказываемыми услугами не будет превышать 500 (пятьсот) евро по всем убыткам, ущербу и основаниям для иска».

Фактически, данным соглашением сервис по заказу такси «Uber» снял с себя всю ответственность. Не будучи перевозчиком, Uber представляет собой технологическую платформу, которая безвозмездно позволяет пользователям мобильных приложений Uber или пользователям веб-сайтов Uber, организовать и спланировать перевозку и/или предоставление логистических услуг с участием независимых сторонних поставщиков таких услуг, включая независимые сторонние транспортные компании и независимых поставщиков логистических услуг в соответствии с соглашением с Uber или с аффилированными лицами Uber.

Таким образом, вся ответственность по перевозке ложится на плечи водителей, которые стали партнером данного сервиса, а место таких агрегаторов в отношениях «перевозчик-пассажир» до сих пор не установлено.

Какими же качествами должен обладать «партнер» сервиса? Сайт «Яндекс.Такси» подробно описывает требования к водителю¹, а именно:

- 1) водитель не должен быть младше двадцати трех лет;
- 2) иметь водительский стаж от трех лет;
- 3) гражданство Российской Федерации;
- 4) зарегистрирован по месту пребывания или по месту жительства в субъекте Российской Федерации, где водитель собирается осуществлять деятельность;
- 5) аккуратное вождение и соблюдение правил дорожного движения;
- 6) отличное знание и владение русским языком;
- 7) уверенное знание города и области, где водитель будет осуществлять деятельность;
- 8) знание и соблюдение корпоративных стандартов обслуживания;
- 9) вежливость, доброжелательность, стрессоустойчивость, умение предотвращать конфликтные ситуации или сглаживать их;
- 10) отсутствие судимости, вредных привычек, долгов и блокировки в других автопарках.

И отличительное требование сервиса от остальных – успешная сдача экзамена. Тестирование условно состоит из трех частей. У водителя проверяют знание русского языка, уровень ориентирования по городу и понимание корпоративных стандартов обслуживания.

К документам, которые должен предъявить водитель меньше требований:

1. паспорт гражданина Российской Федерации;
2. водительское удостоверение (с временными правами к экзамену не допустят);
3. свидетельство о регистрации транспортного средства;
4. лицензия на перевозку пассажиров (Разрешение на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси).

¹ Работа в Яндекс.Такси. – 2017. [Электронный ресурс] – URL: <https://rabota-yandex-taksi.ru/usloviya/bez-licenzii> (дата обращения: 19.12.2017).

И для получения лицензии Яндекс.Такси предлагает 3 пути:

1) зарегистрироваться в качестве индивидуального предпринимателя или открыть ООО. А так как деятельность по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории субъекта Российской Федерации осуществляется при условии получения юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, выдаваемого уполномоченным органом исполнительной власти соответствующего субъекта Российской Федерации, то такой организации (ИП) необходимо получить лицензию и только после этого подключиться к «Яндекс. Такси» напрямую. Напоминаем, что с физическими лицами сервис не работает;

2) взять авто в аренду у Яндекс.Такси. Плюс в том, что автомобили уже соответствуют требованиям агрегатора, поэтому вы можете сразу приступать к работе водителем в «Яндекс.Такси» на арендованном авто и освобождаетесь от дополнительных проверок; автомобиль уже с лицензией, и она «идет в придачу» - как утверждает сервис. Но за такие «подарки» приходится платить, ведь арендная плата за железного коня ежедневная и недешевая;

3) можно подать документы на получение разрешения как работник компании, которая имеет право на осуществление деятельности по перевозке пассажиров. Иначе говоря, можно устроиться на работу к партнеру сервиса (который по большому счету и является самим сервисом), у которого есть право осуществлять перевозку пассажиров и подать заявление на разрешение как работник такой компании;

«Если нет времени заниматься получением разрешения, и хотите сэкономить, то можете заказать лицензию у нас. Стоимость – 4 000 руб. Сроки получения – 3 недели.»¹ - в открытой форме заявляет Яндекс.Такси. Насколько законен такой способ получения лицензии остается только догадываться.

¹ Работа в Яндекс.Такси. – 2017. [Электронный ресурс] – URL: <https://rabota-yandex-taksi.ru/usloviya/bez-licenzii> (дата обращения: 19.12.2017).

Агрегат «Uber» вообще никакой лицензии не спрашивает, этим и привлекая водителей. И более того, считает это плюсом в своей деятельности.

Таким образом, законодатель ввел лицензирование этого вида деятельности для того, чтобы обезопасить пассажиров. На деле же, заказав такси у таких агрегаторов, пассажир очень сильно рискует, ведь услугу может оказывать водитель, в том числе и не имеющий специального разрешения.

Перевозка пассажиров автомобильным транспортом признается деятельностью, осуществление которой может повлечь за собой нанесение ущерба правам, законным интересам, здоровью граждан, в связи с чем к субъекту, осуществляющему данный вид деятельности, закон предъявляет повышенные требования. Вместе с тем организация перевозок требует усовершенствования, в том числе правовыми средствами. Очевидно, что правовое регулирование организации перевозок должно соответствовать существу общественных отношений, складывающихся между участниками транспортного процесса, и предусматривать механизмы стимулирования сотрудничества и самоорганизации. Недооцененность гражданско-правового договора как регулятора отношений, складывающихся в процессе организации и осуществления перевозки пассажиров автомобильным транспортом, нередко приводит к ошибкам в выборе наиболее приемлемых средств правового регулирования отношений как между перевозчиками и пассажирами, так и между владельцами транспортных инфраструктур. А отсутствие закона, регулирующего такие перевозки, не позволяет обязать привести деятельность подобных сервисов в соответствии с законом.

Глава 2. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В ПРАВООТНОШЕНИЯХ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ПАССАЖИРОВ

2.1. Особенности привлечения к ответственности за вред, причиненный источником повышенной опасности при перевозке пассажиров

Одним из главных условий прогрессивного функционирования экономики России является ее эффективный транспортный комплекс. Сегодня наиболее развитой его составляющей является сфера автомобильного транспорта, который по своей значимости конкурирует с транспортом железнодорожным благодаря собственной мобильности, маневренности, гибкости в организации.

Ежегодно в посланиях Президента России большое значение придается безопасности и оценке ущерба при дорожно–транспортных происшествиях, где предлагается усилить меры по профилактике различных видов дорожно-транспортных происшествий. В соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года одной из стратегических задач государства в сфере функционирования и развития транспорта является создание условий для повышения качества жизни населения путем обеспечения доступа к безопасным и качественным транспортным услугам.¹

Функции по техническому надзору и надзору за обеспечением транспортной безопасности осуществляет Федеральная служба по надзору в сфере транспорта. Проводимые Федеральной службой по надзору в сфере транспорта операции позволяют вскрыть значительное количество нарушений, произошедших на транспорте, и предпринять необходимые меры по их решению и предотвращению в будущем. Транспорт ввиду специфики своей работы является потенциальным источником опасности.

¹ О Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года: распоряжение Правительства РФ от 29.02.2016 № 327–р // Собрание законодательства РФ. – 2016. – №10. – Ст. 1462.

Начиная с 2002 года, владельцы транспортных средств обязаны застраховать риск своей гражданской ответственности, которая может наступить вследствие причинения вреда жизни, здоровью и имуществу других лиц при использовании транспортных средств. Данные нормы регулируются Федеральным законом от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»¹.

Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств осуществляется путем заключения со страховщиками договоров обязательного страхования. Этот договор относится к разновидности договоров имущественного страхования, поэтому к нему применимы практически все правила из договоров страхования транспортного средства, однако с учетом норм Закона об ОСАГО и соответствующих Правил обязательного страхования.

Необходимо обратить внимание, что с 1 сентября 2013 г. полномочия по утверждению Правил ОСАГО принадлежат Банку России. До принятия Банком России соответствующего нормативного акта продолжали применяться Правила гражданской ответственности владельцев транспортных средств, утвержденные Постановлением Правительства Российской Федерации от 7 мая 2003 г. № 263², которыми установлены специальные положения применительно к договору обязательного страхования. Особенность данного вида договора состоит в том, что он является договором в пользу третьих лиц, т.е. сам страхователь никогда не получает страховую выплату при наступлении страхового случая.

Начиная с 1 января 2013 г. вступил в действие Федеральный закон от 14.06.2012 № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской

¹ Федеральный Закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2002. – № 18. – Ст. 1720.

² Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» от 07.05.2003 № 263 (ред. от 26.08.2013) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 19.05.2003. – № 20. – Ст. 1897.

ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном»¹ независимо от вида транспорта (за исключением легкового такси, метрополитена) (далее – ОСГОПП), где перевозчик обязан страховать свою гражданскую ответственность за причинение при перевозках вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров. Запрещается осуществление перевозок пассажиров перевозчиком (за исключением перевозок пассажиров метрополитеном), гражданская ответственность которого не застрахована. Следовательно, -каждый перевозчик, юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, осуществляющие коммерческие перевозки обязаны иметь полис ОСГОП. Именно перевозчики являются в ОСГОП страхователями. Этот полис гарантирует пассажирам компенсацию вреда жизни, здоровью или имуществу, причиненного перевозчиком на таких видах транспорта как:

- железнодорожный транспорт пригородного сообщения и дальнего следования, включая международные перевозки;
- воздушный транспорт: самолеты внутренних и международных линий, вертолеты;
- морской транспорт;
- внутренний водный транспорт;
- автобусные перевозки, включая внутригородские, пригородные, междугородние и международные перевозки;
- городской электрический транспорт: троллейбусы и трамваи;
- легкое метро и монорельсовый транспорт.

Исключение составляет легковое такси, хотя это самая распространенная услуга перевозчика. Легальная работа требует больших затрат. Например,

¹ Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» от 14.06.2012 № 67-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2016. – № 26 (Часть I). – Ст. 3891.

чтобы зарегистрироваться как индивидуальный предприниматель (ИП), надо оформить страховой полис ОСАГО или КАСКО, плюс страховка на пассажира, госпошлина за разрешение – еще 1,5 тысячи рублей. И это помимо всех налогов и сборов, которые должен заплатить предприниматель. По подсчетам таксистов, легальная деятельность индивидуальному предпринимателю обходится примерно в 50 тысяч рублей в год. Не меньшие расходы несет и юридическое лицо, предоставляющее услуги такси. Предприятие должно официально трудоустроить водителей, а также оформить страховки и заплатить за лицензию на каждую машину¹.

Серьезную конкуренцию им создают диспетчерские службы, так как услуги у данных перевозчиков занижены. Это удобно для большинства россиян, не надо платить налоги, цены умеренные. Услугами перевозки можно воспользоваться, не выходя из дома, заказав такси через диспетчера прямо со смартфона или без переговоров с диспетчером напрямую с водителем, не заботясь о наличных для расчетов с таксистом, на примере «Яндекс. Такси» или такси «Максим». Ответственность за качество сервиса и безопасность пассажиров такие службы не несут, поскольку предоставляют только информационные услуги.

Следует ужесточить меры диспетчерских служб и привлечь их к ответственности за передачу заказа таксисту, не имеющему лицензию. Большинство водителей, с которыми они сотрудничают, занимаются извозом без каких-либо разрешительных документов. Имеются случаи, когда заказы брали таксисты, водители такси берут клиентов, не имея водительских прав. Водители вынуждены работать по 15–18 часов в сутки, без социальных и трудовых гарантий. Ни о каком соблюдении требований безопасности водителей и пассажиров.

Пассажир заказывает машину в полной уверенности, что ему окажут качественную услугу, но это не всегда так. В случае аварии пострадавшие пассажиры, пользующиеся легковым такси, в рамках закона об обязательном

¹ Суконкина Ю. Невидимые «шашечки» / Ю. Суконкина // Российская газета. – март. – 2016.

страховании ответственности перевозчиков никак не защищены. Он рискует. Следовательно, водители являются исполнителями услуг по перевозке пассажиров легковым такси. Они несут основную ответственность за оказываемую услугу, хотя и не имея при этом права самостоятельно устанавливать цену на перевозку.

Тем не менее, основные риски и выгоды получают именно водители. Партнер, производящий расчеты, не являющийся работодателем по отношению к водителям, имеет свою, как правило, небольшую часть вознаграждения, так же как и компания, предоставляющая сервис по поиску пассажиров для перевозок легковыми такси.

Законом об ОСАГО предусмотрено возмещение ущерба потерпевшей стороне. Так, если водитель застрахованного автомобиля совершит аварию, страховая компания будет производить компенсационные выплаты потерпевшему. Компенсации же виновнику ДТП не предусмотрены. По статистике большинство дорожно–транспортных происшествий происходят с привлечением водителей легковых такси.

Максимальный размер выплаты в рамках системы ОСГОП составляет два миллиона рублей – столько стоит жизнь пассажира. Минимальная компенсация, например, при ушибах или ссадинах, – две тысячи рублей. Для сравнения – по закону об обязательном страховании автогражданской ответственности (ОСАГО) максимальные выплаты за вред жизни и здоровью сегодня составляют всего 500 тысяч рублей. Кроме того, по закону об ОСГОП покрывается и вред, нанесенный багажу пассажиров – в пределах 23 тысяч рублей при предоставлении чеков и до 11 тысяч рублей без чеков.

На сегодняшний день обсуждается вопрос о внесении поправок, согласно которому перевозки легковыми такси могут быть включены в систему обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков перед пассажирами (ОСГОП). Данное нововведение подразумевает предоставление выплат пострадавшим в размере до двух миллионов рублей, а также включая компенсацию за повреждение багажа. Введенная в будущем, норма обеспечит

пассажиру, пострадавшему в аварии на этом виде транспорта, гарантии, которые имеют лица, передвигающиеся в городском транспорте. Если будет в данный перечень услуг перевозки внесены легковые такси, тогда данную отрасль смогут контролировать Федеральные службы по надзору в сфере транспорта.

2.2. Ответственность сервиса заказа такси как субъекта правоотношений по перевозке пассажиров

Отношения между сервисом заказа такси и организацией, которая непосредственно занимается извозом, можно рассматривать как отношения агента и принципала. В соответствии с ст. 1005 Гражданского кодекса по агентскому договору одна сторона (агент) обязуется за вознаграждение совершать по поручению другой стороны (принципала) юридические и иные действия от своего имени, но за счет принципала либо от имени и за счет принципала. По сделке, совершенной агентом с третьим лицом от имени и за счет принципала, права и обязанности возникают непосредственно у принципала.

Сервисы заказа такси часто, чтобы избежать ответственности, заключают с водителями именно этот вид договора. Рассмотрим более подробно условия договора агентирования у сервиса «Яндекс.Такси».

Раздел 8 договора содержит в себе объем ответственности каждой из сторон.

8.1 Агент не несет никакой ответственности перед Принципалом и/или его Клиентами (заказчиками, партнерами, пользователями) за какие-либо косвенные/непрямые убытки, включая упущенную выгоду, утрату информации, потерю производства/бизнеса и/или третьих лиц в связи с исполнением Договора, вне зависимости от того, мог ли Агент предвидеть возможность причинения таких убытков в конкретной ситуации или нет.

8.2 В случае нарушения Принципалом условий использования Сервисов Агент вправе в одностороннем порядке отказаться от исполнения Договора и потребовать возмещения реального ущерба, причиненного расторжением Договора.

8.3 Агент не несет ответственности и не возмещает никакие убытки, в том числе никакой ущерб, прямой или косвенный, причиненный Принципалу или третьим лицам в результате использования или невозможности использования Сервисов, их отдельных компонентов и/или функций.

8.4 В случае несоблюдения Принципалом гарантии, предусмотренной п. 5.2 (оказание услуг по перевозке пассажиров с соблюдением законов РФ) Договора, в результате которого Агенту будут предъявлены любыми третьими лицами требования, претензии и/или иски, Принципал обязуется урегулировать указанные требования, претензии и/или иски своими силами и за свой счет, а также возместить Агенту понесённый им в связи с этим реальный (доказанный) ущерб.

8.5 Агент освобождаются от ответственности за неисполнение и/или ненадлежащее исполнение обязательств по настоящему Договору, если такое неисполнение явилось следствием обстоятельств непреодолимой силы (форс-мажор), не зависящих от воли Агента, к которым, среди прочих, относятся стихийные бедствия, пожары, техногенные аварии и катастрофы, аварии на инженерных сооружениях и коммуникациях, массовые беспорядки, военные действия, террористические акты, бунты, гражданские волнения, забастовки, нормативные акты органов государственной власти и местного самоуправления, препятствующие исполнению Агентом своих обязательств по настоящему Договору, то есть чрезвычайные и непреодолимые при данных условиях обстоятельства, наступившие после заключения настоящего Договора. Агент, ссылаясь на невозможность выполнения обязательств вследствие наступления обстоятельств непреодолимой силы, обязан уведомить об этом Принципала. Факт наступления обстоятельств непреодолимой силы должен быть подтвержден соответствующими компетентными организациями.

8.6 Принципал лично несёт административную, уголовную, материальную ответственность за нарушение действующего законодательства РФ и любые нарушения, повреждения, нанесённый ущерб при оказании услуги по перевозке пассажиров и багажа перед клиентами и/или третьими лицами.

8.7 Агент не несет ответственности за любой ущерб в результате использования (или невозможности использования) приложения Яндекс.Таксометр в том числе за убытки, причиненные: отсутствием связи, вредоносными программами, вирусами или любой неточностью или неполнотой информации.

8.8 Агент не несет ответственности за ущерб в результате использования (или невозможности использования) электронных средств связи, в том числе, помимо прочего, ущерб в результате невыполнения или задержки в доставке электронных сообщений, перехвата или манипуляции электронными сообщениями третьими сторонами или в результате компьютерных программ, используемых для электронных коммуникаций и передачи вирусов.

8.9 Ответственность перед Клиентами за качество оказания транспортных услуг полностью лежит на Принципале, как на поставщике транспортных услуг, который, в конечном счете, предоставляет такие транспортные услуги. Ни при каких обстоятельствах Агент не принимает на себя ответственность в связи с и/или в результате оказания транспортных услуг, предоставляемых поставщиком транспортных услуг или любых деяний, действий, поведения и/или халатности со стороны поставщика транспортных услуг. Любые жалобы в отношении транспортных услуг, предоставленных Принципалом, как поставщиком транспортных услуг, должны предъявляться только поставщику транспортных услуг. Агент не является стороной в договоре фрахтования, заключаемым между Фрахтователем (клиентом-пассажиром) и Фрахтовщиком (Принципалом), а является посредником, позволяющим сторонам взаимодействовать между собой.

8.10 Агент не отвечает за последствия неполноты и/или недостоверности информации по заказу, поступившей от клиента.

8.11 Принципал несет ответственность за получение доступа к сети передачи данных, необходимого для использования приложения Яндекс.Таксометр. При получении доступа или использовании приложения Яндекс.Таксометр посредством беспроводного устройства могут применяться тарифы сети мобильной связи на передачу данных, при этом Принципал несет ответственность за уплату таких тарифов.

8.12 Принципал несет ответственность за приобретение и обновление совместимой аппаратуры или устройств, необходимых для получения доступа к Услугам через приложение Яндекс.Таксометр для их использования, а также для получения любых обновлений.

8.13 Агент не гарантирует функционирование приложения Яндекс.Таксометр или какой-либо его части на какой-либо конкретной аппаратуре или устройствах. Кроме того, на работу приложения Яндекс.Таксометр могут повлиять сбои и задержки, вызванные работой сети Интернет и электронных средств связи.

Анализируя условия данного договора, можно сделать вывод о том, что вся ответственность лежит исключительно на принципале. А сервис не гарантирует ни качество работы его приложения, ни достоверность информации предоставляемой/получаемой от клиента, ни возмещения какого-либо ущерба.

Важной особенностью договоров агентирования, повышающими их эффективность, является то, что в агентском договоре могут содержаться условия, которые запрещали бы принципалу заключать похожий договор с другим агентом, в то же время, например, договор поручения не содержит таких запретов. Также может быть установлено ограничение и для агента не заключать с другими принципалами договоров, исполняемые на территории, которая аналогична, указанной в договоре. Однако данный договор такой особенностью не обладает. Возникает логичный вопрос: зачем же отношения «агрегатор - водитель» оформляют именно договором агентирования?

Дело в том, что агрегатор взимает с водителя за каждую поездку комиссию. Но конкуренция среди партнеров за водителей сбивла размер комиссии до такого процента, когда бизнес сервисов становился бы просто убыточным. Но агрегаторами было найдено волшебное средство! Это агентский договор с водителем. По такому договору партнер выступает только лишь агентом водителя, и удерживает с водителя 5%. Значит, доход партнера только 5%, а остальные деньги уже не его доход, а идут транзитом, водителю. Соответственно, и налоговую базу формируют только эти 5%, а не вся полученная от агрегатора сумма. И при комиссии 5% уже получается прибыльный бизнес.

Но, данная схема существует до налоговой проверки. Потому что:

во-первых, появляется противоречие в документальном оформлении такой схемы работы партнеров. По договору с агрегатором, партнер оказывает услуги по перевозке пассажиров. А согласно договорам с водителями – партнер этих услуг не оказывает, все перекладывается на водителя. При этом водитель не зарегистрирован в качестве ИП и вообще не имеет права заниматься предпринимательской деятельностью (он же не предприниматель!). Получается, что услуг по перевозке не оказывает вообще никто? Чудесным образом пассажиры получают услугу по перевозке от неустановленных лиц? Контролеры однозначно заострят на этом внимание.

Во-вторых, если уж идти до конца, то почему же агрегатор сам не заключает с водителями (не ИП) такие агентские договоры? Зачем ему лишняя прослойка в виде партнера? Правильный ответ – потому что такие договоры создают налоговые риски для той стороны, которая платит физическому лицу. Выплаты физическим лицам должны облагаться налогом (НДФЛ 13%), надо исполнять обязанности налогового агента: платить налоги, сдавать отчетность и т.д. Зачем это агрегатору? Ну а партнеры, что делать, соглашаются.

В связи с этим, перед агентом может возникнуть необходимость доказывать в суде, что в договоре он выступал именно агентом.

Еще одним поводом для разбирательства в суде является отсутствие ответа на вопрос: от чьего действительно имени совершается сделка – принципала или же самого агрегатора? Ведь от этого зависит размер ответственности каждого участника договора.

Некоторое понимание в этом вопросе внес Верховный суд своим определением от 09 января 2018 по делу N 5-КГ17-220.¹

Между индивидуальным предпринимателем (ИП) как заказчиком и агрегатором такси как исполнителем был заключен договор, в соответствии с которым исполнитель обязался осуществлять поиск пассажиров для их перевозки легковым автомобилем заказчика, оказывать заказчику иные предусмотренные данным договором услуги, а заказчик обязался уплатить агенту оговоренное договором вознаграждение.

По условиям данного договора заказчик обязан производить страхование жизни и здоровья пассажиров автомобиля, перед выходом на линию проводить контроль технического состояния автомобиля и предрейсовый медицинский осмотр. Заказчик самостоятельно отвечает за ущерб, причиненный третьим лицам при перевозке клиентов.

Принадлежащий ИП автомобиль попал в ДТП, результатом которого стала смерть пассажира. Виновным был признан водитель такси, с которым ИП был заключен соответствующий трудовой договор. Истцы обратились в суд с иском о возмещении морального вреда, затрат на погребение погибшей.

Суды всю ответственность возложили на водителя такси и его работодателя, и указали, что оснований для возложения ответственности на агрегатора такси, оказавшего только лишь информационные услуги, не имеется.

Судебная коллегия по гражданским делам Верховного Суда Российской Федерации по данному вопросу отметила:

¹ Определение Верховного Суда Российской Федерации от 9 янв. 2018 г. №5-КГ17-220. [<http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ARB002&n=527105#01235021430612031>] – СПС «Консультант Плюс».

«Судом установлено, что агрегатор такси оказывал ИП агентские услуги по поиску пассажиров такси, принятию от них заказа и передаче его исполнителю услуги.

Отказывая в иске к агрегатору, судебные инстанции не учли положения пункта 1 статьи 1005 Гражданского кодекса РФ о том, что по сделке, совершенной агентом с третьим лицом от своего имени и за счет принципала, становится обязанным агент, хотя бы принципал и был назван в сделке или вступил с третьим лицом в непосредственные отношения по исполнению сделки.

По сделке, совершенной агентом с третьим лицом от имени и за счет принципала, права и обязанности возникают непосредственно у принципала. Как следует из судебных постановлений и материалов дела, обстоятельств того, что, принимая заказ на оказание услуги по перевозке пассажира легковым такси, агрегатор такси действовал не от своего имени, а от имени принципала, в данном случае от имени ИП, судами не установлено.

То обстоятельство, что пассажир впоследствии вступил в непосредственные отношения с работником принципала - водителем такси, а также то, что он мог получить информацию о принципале, согласно приведенным положениям статьи 1005 Гражданского кодекса Российской Федерации само по себе не влияет на обязанности агента, вступившего в отношения с третьим лицом от своего имени.»¹

В обоснование ответственности агрегатора такси истцы представили рекламную продукцию данного агрегатора об оказании им услуг такси, а также снимок отправленного им СМС-сообщения, с указанием цены услуги и благодарностью за пользование его услугами. При этом истцы указали на то, что, предлагая услуги такси, агрегатор действовал от своего имени.

¹ Определение Верховного Суда Российской Федерации от 9 янв. 2018 г. №5-КГ17-220. [<http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ARB002&n=527105#01235021430612031>] – СПС «Консультант Плюс».

Конечно, говорить о сложившейся судебной практике в пользу защиты потребителей еще рано, ведь такие случаи единичны, но позиция Верховного Суда может стать стимулом для агрегаторов проявлять хотя бы минимальную осмотрительность во взаимоотношениях с исполнителями. Быть может тогда, сервисы поймут, что договоры агентирования – не панацея. Да, можно избежать налоговой ответственности, ответственности за незаконное оказание услуг по перевозке, но гражданско-правовую ответственность за вред, причиненный пассажирам, нести придется.

Пользователь услугами такси также защищен и как потребитель. Законодательство закрепляет для потребителя систему гарантий, в частности: право на информацию об изготовителе (продавце, исполнителе) и о товарах (ст. 8 Закона РФ «О защите прав потребителей») право на безопасность товара (ст. 9); недействительность условий договора, ущемляющих права потребителя (п. 1 ст. 16); запрет навязывания потребителю дополнительных работ и услуг (п. 3 ст. 16). За нарушение прав потребителей, установленных законами и иными правовыми актами РФ, продавец (исполнитель, изготовитель) несет гражданско-правовую, административную и даже уголовную ответственность (ст. 43 Закона о защите прав потребителей).

Законодатель считает потребителя более слабой стороной, и в целях его защиты, устанавливает повышенную ответственность продавца/услугодателя. Но распространяется ли этот закон на сервисы по заказу такси? Например, встречаются случаи, когда заказав такси с помощью онлайн-заявки на сайте таксопарка, клиент получает смс, где наряду с информацией о водителе и автомобиле, есть данные о стоимости поездки. И при расчете пассажир намеревается отдать таксисту именно эту сумму.

Однако водитель после поездки требует, чтобы пассажир заплатил ему больше. Он уверяет, что очень долго стояли в пробке. Или у клиента чересчур много багажа. Или, к примеру, среди пассажиров оказался маленький ребенок, для которого пришлось доставать из багажника детское автокресло.

Если же оплата подразумевается по счетчику, недобросовестный водитель может выбрать самый длинный маршрут и самое долгое время в пути.

Согласно ст. 33 Закона «О защите прав потребителей», на оказание услуги (перевозка), может быть составлена смета. Исполнитель не вправе требовать увеличения твердой сметы, а потребитель — ее уменьшения, в том числе в случае, когда в момент заключения договора исключалась возможность предусмотреть полный объем подлежащих оказанию услуг. При оказании дополнительных услуг и по этой причине превышения сметы, исполнитель обязан своевременно предупредить об этом потребителя. Исполнитель (водитель), своевременно не предупредивший потребителя о необходимости превышения приблизительной сметы, обязан исполнить договор, сохраняя право на оплату услуги в пределах приблизительной сметы.

Ведь пассажир, садясь в такси, получает смс, в котором указана цена перевозки, и соглашается на перевозку на указанных в смс-условиях. Таким образом, договор перевозки заключен по цене, указанной в смс. Диспетчерская служба в данной ситуации выступает представителем перевозчика.

Поэтому пассажир не обязан платить сумму выше указанной в смс (если таксист не ожидал пассажира дольше установленного времени и осуществил перевозку по заданным параметрам).

Сами же агрегаторы, во избежание подобных ситуаций, называют цену «примерной» и точную цену должен озвучить водитель в конце поездки. Но не нарушает ли это другую норму этого же закона?

В настоящее время, единственное, чем мы можем апеллировать в данном вопросе - разъяснения, содержащиеся в абзаце втором пункта 48 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 28 июня 2012 № 17 «О рассмотрении судами гражданских дел по спорам о защите прав потребителей»¹, согласно которому, по сделкам с участием граждан-

¹ Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 28.06.2012 № 17 «О рассмотрении судами гражданских дел по спорам о защите прав потребителей» //Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2012. – № 9.

потребителей агент (посредник) может рассматриваться самостоятельным субъектом ответственности в силу статьи 37 Закона о защите прав потребителей, пункта 1 статьи 1005 ГК РФ, если расчеты по такой сделке совершаются им от своего имени. При этом размер ответственности посредника ограничивается величиной агентского вознаграждения, что не исключает права потребителя требовать возмещения убытков с основного исполнителя (принципала).

Таким образом, если вознаграждение агента такси составляло 200 рублей, в пределах этой суммы и могут быть взыскана сумма в качестве компенсации за погребение и морального вреда.

Вероятнее всего, давая такие разъяснения, Верховный Суд Российской Федерации исходил из Федерального закона от 24 ноября 1996 года № 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности» не предполагая, что в потребительских отношениях агентами могут выступать не только туристические агенты. Именно исходя из специфики отношений турагента и туроператора следовало бы давать разъяснения об ограниченной ответственности агента.

Однако из буквального прочтения следует, что любой агент, заключающий сделки от своего имени, отвечает только в пределах суммы вознаграждения. Это означает, что если вознаграждение агента такси составляло 200 рублей, в пределах этой суммы и могут быть взыскана компенсация за погребение и компенсация морального вреда.

Развитие сферы обслуживания, равно как и повышение уровня правовой культуры россиян, стало причиной многочисленных судебных споров о защите прав потребителей. Сегодня это едва ли не самая распространенная категория дел, рассматриваемых мировыми судьями и судами общей юрисдикции. Активно формируется и арбитражная практика по спорам, связанным с привлечением хозяйствующих субъектов к административной ответственности за нарушение прав потребителей, ущемление их законных интересов.

2.3. Возможные пути решения проблемы привлечения к ответственности сервиса заказа такси как субъекта правоотношений по перевозке пассажиров

Перевозка пассажиров автомобильным транспортом признается деятельностью, осуществление которой может повлечь за собой нанесение ущерба правам, законным интересам, здоровью граждан, в связи с чем к субъекту, осуществляющему данный вид деятельности, закон предъявляет повышенные требования. Вместе с тем организация перевозок требует усовершенствования, в том числе правовыми средствами. Очевидно, что правовое регулирование организации перевозок должно соответствовать существу общественных отношений, складывающихся между участниками транспортного процесса, и предусматривать механизмы стимулирования сотрудничества и самоорганизации.

Недооцененность гражданско-правового договора как регулятора отношений, складывающихся в процессе организации и осуществления перевозки пассажиров автомобильным транспортом, нередко приводит к ошибкам в выборе наиболее приемлемых средств правового регулирования отношений как между перевозчиками и пассажирами, так и между владельцами транспортных инфраструктур.

Существующие проблемы в сфере автомобильных пассажирских перевозок породили многочисленную судебную практику. Достаточно распространенной на сегодняшний день проблемой в сфере пассажирских перевозок является перевозка, осуществляемая таким видом автомобильного транспорта, как такси.

Так, в соответствии со ст. 31 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта перевозка пассажиров и багажа легковым такси осуществляется на основании публичного договора

фрахтования, заключаемого в устной форме¹. Однако нежелание фрахтовщика нести ответственность по такому обязательству побуждает перевозчиков изобретать иные варианты возможного взаимодействия.

Одним из возможных решений проблемы может выступать законодательное закрепление порядка и формы заключения договора между перевозчиком и сервисом заказа такси.

В связи с выстраиванием участниками данных правоотношений сложных гражданско-правовых конструкций у пассажира такси в случае необходимости защиты своих прав и законных интересов возникают определенные сложности, в том числе с определением надлежащего ответчика по делу.

Это связано с тем, что место и пределы ответственности сервиса заказа такси в таксомоторных перевозках не определены. Пассажиру непонятно, какие отношения между водителем и агрегатом, разные ли это субъекты отношения или их следует воспринимать как единое целое. Сервисы заказа такси, предлагая свои услуги, таких сведений не публикуют.

Возможно, имеет смысл обязать сервисы предоставлять потребителю информацию о водителе и таксомоторном парке, оказывающих услугу по перевозке.

Следует ужесточить меры диспетчерских служб и привлечь их к ответственности за передачу заказа таксисту, не имеющему разрешение на осуществление деятельности. Большинство водителей, с которыми они сотрудничают, занимаются извозом без каких-либо разрешительных документов. Имеются случаи, водители такси берут клиентов, не имея водительских прав. Водители вынуждены работать по 15–18 часов в сутки, без социальных и трудовых гарантий. Ни о каком соблюдении требований безопасности водителей и пассажиров.

¹ Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» от 08.11.2007 № 259-ФЗ (ред. от 10.11.2017) // Собрание законодательства РФ. – 12.11.2007. – № 46. – Ст. 5555.

Кроме того, несмотря на введение в 2012 году положения, предусматривающего возможность осуществления перевозок легковым такси исключительно при наличии соответствующего разрешения, многие перевозчики предпочитают осуществлять данную деятельность нелегально, что также приводит к невозможности применения законодательства, устанавливающего ответственность за неисполнение владельцем транспортного средства обязанности по страхованию своей гражданской ответственности. Прежде всего, упомянутое разрешение с точки зрения действующих норм не является лицензией, поскольку рассматриваемый вид перевозки не включен в перечень лицензируемых видов деятельности, а, следовательно, целый ряд мер административного воздействия не подлежит применению. При этом существующие исключения для автомобильного транспорта, предусмотренные ст. 14.1.2 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации ¹ о повышенной административной ответственности перевозчиков, не только не являются сдерживающим фактором для правонарушителей, но и способствуют уходу таксомоторного бизнеса в тень.

Стоит отметить, что проблема совершенствования порядка допуска перевозчиков к деятельности по перевозке пассажиров стоит в настоящее время достаточно остро. Отсутствие императивно закрепленного требования об обязательном лицензионном порядке допуска всех перевозчиков на рынок автотранспортных услуг остается сегодня одним из существенных недостатков транспортного законодательства.

Также стоит отметить, что ряд проблем таксомоторных предприятий с каждым годом усугубляется по причине отсутствия правил работы так называемых «Диспетчерских служб такси» (в дальнейшем ДС), плотной сетью покрывших территорию России. Целями ДС является уход от ответственности перед потребителями услуги и перед законом за несоблюдение водителями

¹ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 23.04.2018) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 07.01.2007. – № 1. – Ст. 1.

требований безопасности дорожного движения, транспортного, административного и налогового законодательства.

Так как схема работы ДС построена на получении прибыли от продажи заказов водителям, имеющим личный или арендованный транспорт, то чем больше будет таких водителей, тем больше прибыли получает владелец ДС. Поэтому, 90% исполнителей заявок от подобных компаний, выполняют нелегальные водители, т.е. не имеющие разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси со всеми вытекающими из этого последствиями.

Сейчас диспетчерские службы находятся вне правового поля, нигде не прописана их ответственность, чем активно пользуются недобросовестные предприниматели.

Например, Таксист находился на работе 13 часов. Он заснул за рулем, когда ехал по ночной Москве с тремя пассажирами. Потерявшая управление машина врезалась в отбойник. Сработали подушки безопасности и, к счастью, обошлось без жертв.

По мнению юристов, самое лучшее, что клиент может сделать в подобном случае – поймать другую машину или продолжить свой путь на общественном транспорте. Потому что водитель не имеет права покинуть место аварии, как бы пассажир его об этом не просил. А далее – по ситуации.

Если виновным в дорожно-транспортном происшествии будет признан таксист, пассажир имеет право на возврат платы за проезд, если таковая была внесена заранее. В теории пассажир может рассчитывать на возмещение морального или материального вреда. На практике все намного сложнее.

Необходимо внести следующие изменения в действующее законодательство: – в п. 24 ч. 1 ст. 12 Федерального закона от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» исключить слова «оборудованным для перевозок более восьми человек». Таким образом будет установлено обязательное лицензирование для любой деятельности по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом (за исключением случаев,

когда указанная деятельность осуществляется по заказам либо для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя); – название ст. 14.1.2 «Осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта без лицензии» изменить на «Осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта без разрешения (лицензии)».

В Законе «О защите прав потребителей» ничего о сервисах заказа такси пока не сказано, но 21 марта 2017 года в Государственную Думу поступил законопроект № 126869-7 «О внесении изменений в Закон Российской Федерации «О защите прав потребителей», вызвавший бурную реакцию отрасли.¹

Суть законопроекта сводится к тому, что агрегатор, предоставивший потребителю недостоверную информацию о товаре или продавце, будет нести ответственность за убытки, причиненные потребителю вследствие предоставления ему такой информации.

Законопроект направлен на регулирование деятельности агрегаторов, то есть информационных посредников, вступающих с потребителями в возмездные отношения, но при этом не заключающих сделки по купле-продаже товаров (возмездному оказанию услуг).

В настоящее время из-за отсутствия четкой правовой регламентации деятельности хозяйствующих субъектов, не идентифицируемых как классические продавцы (исполнители), они фактически оказываются вне юрисдикции законодательства о защите прав потребителей, не несут бремя соблюдения прав потребителей на информацию о продавце (изготовителе, исполнителе), реализуемых товарах и предлагаемых услугах.

¹. Проект Федерального закона № 126869-7 «О внесении изменений в Закон Российской Федерации «О защите прав потребителей» [<http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=PRJ;n=157411#04812987188028641>] – СПС «Консультант Плюс» (ред., внесенная в ГД ФС РФ, текст по состоянию на 18.03.2017).

В этой связи законопроектом предусматривается, что агрегатор, предоставивший потребителю недостоверную информацию о товаре (услуге) или продавце (исполнителе, изготовителе, импортере), несет ответственность за убытки, причиненные потребителю вследствие предоставления ему такой информации.

Ответственность за надлежащее исполнение договора, заключенного потребителем с продавцом (исполнителем) на основе предоставленной агрегатором информации, а также за соблюдение прав потребителей, связанных с последствиями передачи потребителю товаров (услуг) ненадлежащего качества и обменом недовольственных товаров надлежащего качества, несет продавец (исполнитель).

Устанавливается, что агрегатор возвращает сумму полученной им предварительной оплаты товара (услуги) в течение десяти календарных дней со дня предъявления требования потребителя при одновременном наличии следующих условий: товар (услуга), в отношении которого потребителем внесена предварительная оплата на банковский счет агрегатора, не доставлен потребителю в срок (услуга не оказана в срок); потребитель направил продавцу (исполнителю) уведомление об отказе от исполнения договора купли-продажи (договора оказания услуг) в связи с нарушением продавцом (исполнителем) обязательства передать товар (оказать услугу) в установленный срок.

Если потребитель отказался от принятия товара (услуги) вследствие предоставления агрегатором недостоверной информации о товаре (услуге) или продавце (исполнителе, изготовителе, импортере), агрегатор обязан по требованию потребителя вернуть сумму полученной им предварительной оплаты товара (услуги) в течение десяти календарных дней со дня предъявления соответствующего требования потребителем.

Такое нововведение, наверняка, приведет к появлению у агрегаторов дополнительных затрат, а возможные риски будут закладываться в стоимость реализуемых услуг. Вероятно, какая-то часть агрегаторов будет искать схемы «ухода» из-под действия Закона, пытаясь замаскироваться под рекламный

ресурс или биржу предложений. Другая часть уйдет с рынка, не выдержав конкуренции с крупными игроками, иностранными площадками и «досками объявлений». Отметим, что ключевая проблема – в каком порядке потребитель может требовать возмещения убытков в случае получения некачественной услуги в Интернете – в Законе так и остается нерешенной.

Попытки Роспотребнадзора защитить потребителей от неполноты информации со стороны агрегатора уже предпринимались.

Так, Компания Uber была оштрафована в Москве на 100 тысяч рублей за то, что ее диспетчерская служба вводит потребителей в заблуждение относительно качества и безопасности услуги по перевозке, – сообщается на сайте управления Роспотребнадзора по Москве.

Как отмечает Роспотребнадзор, через мобильное приложение и сайт компания принимает заявки потребителей на услуги по перевозке и формирует базу заявок. Доступ к базе имеют водители, которые и оказывают услуги потребителям. "Таким образом, Общество вводит потребителей в заблуждение относительно качества и безопасности услуги по перевозке. До потребителя не доводится информация о лицензии и прохождении медицинского освидетельствования водителей такси, а также относительно потребительских свойств услуги по перевозке, а именно об исполнителе услуги", — говорится в сообщении.

По данным ведомства, потребитель не получает сведений об исполнителе услуги, из-за чего у него складывается впечатление, что услугу ему "оказывает компания Uber, так как потребитель обратился именно к Uber за предоставлением услуги по перевозке". Кроме того, при регистрации на сайте потребитель может создать аккаунт, не знакомясь с условиями и политикой конфиденциальности. В разделе для пользователей, а также в аннотации к мобильному приложению указано, что аккаунт создается с помощью кредитной карты или PayPal, откуда потом автоматически списывается стоимость поездки. После поездки на e-mail пользователя

приходит квитанция, где также нет информации об исполнителе услуги по перевозке, отмечает Роспотребнадзор.

"За введение потребителей в заблуждение управление Роспотребнадзора по городу Москве привлекло ООО "УберТехнолоджи" к административной ответственности по части 2 статьи 14.7 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в виде административного штрафа в размере 100 000 рублей", — говорится в сообщении.

Не согласившись с этим постановлением «УберТехнолоджи» обратилось в Арбитражный суд города Москвы с требованием о признании его незаконным. Суд 1 сентября 2016 года отказал в удовлетворении требований. Тогда «УберТехнолоджи» обжаловало это решение в апелляционной и кассационной судебных инстанциях.

«Девятый арбитражный апелляционный суд 26 октября 2016 года, а в дальнейшем и Арбитражный суд Московского округа 14 февраля 2017 года оставили без изменения решение Арбитражного суда города Москвы от 01 сентября 2016 года, а жалобы ООО «УберТехнолоджи» — без удовлетворения», — информирует Роспотребнадзор.

Легковое такси является уникальным транспортом, т.к. это единственный вид перевозок, когда законодательством предусмотрен устный договор фрахтования транспортного средства. Именно эта особенность определяет деятельность такси как наиболее сложную для государственного регулирования сферу пассажирских перевозок. Нужны специальные нормы и особые механизмы для того, чтобы система безопасно функционировала и развивалась. В условиях массового развития информационных технологий методы регулирования такси, заложенные действующим Федеральным законодательством, недостаточны, и деятельность таких сервисов остается вне правового поля.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ходе исследования были сделаны следующие выводы.

История развития сервисов по заказу такси началась не очень давно: до конца 2000-х гг. в России и мире основными способами вызова такси были звонок на телефон диспетчерской службы или поиск свободного автомобиля на улице. Увеличение числа пользователей смартфонов послужило стимулом к созданию мобильных онлайн-приложений для онлайн-служб вызова такси в городах, где таксомоторные парки были объединены общей диспетчерской службой, а также систем каршеринга (краткосрочной аренды автомобиля).

В 2009 г. американские предприниматели Гаррет Кэмп и Трэвис Каланик основали компанию Uber, создав мобильное приложение для вызова и оплаты такси и услуг частных водителей.

В ноябре 2010 г. израильскими предпринимателями был основан сервис GetTaxi, который спустя два года стал активно развиваться на российском рынке. А уже в октябре 2011 г. поисковой системой «Яндекс» был основан схожий агрегатор «Яндекс.Такси». Владельцы интернет-сервисов убеждены, что развиваемая ими модель перевернет представления горожан о такси и сделает этот вид транспорта удобным и доступным.

И действительно, в настоящее время самый удобный способ заказать такси - использовать мобильные приложения таких сервисов. На практике же деятельность таких сервисов является не только не безопасной, но и в принципе не регулируется законодательством Российской Федерации.

Отметим, что таксомоторная деятельность как таковая регламентируется рядом Федеральных законов и правовых актов, а также региональными актами. В соответствии с этим законодательством установлено требование к водителю легкового такси – он должен иметь водительский стаж не менее 3 лет. Также субъекты, осуществляющие деятельность по оказанию услуг по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, обязаны обеспечивать прохождение водителями легковых такси предрейсового медицинского осмотра.

Единственным идентификационным признаком законности деятельности такси является разрешение, выдаваемое юридическому лицу или индивидуальному предпринимателю. Согласно действующему порядку разрешение выдается на конкретное автотранспортное средство с привязкой к номеру его государственной регистрации.

Стоит обратить внимание на то, что место сервиса заказа такси в договоре перевозки до сих пор не определено. Пассажиры считают данные агрегаторы перевозчиками, в то время как, сами сервисы утверждают, что оказывают лишь «информационные услуги».

Например, сервис заказа такси Uber открыто декларирует, что компания представляет собой технологическую платформу, то есть пользователям оказывается услуга информационного характера. Компания извещает граждан и общество, что она не осуществляет услуги по перевозке и не гарантирует безопасность. На практике это означает, что в качестве непосредственного фрахтователя может стать любой гражданин, в т.ч. иностранец и нерезидент, установивший мобильное приложение Uber. Таким образом, создается параллельный рынок перевозок физических лиц легковыми автомобилями без разрешений, т.е. образуется новый класс водителей, к которым применение многих нормативных правовых актов невозможно, в том числе влияющих на безопасность.

Чтобы стать клиентом сервиса необходимо зарегистрироваться в приложении в т.ч. согласиться с условиями договора. Фактически же, данное соглашение подтверждает, что всю ответственность по перевозке несут водители, которые стали партнером данного сервиса, а не сервис.

Поскольку службы такси осуществляет свою деятельность с помощью автомобилей – источников повышенной опасности, отдельно стоит уделить внимание страхованию их ответственности.

Напомним, что все владельцы транспортных средств обязаны застраховать риск своей гражданской ответственности, которая может

наступить вследствие причинения вреда жизни, здоровью и имуществу других лиц при использовании транспортных средств.

Законом запрещается осуществление перевозок пассажиров перевозчиком (за исключением перевозок пассажиров метрополитеном), гражданская ответственность которого не застрахована. Именно перевозчики являются в ОСГОП страхователями.

Но, для того, чтобы стать партнером сервиса заказа такси и осуществлять перевозки совсем необязательно иметь данный полис – его наличия не требуют при заключении договора, и в случае аварии пострадавшие пассажиры, пользующиеся легковым такси, в рамках закона об обязательном страховании ответственности перевозчиков никак не защищены.

Привлечь к ответственности (как перевозчика) за вред, причиненный источником повышенной опасности при перевозке пассажиров можно только при наличии полиса обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика.

При наличии только полиса ОСАГО выплаты виновнику дорожно-транспортного происшествия не полагаются, и если пострадал пассажир, находящийся в этом автомобиле, компенсации он не получит. При отсутствии вины водителя-партнера сервиса по заказу такси, пассажир получит компенсацию, но в значительно меньшем размере, нежели по ОСГОП. Страхование ответственности в качестве перевозчика стоит дороже, чем автогражданская, и не все транспортные компании законопослушно страхуют ответственность. Агрегаторы, в свою очередь, не считают своей обязанностью отслеживать наличие полиса, тем самым, подвергая своих клиентов опасности.

Чтобы убежать от ответственности, сервисы пользуются еще одним способом - заключают с водителями договор агентирования. Анализируя условия такого договора, можно сделать вывод о том, что вся ответственность лежит исключительно на принципале. А сервис не гарантирует ни качество работы его приложения, ни достоверность информации предоставляемой/получаемой от клиента, ни возмещения какого-либо ущерба.

Такие договоры сервисы заключают еще и для того, чтобы уменьшить налогооблагаемую базу. Ведь по такому договору партнер выступает только лишь агентом водителя, и удерживает с водителя 5%. Значит, доход партнера только 5%, а остальные деньги - доход водителя. Соответственно, и налоговую базу формируют только эти 5%, а не вся полученная от агрегатора сумма. И при комиссии 5% получается прибыльный бизнес.

Что касается ответственности, то в соответствии со ст. 1005 Гражданского кодекса Российской Федерации, по сделке, совершенной агентом с третьим лицом от имени и за счет принципала, права и обязанности возникают непосредственно у принципала. И казалось бы, здесь агрегатор тоже себя обезопасил, но не учел одного: по сделке, совершенной агентом с третьим лицом от своего имени и за счет принципала, становится обязанным агент, хотя принципал и был назван в сделке или вступил с третьим лицом в непосредственные отношения по исполнению сделки. Агрегатор такси, принимая заказ на оказание услуги по перевозке пассажира легковым такси, действует от своего имени, а не от имени принципала (водителя) и обязанность нести ответственность ложится на него, хотя и заключен договор агентирования.

Стоит также заметить, что законодательство о защите прав потребителей распространяется только на достоверность и полноту информации, предоставленной клиенту сервисом. В остальном же норм, регулирующих отношения между сервисом по заказу такси и клиентом нет, и последний, будучи потребителем, не защищен.

Вопрос урегулирования деятельности агрегаторов стоит в настоящее время очень остро. И эта проблема затрагивает не только сферу гражданско-правовой ответственности, но еще и налоговое право (недополучение налогов с такой деятельности) и предпринимательское право, ведь уже имеет место конкуренция между самими сервисами.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Нормативные правовые акты

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 25.01.2018) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1996, – № 5. – Ст. 410.

2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 23.04.2018) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 07.01.2007. – № 1. – Ст. 1.

3. Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» от 14.06.2012 № 67-ФЗ (ред. от 23.06.2016) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2016. – № 26 (Часть I). – Ст. 3891.

4. Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 21.04.2011 № 69-ФЗ (ред. от 10.11.2017) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 25.04.2011. – № 17. – Ст. 2310.

5. Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» от 08.11.2007 № 259-ФЗ (ред. от 10.11.2017) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 12.11.2007. – № 46. – Ст. 5555.

6. Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» от 25.04.2002 г. № 40-ФЗ (в ред. от 26.07.2017) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 29.04.2002. – № 18. – Ст. 1720.

7. Федеральный закон «О введении в действие части второй Гражданского кодекса Российской Федерации» от 26.01.1996 №15 (ред. от

10.11.2017) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 29.01.1996. – № 5. – Ст. 411.

8. Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» от 14.02.2009 № 112 (ред. от 10.11.2017) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 02.03.2009. – № 9. – Ст. 1102.

9. Распоряжение Правительства Российской Федерации «О Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года» от 29.02.2016 № 327-р // Собрание законодательства Российской Федерации. – 03.03.2016. – №10. – Ст. 1462.

10. Закон Российской Федерации «О защите прав потребителей» от 07.02.1992 № 2300-1 (ред. от 10.11.2017) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 15.01.1996. – № 3. – Ст. 140.

11. Закон Челябинской области «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси и осуществлении регионального государственного контроля в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси на территории Челябинской области» от 10.10.2011 № 193-ЗО (ред. от 10.11.2017) // Южноуральская панорама. – 2011. – 15 октября.

12. Проект Федерального закона № 126869-7 «О внесении изменений в Закон Российской Федерации «О защите прав потребителей» (ред., внесенная в ГД ФС Российской Федерации, текст по состоянию на 18.03.2017) [<http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=PRJ;n=157411#04812987188028641>] – СПС «Консультант Плюс».

13. Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» от 07.05.2003 № 263 (ред. от 26.08.2013) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 19.05.2003. – № 20. – Ст. 1897.

2. Постановления высших судебных инстанций и материалы юридической практики

14. Постановление Пленума Верховного суда Российской Федерации от 28 июня 2012г. № 17 «О рассмотрении судами гражданских дел по спорам о защите прав потребителей» //Бюллетень Верховного суда Российской Федерации. – 2012. – № 9.

15. Постановление Пленума Верховного суда Российской Федерации от 29 января 2015г. № 2«О применении судами законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Бюллетень Верховного суда Российской Федерации. – 2015. – № 3. – Ст. 1412.

16. Определение Верховного суда Российской Федерации от 9 января 2018 г. по делу №5-КГ17-220. [<http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ARB002&n=527105#01235021430612031>] – СПС «Консультант Плюс».

3. Литература

17. Аванесова Н.Г. К вопросу об особенностях правовой природы агентского договора // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2014. – № 10-1. – С. 189-191.

18. Алмаева Ю.О., Токарева К.Г. Агентский договор как самостоятельный вид посреднического соглашения // Гуманитарные научные исследования. – 2014. – № 10 (38) . – С. 95-99.

19. Андреев И. А., Аюшеева И. З., Васильев А. С. Гражданское право: учебник: в 3 т. Т. 2 // Под ред. С. А. Степанова. – М.:Проспект, 2013. – 439 с.

20. Антимонов Б.С. Гражданская ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности. / Б.С. Антимонов. – М., Юридическая литература, 2014. – 456 с.

21. Анфимова Е.В. Такси - в любое время! В любом месте / Е.В.Анфимова // Автотранспортное предприятие. – 2014. – №3. – С.8-10.

22. Блудян, Н.О. К проблеме обоснования и установления оптимального количества автомобилей-такси в мегаполисе / Н.О. Блудян, Д.Г. Мороз // Автотранспортное предприятие. – 2013. – № 10. – С.5–8.

23. Брагинский, М. И. Договорное право. Книга 4. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. - М.: Статут, 2015. - 914 с.

24. Булаев С. В. Новые условия работы такси / С. В. Булаев // Транспортные услуги: бухгалтерский учет и налогообложение. – 2018. – № 2. – С. 38–47.

25. Бутова Е.А. Договор агентирования в системе договоров на оказание услуг / Е.А. Бутова // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. – 2013. – № 2-1. – С. 149-155.

26. Волкова М.А., Степанова Н.А. Договорное регулирование представительских правоотношений / М.А. Волкова, Н.А. Степанова // Актуальные проблемы российского законодательства. – 2015. – № 10. – С. 25-33.

27. Гражданское право: Учебник / Под ред. С.П. Грашяева. – М.: Юристъ, 2017. – 484 с.

28. Гражданское право: Учебник: в 3 т. Т.2 / Абрамова Е.Н., Аверченко Н.Н., Арсланов К.М. // Под ред. А.П. Сергеева. - М.: РФ-Пресс, 2010.

29. Гудков В. А., Миротин Л. Б. Технология, организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками: Учеб. для вузов. / В.А. Гудков, Л.Б. Миротин. — М.: Транспорт, 2014. — 254 с.

30. Дмитриева, О. В. Ответственность без вины в гражданском праве. / О.В. Дмитриева. – М., 2013. – 136 с.
31. Егиазаров В. А. Транспортное право: Учебник. Изд. 4-е, перераб. и доп. издание четвертое. / В.А. Егиазаров. – М.: Юстицинформ, 2007. – 280 с.
32. Игнатенко А. С. Управление качеством таксомоторных пассажирских перевозок. / А.С. Игнатенко. – М.: Транспорт, 2014. – 127 с.
33. Квитко Ю.А. Такси на развилке дорог / Ю.А. Квитко // Саморегулирование и бизнес. – 2015. – №57 (01). – С. 66-69.
34. Кривошапко Ю. Шашечки без риска / Ю. Кривошапко // Российская газета. – август. – 2018.
35. Колганов С.В., Романовская Т.П. Мировой опыт организации обслуживания пассажиров таксомоторными перевозками / С.В. Колганов., Т.П. Романовская // сб. научных трудов студентов и преподавателей института авиамашиностроения и транспорта эл. – Иркутск: Изд-во ИрГТУ, 2014. – №9. – 195 с.
36. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй / Под ред. Т. Е. Абовой и А. Ю. Кабалкина. – М.: Юрайт, 2014. – С. 477.
37. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации. Часть вторая (постатейный) / Под ред. Л.П. Ануфриева. – М.: Волтерс Клувер, 2017. – 445 с.
38. Красавчиков О.А. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности. / О.А. Красавчиков. – М.: Юридическая литература, 2013. – 344 с.
39. Майборода, О.В. Основы управления автомобилем и безопасность движения: учебник водителя автотранспортных средств категорий «С», «D», «Е» / О.В. Майборода. – М.: Изд. центр «Академия», 2004. – 256 с.
40. Махарадзе Н.С., Демешко В.Д. Безопасные перевозки легкового такси / Н.С. Махарадзе, В.Д. Демешко// В сборнике: Актуальные вопросы

юридической науки и практики сборник научных трудов 2-й Международной научно-практической конференции. – 2018.–С.128-133.

41. Меров М. М., Полозов А. А., Геппер Л. Н. Управление легковым таксомоторным парком. / М.М. Меров, А.А. Полозов, Л.Н. Геппер. – М.: Транспорт, 2013. — 271 с.

42. Михайлова А. Кто заказывал такси на Дубровку? / А. Михайлова// от 25.12.2015. – [<http://www.garant.ru/article/679190/>] – СПС «Гарант».

43. Невзгодина Е.Л. Представительство и агентирование / Е.Л. Невзгодина // Вестник Омского университета. Серия: Право. – 2013. – № 3 (32). – С. 81-86.

44. Пелисова И.П. Некоторые проблемы правового регулирования деятельности такси / И.П. Пелисова // В сборнике: Теоретические и практические аспекты развития науки и образования материалы международной (заочной) научно-практической конференции. Научно-издательский центр «Мир науки» . – 2016. – С. 110-115.

45. Пассажирские перевозки: Учебное пособие / сост. Т.А. Менухова, С.В. Егоров. – СПб.: Свое издательство, 2017. – 162 с.

46. Обзор изменений Федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 21.04.2011 № 69-ФЗ. – [http://www.consultant.ru/document/cons_doc_L_AW_128964/] – СПС «Консультант Плюс».

47. Работа в Яндекс.Такси. – 2017. [Электронный ресурс] –URL: <https://rabota-yandex-taksi.ru/usloviya/bez-licenzii> (дата обращения: 19.12.2017).

48. Рекомендации Рабочей группы «Разумный ход» по развитию пассажирского автомобильного транспорта. – 2015.[Электронный ресурс] – URL:<http://2018taxi.ru/wpcontent/uploads/2015/09/%D0%91%D1%80%D0%BE%.pdf> (дата обращения: 10.11.2017).

49. Рынок такси в России // Информационное агентство России. [Электронный ресурс] – URL: <http://tass.ru/info/4412428> (дата обращения: 10.10.2017).

50. Рябчинский, А.И. Организация перевозочных услуг и безопасность транспортного процесса: учебник для студ. учреждений высш. проф. образования / А.И. Рябчинский, В.А. Гудков, Е.А. Кравченко. – М.: Издательский центр «Академия», 2011. – 256 с.

51. Сергеев А.П. Толстой Ю.К. Гражданское право: учебник в 3 Т. 4-е изд. / А.П.Сергеев, Ю.К.Толстой. – М.: ТК Велби; Изд-во Проспект, 2013 – 704с.

52. Спирин И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками: Учебник. / И.В. Спирин. – М.: Транспорт, 2015. – 400 с.

53. Суконкина Ю. Невидимые «шашечки» / Ю. Суконкина // Российская газета. – март. – 2016.

54. Суханов Е.А. Гражданское право: В 4 т. Том 2: Общая часть. / Под ред. Е. А. Суханова. – М. : Волтерс Клувер, 2013 . – 720 с.

55. Тархов В.А. Источник повышенной опасности. / В.А. Тархов // Вестник Саратовской государственной академии права. – 2015. – №2. –С. 12–20.

56. Топоров Н. Источник повышенной опасности. Серия «Классика Российской цивилистики» / Н.Топоров. – М., Статут. 2012. – 622 с.

57. Тютрюмов, И. М. Гражданское уложение: Проект: Высочайше учрежденной Редакционной комиссии по составлению Гражданского уложения // Под ред. И. М. Тютрюмова – М.: Статут, 2013. – 664 с.

58. Условия пользовательского соглашения Uber 2018. [Электронный ресурс] –URL: <https://support-uber.com/tosRU> (дата обращения: 19.12.2017).

59. Шалобанова Н.П., Динчит Ш.Б. Проблемы применения законодательства о договоре перевозки пассажира автомобильным транспортом // Междунар. сборн. науч. труд. – Тихоокеанский. гос. ун-т, 2018. – С. 150-153.

60. Якунин Н.Н., Котов В.В. Совершенствование организации перевозок пассажиров легковыми такси / Н.Н.Якунин, В.В. Котов // Вестник Оренбургского государственного университета. – 2014. – № 10 (129). – С. 6-12.

4. Диссертации и авторефераты диссертаций на соискание ученой степени

61. Анисимова, О.В. Пути реформирования экономического механизма регулирования рынка таксомоторных перевозок: На примере крупных городов РФ: дис. ... докт. юрид. наук / О.В. Анисимова. – Москва, 2013. – 203 с.

62. Якунина, Н.В. Методология повышения качества перевозок пассажиров общественным автомобильным транспортом: авт. дис. ... докт. юрид. наук / О.В. Анисимова. – Оренбург, 2014. – 32 с.