

ЮРИДИЧЕСКИЕ НАУКИ

УДК 346.5

DOI 10.52928/2070-1632-2024-69-4-71-74

ПРАВОВОЙ СТАТУС СЛУЖБЫ ЗАКАЗА ТАКСИ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗКИ ПассаЖИРОВ И БАГАЖА ЛЕГКОВЫМ ТАКСИ

д-р юрид. наук, доц. М.А. БАЖИНА^{1), 2)}, канд. юрид. наук Е.П. ЩЕКОЧИХИНА³⁾
(Уральский государственный юридический университет имени В.Ф. Яковлева, Екатеринбург)

¹⁾ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1237-0052>

e-mail: ²⁾mashsol@mail.ru; e-mail: ³⁾helena271@yandex.ru

Статья посвящена проблеме определения правового статуса службы заказа такси при организации перевозки пассажиров и багажа легковым такси. Авторы указывают на неверное толкование с правовой точки зрения роли участников отношений, что препятствует распределению прав и обязанностей между ними, а также разрешению вопросов ответственности. Приведенные в ФЗ о такси юридические конструкции, сходные по названию с теми, которые уже существуют в действующем транспортном законодательстве, не позволяют в полной мере определить статус службы заказа такси, т.к. не совпадают по содержанию, применяемому понятийному аппарату. В связи с этим требует детального изучения и определения роли службы заказа такси в рассматриваемых отношениях.

Ключевые слова: перевозка, перевозчик, фрахтовщик, фрахтователь, легковое такси, агрегатор, служба заказа легкового такси.

Введение. Принятый в конце 2022 г. Федеральный закон № 580–ФЗ «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» (далее – ФЗ о такси) вступил в силу 1 сентября 2023 г. Несмотря на это, содержание закона является предметом активных обсуждений и дискуссий. Одной из причин такого пристального внимания к закону является несогласованность отдельных положений ФЗ о такси, что, в свою очередь, приводит к неопределенности в квалификации отношений, возникающих между участниками (служба заказа легкового такси, перевозчик, физическое лицо, фрахтователь, фрахтовщик, а также иные субъекты) перевозки пассажиров и багажа легковым такси.

В качестве одной из ключевых проблем в ФЗ о такси, порождающей многочисленные противоречия, можно назвать отсутствие квалификации отношений между службой заказа легкового такси и перевозчиком (в т.ч. самозанятым), а также службой заказа такси и пассажиром. Для определения правового статуса службы заказа такси представляется необходимым более детально проанализировать эти отношения.

Основная часть. В соответствии со ст. 20 ФЗ о такси отношения между перевозчиком и службой заказа легкового такси должны быть оформлены *договором службы заказа легкового такси*. Отсутствие данного договора исключает возможность у перевозчика заключать договоры фрахтования такси с фрахтователями, под которыми в законе подразумеваются пассажиры. Исходя из этого, можно полагать, что договор службы заказа легкового такси с перевозчиком такси (ст. 20 ФЗ о такси) признается в качестве основополагающего применительно к деятельности перевозчика. Однако, законодатель не раскрывает правовой природы самого договора службы заказа легкового такси с перевозчиком такси.

Исходя из содержания договора можно предположить, что данный договор является гражданско-правовым договором, не поименованным в ГК РФ. В качестве предмета данного договора в законе указывается передача информации о намерении заключить публичный договор фрахтования легкового такси – заказа легкового такси (п. 5 ст. 2 ФЗ о такси). Исходя из представленного в ФЗ о такси содержания рассматриваемого договора, служба заказа такси должна представить информацию не только от лица, намеренного стать фрахтователем (пассажир), лицу, имеющему намерение стать фрахтовщиком, но и наоборот. Более того, служба заказа такси несет полную ответственность за вред, причиненный жизни, здоровью, имуществу пассажира при перевозке легковым такси, если фрахтователь не получил информацию о наименовании перевозчика (ч. 1 п. 2 ст. 29 ФЗ о такси). Кроме того, служба заказа такси является ответственным лицом за проверку сведений о разрешениях, содержащихся в региональном реестре перевозчиков легковым такси и региональном реестре легковых такси. (пп. 7 п. 3 ст. 19 ФЗ о такси). В случае несоответствия перевозчика указанным в ФЗ о такси требованиям, служба заказа такси не должна передавать заказы легкового такси таким перевозчикам (пп. 13 п. 3 ст. 19 ФЗ о такси). Законодатель прямо указывает на обязанность службы заказа совершить определенные действия, результаты которых неотделимы от самой деятельности и потребляются в процессе этой деятельности [7, с. 9]. В рассматриваемом договоре можно говорить о результате, имеющем значение как следствие совершенных действий и который находится за пределами договора [4, с. 221]. Именно такое содержание охватывается конструкцией договора возмездного оказания услуг (п. 1 ст. 779 ГК РФ).

В связи с вышеизложенным данный договор нельзя квалифицировать как договор на оказание диспетчерских услуг, в котором диспетчер выполняет лишь роль посредника по передаче информации и не несет ответственность за выполнение каких-либо действий. Тем самым, полагаем, что договор службы заказа легкового такси в большей степени соответствует договору возмездного оказания услуг. Однако, такая классификация не позволяет определить правовое положение службы заказа легкового такси, статус которой в ФЗ о такси отличается противоречивостью. В связи с этим представляется целесообразным рассмотреть разные подходы к определению статуса службы заказа легкового такси.

1. Служба заказа такси является соисполнителем. С одной стороны, служба заказа легкового такси может рассматриваться в качестве исполнителя, в обязанности которого входит передать заказ (п. 1 ст. 20 ФЗ о такси), вести журнал регистрации заказов и совершать иные действия, перечисленные в п.п. 7, 8 ч. 1 ст. 11 ФЗ о такси, если это предусмотрено договором, разрабатывать тарифы на перевозку, если это также предусмотрено договором (п. 1 ст. 24 ФЗ о такси). Все перечисленные обязанности службы заказов такси относятся к совершению фактических действий, что означает исключение возможности рассматривать службу заказа легкового такси как агента. В этой связи её правовой статус должен быть определен как исполнителя по договору возмездного оказания услуг. Следовательно, можно говорить о том, что служба заказа такси и перевозчик являются соисполнителями, у которых разделены сферы деятельности в отношении пассажира. Такой подход соотносится с тем, как определяется в ст. 29 ФЗ о такси ответственность службы заказа такси и перевозчика за вред, причиненный при перевозке легковым такси жизни, здоровью, имуществу пассажиров. Так, например, в соответствии с п. 3 ч. 2 ст. 29 ФЗ о такси, помимо перевозчика-самозанятого, законодатель возлагает субсидиарную ответственность на службу заказа легкового такси в части возмещения реального ущерба, не покрытого суммой страхового возмещения перевозчика. Такая конструкция ответственности вызывает вопрос о правовом положении службы заказа легкового такси в отношениях с самозанятыми и пассажирами такси. С одной стороны, самозанятые являются перевозчиками по отношению к пассажирам, а значит несут полную ответственность за причинение ущерба (причем по ст. 1079 ГК РФ отвечают без вины, поскольку являются законными владельцами легкового такси). С другой стороны, ответственность самозанятого фактически ограничена размером страховки. А в остальной части реальный ущерб должна покрывать служба заказа легкового такси. Однако данный субъект не участвует в перевозке: он не заключает договор ни с фрахтовщиком, ни с фрахтователем на организацию перевозки, т.е. не выступает юридическим перевозчиком (перевозчиком, указанным в договоре).

2. Служба заказа такси – агент перевозчика. В основе этой концепции лежит концепция действия, согласно которой права и обязанности у представляемого приобретаются посредством действий представителя [6, с. 9]. Иными словами, у перевозчика возникают права и обязанности, связанные с перемещением пассажира, в силу юридически значимых действий службы заказа такси в целях предоставления соответствующих полномочий перевозчику. Тем самым, в рассматриваемых отношениях происходит «разъединение» правосубъектности [1, с. 280] на определенном этапе развития общественных отношений, связанных с перевозкой пассажира легковым такси. Это связано с тем, что от имени перевозчика выступает служба заказа такси, с которой изначально возникают отношения у пассажира.

Возможность возложения субсидиарной ответственности на службу заказа такси была бы обоснованной, если бы в ФЗ о такси была использована конструкция, основанная на позиции Верховного Суда Российской Федерации, изложенной в Определении от 9 января 2018 г. по делу № 5-КГ17-220, а также по аналогии определения ответственности экспедитора, при его участии в заключении договора перевозки грузов (п. 25, 27 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26 июня 2018 г. № 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции»). Служба заказа легкового такси могла бы привлекаться на законных основаниях к ответственности, если бы участвовала в заключении договора фрахтования как агент, т.е. выступая от имени перевозчика. Однако анализ положений ФЗ о такси не дает оснований для квалификации в законе отношений между перевозчиком и службой заказа легкового такси как агентских в отношении самозанятых. Такой вывод возможен при рассмотрении отношений между службой заказа легкового такси и перевозчиком, у которого есть водители, состоящие с ним в трудовых отношениях. Интересно то, что при передаче заказа непосредственно водителю, состоящему в трудовых отношениях с перевозчиком, служба заказа легкового такси может производить расчет размера платы за перевозку легковым такси (п. 1 ч. 1 ст. 25 ФЗ о такси), и, соответственно, такие отношения можно трактовать как агентские. Возможность службы заказа легкового такси производить расчет размера платы за перевозку в том случае, если заказ передается перевозчику-самозанятому, вызывает сомнение, несмотря на то, что в ч. 2 ст. 25 ФЗ о такси случаи расчета размера платы за перевозку определены как «возможные». Если бы ФЗ о такси предполагал возможность производить расчет размера платы за перевозку службой заказа легкового такси при передаче заказа перевозчику-самозанятому, стала бы понятна логика законодателя в части возложения ответственности на службу заказа легкового такси при причинении ущерба перевозчиком-самозанятым. Однако тогда необходимо было бы четко определять отношения между службой заказа легкового такси и самозанятым как агентские. Именно на наличие таких отношений указал Верховный Суд в вышеприведенном определении.

Рассмотрение службы заказа такси как агента со стороны пассажира представляется менее соответствующей содержанию ФЗ о такси. С формальной точки зрения, служба заказа такси не вступает в какие-либо отношения с пассажиром, за исключением предоставления пассажиру доступа к своей платформе. Иные действия, связанные с пассажиром, осуществляемые службой заказа такси в рамках организации перевозок пассажиров, охватываются обязательственными отношениями, возникающими между службой заказа такси и перевозчиком. Тем

самым, между службой заказа такси и пассажиром не возникает той необходимой субъективной юридической ситуации, которая состоит в формальной возможности для кредитора требовать от должника определенного поведения (предоставления) в свою пользу [5, с. 471]. Отсутствие долга и ответственности, обязательных элементов структуры обязательства, как со стороны пассажира, так и со стороны службы заказа такси, свидетельствуют о том, что между ними не возникло обязательственных отношений.

3. Служба заказа такси выступает фрахтовщиком. В соответствии с п. 2 ст. 2 ФЗ о такси служба заказа легкового такси выступает неким координационным центром, который должен предоставить информацию не только от лица, намеренного стать фрахтователем (пассажиром), лицу, имеющему намерение стать фрахтовщиком, но и наоборот. Исходя из фактических обстоятельств, служба заказа такси, получив информацию о пассажире (его место нахождения, пункт назначения), передает за вознаграждение данные сведения перевозчику. Перевозчик, принимая заказ, как бы покупает у службы заказа такси возможность перевезти пассажира. Тем самым фактические отношения порождают несколько правовых связей. С одной стороны, служба заказа такси выступает фрахтовщиком в отношениях с пассажиром. С другой стороны, служба заказа такси оказывает перевозчику услугу, связанную с передачей определенной информации. Рассматривая службу заказа такси в таком статусе, законодатель возлагает на неё функционал гаранта безопасности перевозки легковым такси. С этой целью ФЗ о такси устанавливает ряд требований как к самой службе заказа такси, а именно: необходимость включения в реестр службы заказа легкового такси (стст. 14, 15 ФЗ о такси), размещение соответствующей информации в сети Интернет (ч. 1 ст. 19 ФЗ о такси), а также к порядку передачи заказа перевозчикам службой заказа такси, взаимодействия с перевозчиками, (например, проверка сведений о разрешениях, содержащихся в региональном реестре перевозчиков легковым такси и региональном реестре легковых такси (пп. 7 п. 3 ст. 19 ФЗ о такси)), и пассажирами (ч. 3 ст. 19 ФЗ о такси).

4. Служба заказа такси является фрахтователем. В соответствии с п. 2 ст. 2 ФЗ о такси фрахтователем выступает пассажир легкового такси. Однако, такой подход не в полной мере соответствует конструкции договора фрахтования, предусмотренной ст. 797 ГК РФ. На основании данной нормы фрахтовщик предоставляет другой стороне – фрахтователю – вместимость транспортного средства с целью перемещения грузов, пассажиров, багажа. Уже из самой конструкции договора следует, что такие участники, как «пассажир», «фрахтовщик», «фрахтователь», являются разными лицами. При этом, как верно отмечает А.А. Ананьева, пассажир выступает именно тем лицом, в отношении которого должно быть произведено исполнение по договору [2, с. 22]. Г.В. Филимонов также подчеркивает то, что фрахтование, как правило, осуществляется не самим пассажиром, а иным лицом [8] (например, работодателем для перемещения своих работников к месту проведения работ).

Кроме того, исходя из содержания понятия «пассажир», закрепленного в ст. 100 ВЗК РФ, п. 12 ч. 1 ст. 2 УАТ РФ, ст. 2 УЖТ РФ, очевидно, что пассажир не может быть лицом, которое осуществляет фрахтование транспортного средства, т.к. пассажир – это физическое лицо, заключившее договор перевозки пассажира, либо физическое лицо, в целях перевозки которого заключен договор фрахтования транспортного средства (например, воздушного судна, т.е. воздушный чартер). Тем самым, действующее законодательство четко указывает на то, что **пассажир не может выступать фрахтователем. Фрахтователем является иное лицо, которое получает вместимость транспортного средства для перевозки пассажира.** Сказанное позволяет утверждать то, что лицо, которое получает услугу по перевозке, не является фрахтователем, а должно иметь статус пассажира, что и подразумевает ФЗ о такси.

Кроме того, в п. 6 ч. 3 ст. 19 ФЗ о такси зафиксирована обязанность службы заказа такси передавать перевозчику заказ легкового такси, т.е. обращение, содержащее информацию о намерении заключить публичный договор фрахтования легкового такси. При этом служба заказа такси также акцептует запрос конкретного перевозчика на осуществление перемещения конкретного пассажира по индивидуальному запросу последнего, т.е. выполняет функции, предусмотренные в ч. 1 ст. 31 УАТ РФ. Исходя из анализа обязанностей службы заказа такси (ст. 19 ФЗ о такси), служба заказа такси выполняет роль фрахтователя, получая вместимость транспортного средства для перевозки пассажира. Тем самым договор фрахтования заключается между фрахтовщиком, т.е. так называемым в ФЗ о такси «перевозчиком», и службой заказа такси. Учитывая то, что служба заказа такси отвечает за вред, причиненный пассажиру (ст. 29 ФЗ о такси), фактически определяет стоимость поездки, выступает гарантом безопасности пассажира (в ст. 19 ФЗ о такси предусмотрено, что именно служба заказа такси обязана следить за допуском самозанятых, ИП или работников ИП и юридических лиц к управлению легковым такси), служба заказа такси в большей степени соответствует роли перевозчика во взаимоотношениях с пассажиром.

Заключение. Исходя из выше изложенного, можно сделать несколько выводов.

Во-первых, используемый в ФЗ о такси понятийный аппарат не позволяет квалифицировать отношения между участниками перевозки пассажира и багажа легковым такси. Следовательно, отсутствие выверенного понятийного аппарата не позволяет в полной мере отразить структуру общественных отношений [3, с. 14], возникающих при перевозке пассажиров и багажа легковым такси через те юридические конструкции, которые представлены в ФЗ о такси. В качестве примера можно привести названный в ФЗ о такси, УАТ РФ «публичный договор фрахтования» (п. 2 ст. 2, ч. 1 ст. 20 ФЗ о такси, ч. 1 ст. 31 УАТ РФ).

Наложение на службу заказа легкового такси указанных выше функций, а также применение отдельных понятий в ФЗ о такси (в частности, «фрахтовщик», «фрахтователь», «договор фрахтования»), свидетельствует

о необходимости более тщательного выверения правового статуса службы заказа такси. Фактически выстраиваемые отношения не соответствуют существующим конструкциям гражданско-правовых договоров, а в определенных аспектах даже противоречат действующему законодательству. Исходя из этого, отношения, рассматриваемые в ФЗ о такси, не могут быть однозначно квалифицированы, а, следовательно, определены пределы ответственности участников данных правоотношений.

ЛИТЕРАТУРА

1. Алексеев С.С. Собрание сочинений. В 10 т. – Т. 3: Проблемы теории права: курс лекций. – М.: Статут, 2010. – 781 с.
2. Ананьева А.А. Правовое регулирование воздушного фрахтования. – Саратов: Наука, 2013. – 138 с.
3. Ананьева А.А. Очерк о юридических конструкциях в транспортном праве. – Саратов: Ай Пи Эр Медта, 2014. – 113 с.
4. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Кн. 3: Договоры о выполнении работ и оказании услуг. – 2-е изд., стер. – М.: Статут, 2011. – 1055 с.
5. Дождев Д.Н. Римское частное право: учеб. для вузов / под ред. В.С. Нерсесянца. – М.: НОРМА, 2003. – 784 с.
6. Егоров А.В., Папченкова Е.А., Ширвиндт А.М. Представительство: исследование судебной практики. – М.: ИЦЧП им. С.С. Алексеева при Президенте РФ, 2017. – 383 с.
7. Нарозников Н.К. К вопросу о правовой квалификации перевозки // Законы России. – 2009. – № 8. – С. 3–9.
8. Филимонов Г.В. Предмет договора фрахтования: теория и практика // Транспортное право. – 2021. – № 4. – С. 29–32.

Поступила 12.12.2024

LEGAL STATUS OF A TAXI ORDERING SERVICE IN ORGANISING THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND LUGGAGE BY PASSENGER TAXI

M. BAZHINA, E. SHCHEKOKHIKHINA
(Ural State Law University named after V.F. Yakovlev, Ekaterinburg)

The article is devoted to the problem of determining the legal status of taxi ordering service in the organisation of passenger and luggage transportation by passenger taxi. The authors point out the incorrect interpretation of the role of the participants of relations from the legal point of view, which prevents the distribution of rights and obligations between them, as well as the resolution of liability issues. The legal constructions given in the Federal Law on Taxi, which are similar in name to those that already exist in the current transport legislation, do not allow to fully define the status of taxi ordering service, because they do not coincide in terms of content and applied conceptual apparatus. In this connection requires a detailed study and definition of the role of taxi ordering service in the relations under consideration.

Keywords: carriage, carrier, charterer, charterer, passenger taxi, aggregator, passenger taxi ordering service.