

А. А. Ананьева
У. Б. Филатова

Российский государственный университет правосудия
имени В.М. Лебедева
г. Москва, Российская Федерация

Новые подходы к саморегулированию перевозок легковым такси

Резюме. Повышение ценности времени и ускорение темпа жизни современного общества способствуют постоянному росту спроса на услуги такси, несмотря на то что удовлетворение потребности в мобильности возможно и иными способами, в том числе путем каршеринга или приобретения собственного транспортного средства. В условиях цифровизации и популяризации платформенных решений, в числе которых и сервисы служб заказа легкового такси, спрос на перевозку этим видом транспорта неуклонно возрастает. Констатируется, что нормативные правовые акты, направленные на регулирование общественных отношений в сфере перевозок легковым такси, не обеспечивают баланс интересов участников соответствующих правоотношений, а также не способствуют улучшению качества услуг в этой сфере. В работе делается вывод, что сфера перевозок легковым такси объективно нуждается в формировании саморегуляторной среды, в которой ключевые позиции занимают крупные агрегаторы такси. При этом сложившаяся система саморегулирования, представленная действующими СРО, неэффективна, чем аргументирован новый подход к саморегулированию перевозок легковым такси. Предлагается, сохранив общие законодательные требования, обусловленные публично-правовым регулированием прежде всего с позиции обеспечения безопасности, предоставить участникам перевозочного процесса возможность самостоятельно формировать новую регуляторную среду, обеспечивая баланс интересов перевозчиков легковым такси, агрегаторов и потребителей соответствующей услуги.

Ключевые слова: саморегулирование; СРО; перевозка легковым такси; договор фрахтования легкового такси; публичный договор; агрегатор; служба заказа легкового такси

Для цитирования: Ананьева А. А., Филатова У. Б. Новые подходы к саморегулированию перевозок легковым такси. *Lex russica*. 2025. Т. 78. № 5. С. 32–42. DOI: 10.17803/1729-5920.2025.222.5.032-042

New Approaches to Self-Regulation of Passenger Taxi Transportation

Anna A. Ananyeva

Ulyana B. Filatova

Lebedev Russian State University of Justice
Moscow, Russian Federation

Abstract. The increase in the value of time and the acceleration of the pace of life of modern society contribute to the constant growth in demand for taxi services, despite the fact that meeting the need for mobility is possible in other ways, including by car sharing or purchasing a personal car. In the context of digitalization and popularization of platform solutions, including services for ordering passenger taxis, the demand for transportation by this means of transport is steadily increasing. The authors state that legal acts aimed at regulating public relations in the field of passenger taxi transportation do not ensure a balance of interests of participants in the relevant legal

relations. They also do not contribute to improving the quality of services in this area. The paper concludes that the sphere of passenger taxi transportation objectively needs to form a self-regulatory environment where large taxi aggregators occupy key positions. At the same time, it is noted that the existing system of self-regulation in this area, represented by the existing SROs, is ineffective, which argues for a new approach to self-regulation of passenger taxi transportation. While maintaining the general legislative requirements stipulated by public legal regulation, primarily in the context of ensuring safety, the authors propose to provide participants in the transportation process with the opportunity to independently form a new regulatory environment, ensuring a balance of interests of carriers with passenger taxis, aggregators and consumers of the corresponding service.

Keywords: Self-regulation; SRO; transportation by passenger taxi; passenger taxi charter agreement; a public contract; aggregator; passenger taxi order service

Cite as: Ananyeva AA, Filatova UB. New Approaches to Self-Regulation of Passenger Taxi Transportation. *Lex russica*. 2025;78(5):32-42. (In Russ.). DOI: 10.17803/1729-5920.2025.222.5.032-042

Введение

Повышение ценности времени и ускорение темпа жизни современного общества способствовали актуализации потребности в мобильности, одним из способов удовлетворения которой является перевозка пассажиров и багажа легковыми такси. Невзирая на то обстоятельство, что наряду с такси на рынке перевозочных услуг есть и альтернативы, в том числе каршеринг, подавляющее большинство жителей нашей страны по-прежнему отдают приоритет такси. Приобретение собственного транспортного средства становится менее популярным способом удовлетворения потребности в мобильности, что обусловлено интенсификацией городского трафика, проблемой с поиском свободных парковочных мест, высокой стоимостью зон платной парковки, повышением цены обслуживания транспортного средства. Согласно столичной статистике, в последние несколько лет демонстрируется снижение количества личного транспорта, участвующего в городском потоке, что в немалой степени связано с продолжающимся ростом популярности такси.

Следует подчеркнуть, что интерес к услугам такси в немалой степени возрос за счет цифровизации соответствующей информационной среды благодаря появлению на этом рынке агрегаторов и сервисов такси. По этому поводу Б. А. Шахназаров отмечает, что в процессе создания нового правового регулирования законодатель всякий раз вынужден соизмерять назревшие социальные проблемы с уровнем

научно-технического прогресса, достигнутого обществом, что в конечном счете способствует созданию оптимального «нормативного продукта». Названный ученый добавляет, что большую ценность имеет сознательное поведение участников имущественного оборота, демонстрируемое ими за рамками установленных норм, что говорит о ценности саморегулирования в современных экономических реалиях¹.

Подчеркнем, что унификация регулирования в сфере перевозки пассажиров и багажа легковыми такси действительно крайне необходима, что обусловлено существенным количеством разнообразных факторов, среди которых — потенциальная возможность причинения вреда жизни и здоровью потребителей соответствующей услуги или третьих лиц. Л. В. Зарапина, отмечая рискованный характер предпринимательской деятельности, связанной с предоставлением услуг в сфере такси, что так или иначе сопряжено с возможностью «нанесения ущерба правам, законным интересам, здоровью граждан», объясняет важность предъявления к таким предпринимателям особых требований². Большой проблемой современного рынка такси следует признать сохранение существенного по объему сегмента «серых» перевозок, уровень качества и безопасности которых оставляет желать лучшего. Так, среди водителей такси стали пользоваться популярностью сомнительные организации, предоставляющие услуги по подключению к информационным сервисам крупнейших агрегаторов, подписанию поддельных путевых листов, выдаче разрешений

¹ Шахназаров Б. А. Право и информационные технологии в современных условиях глобализации // *Lex russica* (Русский закон). 2021. Т. 74. № 1 (170). С. 129. DOI: 10.17803/1729-5920.2021.170.1.118-134.

² Зарапина Л. В. Правовое регулирование перевозки пассажиров автомобильным транспортом в междугородном сообщении : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Волгоград, 2005.

и т.п. При этом последствия безответственного отношения перевозчиков к предоставляемым ими услугам ложатся на плечи конечных потребителей транспортных услуг.

Сказанное свидетельствует об актуальности изучения проблем, связанных с повышением качества соответствующих услуг, а также формирования конструктивных предложений по их решению и защите прав потребителей данных услуг.

Основная часть

Модель саморегулирования как альтернатива традиционному государственному регламентированию. Частноправовые отношения, базирующиеся на принципах автономии воли, равенстве участников, а также недопустимости произвольного вмешательства в частные дела, детерминируют приоритетность саморегулирования как одного из значимых направлений развития современного общества. М. А. Егорова более 10 лет назад обратила внимание на тенденцию к саморегулированию в отечественной правовой системе. Такая тенденция воплощается в усилении диспозитивности в общей массе частноправового регулирования, приводящей, в свою очередь, к делегированию публично-властных функций частноправовым институтам, в том числе СРО³. Следует отметить и экономию бюджетных средств в случае подобного делегирования. Например, достаточно дорогостоящей является процедура проверки соответствия субъекта предпринимательской деятельности лицензионным требованиям. В то же время оптимизация финансовых ресурсов возможна в случае выдачи лицензии путем создания механизма финансирования СРО за счет средств ее членов.

В зарубежной исследовательской литературе обращается внимание на прогнозируемую существенную трансформацию экономических отношений, под действием которой наряду с моделью классического государственного регу-

лирования могут получить популярность такие альтернативные инструменты, как 1) равноправное регулирование (peer regulation), 2) саморегулируемые организации (self-regulatory organizations) и 3) делегированное регулирование с помощью данных (data-driven delegation)⁴. А. В. Ефимов, признавая ценность саморегулирования, добавляет, что подобная модель не подменяет собой правовое регулирование, несмотря на то что подобный радикальный взгляд широко исследован в зарубежной литературе (например, австрийская экономическая школа)⁵.

Понятие саморегулирования. Несмотря на то что обозначенный термин достаточно прочно вошел в цивилистический категориальный аппарат, его содержательное наполнение остается дискуссионным. Например, И. А. Минникес высказал точку зрения о том, что саморегулирование не тождественно индивидуальному правовому регулированию и включает только два вида индивидуального правового регулирования: автономное и договорное⁶.

Отношения, возникающие между участниками СРО, носят специфический характер, позволяющий квалифицировать СРО в качестве гражданско-правового сообщества, под которым в научной литературе предложено понимать устойчивое и определенное по своему составу квазисубъектное образование, участники которого связаны отношениями внутреннего саморегулирования и преследуют общую цель. Очевидно, что достаточно яркой чертой СРО является наличие у нее контрольных функций. Подчеркнем, что контроль в гражданско-правовом сообществе взаимен, поскольку призван саморегулировать отношения в коллективе. Для осуществления взаимного контроля законодатель дает участникам гражданско-правового сообщества набор правомочий, например право запрета (вето), некоторые преимущественные права и прочие, призванные воздействовать на правовую сферу другого лица.

«Отношения внутреннего саморегулирования» не синоним термина «индивидуальное

³ Егорова М. А. Соотношение категорий «регулирование» и «управление» в гражданско-правовых отношениях // Юрист. 2014. № 9. С. 20.

⁴ Sundararajan A. The Sharing Economy: The End of Employment and the Rise of Crowd-Based Capitalism. Cambridge, MA : The MIT Press, 2016. P. 150.

⁵ Ефимов А. В. Экономика совместного потребления (sharing economy) и правовое положение потребителей // Российское правосудие. 2022. № 5. С. 20.

⁶ Минникес И. А. Индивидуальное правовое регулирование: теоретико-правовой анализ : дис. ... д-ра юрид. наук. Екатеринбург, 2009. С. 98.

регулирование»: это группа отношений, которые складываются между участниками, а также между участниками и сообществом, и урегулированы особыми актами, обладающими специфическим, в отличие от тех же гражданско-правовых договоров, свойством — сохранять силу до тех пор, пока действует сообщество, даже если его состав изменился.

Правовые предпосылки саморегулирования перевозок легковым такси по российскому законодательству. Гражданское законодательство оперирует легальной дефиницией категории «саморегулирование», размещенной в ст. 2 Федерального закона «О саморегулируемых организациях»⁷. В указанном нормативном правовом акте предложено и определение понятия «саморегулируемые организации». Анализ этого понятия позволяет сделать вывод о том, что основополагающим критерием их создания выступает «единство отрасли производства товаров (работ, услуг) или рынка произведенных товаров (работ, услуг)» либо объединение «субъектов профессиональной деятельности определенного вида». Это профессиональное единство усматривается в ныне действующих СРО, функционирующих в сле-

дующих сферах: финансовый рынок⁸, аудиторская деятельность⁹, актуарная деятельность¹⁰, строительство¹¹, кадастровая инженерия¹², теплоснабжение¹³, энергетическое обследование¹⁴, арбитражное управление¹⁵, медиация¹⁶, реклама¹⁷, виноделие¹⁸ и т.п.

Очевидно, спектр видов предпринимательской деятельности, в рамках которых практикуется саморегулирование, достаточно велик. При этом в законодательстве нередко указывается на наличие в той или иной сфере саморегулируемых организаций, а также основных критериев их функционирования. Несмотря на отсутствие подобных норм применительно к предпринимательской деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, в этой сфере также созданы СРО. Например, с 2011 г. функционирует Ассоциация «СРО “МОАТП”», которая нацелена на «юридическую помощь перевозчикам, консалтинговые и информационные услуги, реализацию системы коллективной имущественной ответственности членов СРО перед потребителем, разработку и внедрение IT-инструментов для ведения бизнеса (единой цифровой платформы), общественную деятельность и многое другое»¹⁹.

⁷ Федеральный закон от 01.12.2007 № 315-ФЗ (ред. от 02.07.2021) «О саморегулируемых организациях» (здесь и далее в статье, если не указано иное, нормативные документы приводятся по источнику: Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru/> (дата обращения: 17.02.2025)).

⁸ Федеральный закон от 13.07.2015 № 223-ФЗ (ред. от 10.07.2023) «О саморегулируемых организациях в сфере финансового рынка»; Федеральный закон от 18.07.2009 № 190-ФЗ (ред. от 08.08.2024) «О кредитной кооперации»; Федеральный закон от 29.11.2001 № 156-ФЗ (ред. от 28.12.2024) «Об инвестиционных фондах»; Федеральный закон от 22.04.1996 № 39-ФЗ (ред. от 28.12.2024) «О рынке ценных бумаг»; Закон РФ от 27.11.1992 № 4015-1 (ред. от 28.12.2024) «Об организации страхового дела в Российской Федерации».

⁹ Федеральный закон от 30.12.2008 № 307-ФЗ (ред. от 08.08.2024) «Об аудиторской деятельности».

¹⁰ Федеральный закон от 02.11.2013 № 293-ФЗ (ред. от 10.07.2023) «Об актуарной деятельности в Российской Федерации».

¹¹ Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 26.12.2024).

¹² Федеральный закон от 24.07.2007 № 221-ФЗ (ред. от 29.10.2024) «О кадастровой деятельности».

¹³ Федеральный закон от 27.07.2010 № 190-ФЗ (ред. от 08.08.2024) «О теплоснабжении».

¹⁴ Федеральный закон от 23.11.2009 № 261-ФЗ (ред. от 13.06.2023) «Об энергосбережении и о повышении энергетической эффективности и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

¹⁵ Федеральный закон от 26.10.2002 № 127-ФЗ (ред. от 26.12.2024) «О несостоятельности (банкротстве)».

¹⁶ Федеральный закон от 27.07.2010 № 193-ФЗ (ред. от 26.07.2019) «Об альтернативной процедуре урегулирования споров с участием посредника (процедуре медиации)».

¹⁷ Федеральный закон от 13.03.2006 № 38-ФЗ (ред. от 23.11.2024) «О рекламе».

¹⁸ Федеральный закон от 22.11.1995 № 171-ФЗ (ред. от 30.11.2024) «О государственном регулировании производства и оборота этилового спирта, алкогольной и спиртосодержащей продукции и об ограничении потребления (распития) алкогольной продукции».

¹⁹ URL: <https://nркар.ru/> (дата обращения: 17.02.2025).

Следует подчеркнуть, что СРО в сфере такси не пользуются популярностью. Вместе с тем значимость саморегулирования в этой области трудно переоценить: именно такой формат диалога государства, общества и таксомоторного бизнеса позволит разрешить те проблемы и противоречия, которые назрели в этой сфере предпринимательской деятельности.

Ю. Чупрунова более 10 лет назад высказалась о необходимости развития саморегулирования в сфере перевозок такси. Она обратила внимание на то, что контроль в области перевозок пассажиров и багажа легковым такси следует возложить на СРО, поскольку именно они наиболее эффективно справятся с этой задачей. Кроме того, автор сопоставила саморегулирование с лицензированием, отдав приоритет первому и подчеркнув, что СРО является более надежным партнером по отношению к государству, чем каждый отдельно взятый предприниматель²⁰.

Еще раньше мысль о важности саморегулирования в таксомоторной сфере прозвучала в работе Д. В. Фебина, который, предлагая к разработке проект закона г. Москвы «О такси в городе Москве», отметил, что соответствующее нормативное решение позволит обеспечить баланс между саморегулированием и государственным контролем в области таксомоторных перевозок, что, в свою очередь, обусловлено сочетанием административного и рыночного механизмов регулирования в этой сфере²¹. Добавим, что законопроект, предполагающий обязательное членство перевозчиков в СРО, был предложен на обсуждение в Государственной Думе ФС РФ, однако не нашел поддержки²².

Р. М. Янковский обратил внимание на то, что синтез саморегулирования и новых технологий,

являющихся достижениями научно-технического прогресса, сокращает государственное вмешательство в отдельные области хозяйствования радикальным образом, а в некоторых случаях делает его невозможным. В качестве примера автор приводит сервисы такси, отмечая, что «технологические алгоритмы саморегулирования принимают на себя, по сути, функции, которые ранее обеспечивались государством»²³. Действительно, в научной литературе уже неоднократно обращалось внимание на то, что электронная платформа тех или иных услуг основывается на принципах саморегулирования путем закрепления правил функционирования той или иной информационной системы²⁴. Продолжая эту линию рассуждений, С. А. Краснова добавляет, что, несмотря на имеющийся у платформенных решений потенциал саморегулирования, нормативная регламентация платформенной среды все-таки крайне необходима²⁵.

Примечательно, что в зарубежных правовых порядках сфера таксомоторных перевозок находится под воздействием жесткого государственного регулирования, эффективно сочетающегося с саморегулированием в этой сфере за счет системы ассоциаций таксистов. Как отмечает Д. В. Фебин, жесткость регламентации в таксомоторной сфере проявляется в строгой системе критериев допуска на соответствующий рынок, в том числе соответствия стандартам качества, квалификационных требований и технической безопасности²⁶. Это обеспечивает высокое качество указанных услуг и защищенность прав и интересов пользователей такси.

Предложения по изменению подходов к саморегулированию в сфере перевозок легковыми такси. Не секрет, что отечественная

²⁰ Чупрунова Ю. Саморегулирование автомобильных перевозок // ЭЖ-Юрист. 2011. № 36. С. 12–13.

²¹ Фебин Д. В. К вопросу о государственном регулировании таксомоторных перевозок // Транспортное право. 2009. № 1. С. 18–21.

²² Проект закона № 157002-5 «О внесении изменений в отдельные федеральные законы в связи с установлением института саморегулируемых организаций перевозчиков» // СПС «КонсультантПлюс».

²³ Янковский Р. М. Проблемы правового регулирования криптовалют // Предпринимательское право. Приложение «Право и бизнес». 2018. № 1. С. 45–51.

²⁴ См., например: Целовальникова И. Ю. Правовое регулирование предоставления услуг с использованием инвестиционных платформ и защита прав потребителей // Современный юрист. 2020. № 3. С. 121–130.

²⁵ Краснова С. А. Гражданско-правовой статус операторов онлайн-платформ: неопределенное настоящее и возможное будущее // Имущественные отношения в Российской Федерации. 2022. № 1. С. 67–82 ; № 2. С. 76–86.

²⁶ См. об этом: Фебин Д. В. Анализ зарубежного опыта регулирования таксомоторных перевозок // Транспортное право. 2008. № 4. С. 36–39.

статистика случаев участия такси в ДТП ежегодно демонстрирует темпы роста, во многом напоминающие геометрическую прогрессию. Председатель Комиссии по транспорту Общественной палаты Москвы М. Буре полагает, что федеральный закон о такси должен быть дополнен нормой, посвященной саморегулируемым организациям, что позволит обеспечить контроль по ряду вопросов, возникающих в области таксомоторных перевозок, в том числе соблюдению режима сна и отдыха водителями такси. Свою точку зрения в рамках обозначенной проблематики высказал и В. Капитонов, являющийся председателем правления СРО в сфере проектирования и негосударственной экспертизы. По мнению названного эксперта, СРО в сфере таксомоторных перевозок могли бы выполнять такой востребованный функционал, как контроль за прохождением водителями медицинского осмотра; оценка квалификации водителей; разрешение конфликтных ситуаций между перевозчиком, агрегатором и пассажиром; страхование транспортных средств, а также жизни и здоровья пассажиров такси; разработка унифицированной цифровой площадки для концентрации в ней той или иной информации, например о времени работы конкретного водителя у того или иного агрегатора²⁷.

Подчеркнем, что диспозитивность в исследуемой предметной области должна обеспечивать еще и вариативность форматов взаимодействия непосредственных перевозчиков, агрегаторов и конечных пользователей соответствующей услуги. Так, ранее нами был сделан вывод о том, что различные формы взаимодействия сервисов с непосредственными перевозчиками могут быть востребованными и актуальными и нет смысла ограничивать такие формы взаимодействия. Это могут быть и полноценные операторские (операторско-диспетчерские) службы, которые готовы осуществлять управление перевозками с использованием такси, нести ответственность перед пассажирами, улучшать качество обслуживания. Без сомнения, работа подобных сервисов станет

одной из лучших мер, направленных на полноценную защиту прав пользователей транспорта. В то же время, если сервис такси принимает решение лишь оказывать информационные услуги, ограничивая свою ответственность, то это тоже вполне допустимо. Главное, чтобы не нарушалось право пассажира на получение достоверной информации о непосредственном исполнителе и не происходило смешения различных моделей сервисов. В этих целях необходимо выработать и законодательно закрепить различные варианты, обозначив их существенные различия, с тем чтобы пассажир мог делать осознанный выбор, заключая договор фрахтования²⁸.

К инфраструктуре такси, которую совместно эксплуатируют одновременно несколько перевозчиков, принято относить централизованную диспетчерскую службу заказа легкового такси²⁹. В задачи владельцев такой инфраструктуры обычно входят решение вопросов, связанных с обеспечением стоянок такси, технологической связи такси; проведение технического осмотра и ремонта автомобилей; проведение изысканий и опытно-конструкторских работ по развитию производственной инфраструктуры такси. Например, такая модель используется ООО «Столичный экспресс», которое осуществляет диспетчеризацию таксомоторных услуг на территории Международного аэропорта «Жуковский», т.е. на территории транспортной инфраструктуры, принадлежащей владельцу воздушного транспорта. Так, на территории аэропорта в зонах выдачи багажа международных и внутренних авиалиний установлены стойки вызова такси, которые принадлежат владельцу инфраструктуры автомобильного транспорта. Кроме того, аэропорт выделяет место для стоянки такси в количестве, необходимом для оперативного управления процессом подачи транспортных средств. Но и это еще не всё. Аэропорт разместил линию подачи такси вдоль пассажирского терминала. Такая организация взаимодействия удобна для пассажира, который, обратившись со стойки такси к оператору, не только быстро получает инфраструктурные услуги, но и оперативно

²⁷ URL: <https://tass.ru/moskva/7807627> (дата обращения: 17.02.2025).

²⁸ См. об этом: Ананьева А. А. Совершенствование правового и индивидуального договорного регулирования работы сервисов заказа услуг такси как одна из мер, направленных на защиту прав пассажиров // Транспортное право. 2020. № 4. С. 20–23.

²⁹ См. об этом: Ахунова И. Б., Гук Г. А. Проблемы и перспективы бизнеса таксомоторных перевозок в городе // Сборник статей Международной научно-практической конференции «Закономерности и тенденции развития науки в современном обществе», 29–30 марта 2013 г. Ч. 3. Уфа: РИЦ БашГУ, 2013. С. 27–28.

заключает договор фрахтования такси для дальнейшей поездки, имея возможность сразу произвести оплату по данному договору с помощью банковской карты или наличными денежными средствами и получить все необходимые отчетные документы. Договор между владельцами транспортных инфраструктур предусматривает оплату фрахтования такси на основе промоторифов и проведение акций, направленных на снижение провозной платы.

В рамках настоящего исследования мы предлагаем совершенно иной подход к саморегулированию в сфере таксомоторных перевозок: оказание услуг по управлению фрахтованием может быть широко использовано при взаимодействии агрегаторов такси с фактическими перевозчиками. Сама идея обеспечения этой сферы той или иной системой саморегулирования, как мы убедились, не нова. Участие в СРО в сфере такси не пользуется в нашей стране большой популярностью, поскольку перевозчики и без того несут бремя уплаты многочисленных взносов. Действующее нормативно-правовое регулирование перевозок легковым такси, несмотря на незавершенность, все-таки отличается императивностью, не оставляющей места для эффективного саморегулирования.

Нормативную платформу отношений в области перевозок пассажиров и багажа легковым такси составляет Федеральный закон от 29.12.2022 № 580-ФЗ³⁰, а также подзаконные нормативные правовые акты³¹. Несмотря на обилие последних, частноправовой аспект исследуемой предметной области не в полной мере попал в поле правового регулирования как в части системы гражданско-правовых договоров, опосредующих перевозку, так и в части саморегулирования.

Оценивая положительно специальное правовое регулирование договора службы зака-

за легкового такси с перевозчиком легковым такси в рамках упомянутого Закона № 580-ФЗ, У. А. Скварко приходит к выводу о том, что «СЗЛТ (служба заказа легкового такси. — А. А., У. Ф.) не наделяется по отношению к перевозчику легковым такси властными полномочиями, позволяющими ей волевыми действиями давать последнему обязательные к исполнению команды»³². Представляется, что следует рассуждать о так называемом гражданско-правовом контроле, который нередко имеет место в структуре частноправовой связи. Далее справедливым будет добавить, что именно саморегулирование в сфере перевозок легковым такси могло быть стать объективным основанием формирования правоотношений, построенных на принципах гражданско-правового контроля.

Нам представляется возможным исходить из следующего в понимании саморегулирования в этой сфере. Так, крупные игроки на рынке таксомоторного бизнеса могли бы взять на себя функции саморегулирования на этом рынке. Безусловно, такой подход к саморегулированию не исключает потребность в нормативно-правовом обеспечении рынка такси со стороны государства, однако при участии последнего только в формате минимальных обязательных требований, обеспечивающих безопасность дорожного движения. Смысл предлагаемого нами саморегулирования в таксомоторной сфере заключается в передаче крупным агрегаторам такси функции по формированию унифицированной регуляторной среды, обязательной для перевозчиков, заинтересованных в сотрудничестве с соответствующими агрегаторами. Поскольку на рынке таксомоторных услуг присутствует несколько крупных игроков, качество предлагаемой ими регуляторной среды будет формировать конкуренцию в этой сфере. Те крупные агрегаторы, которые предложат луч-

³⁰ Федеральный закон от 29.12.2022 № 580-ФЗ (ред. от 24.06.2023) «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».

³¹ См., например: постановления Правительства РФ от 24.07.2023 № 1201 «Об утверждении Положения о федеральной государственной информационной системе легковых такси» ; от 30.05.2023 № 872 «Об утверждении требований к периоду передачи заказов легкового такси перевозчикам легковым такси службами заказа легкового такси» ; от 04.07.2023 № 1101 «Об утверждении Правил предоставления службой заказа легкового такси доступа федеральному органу исполнительной власти в области обеспечения безопасности или его территориальному органу к информационным системам и базам данных, используемым для получения, хранения, обработки и передачи заказов легкового такси».

³² Скварко У. А. Правовая природа правоотношений службы заказа легкового такси с перевозчиком легковым такси // Право и экономика. 2024. № 6. С. 53.

шие условия как для пользователей такси, так и для перевозчиков, естественно, будут пользоваться преимуществом, обеспечивая тем самым спрос на свои услуги. По большому счету и нынешнее состояние исследуемого сегмента предпринимательства наглядно демонстрирует действительное влияние агрегаторов на рынок такси. Так, законодательная регламентация перевозок легковым такси, связанная с введением в действие Закона № 580-ФЗ, не оказала принципиального воздействия на перевозчиков такси: они были готовы к продолжению перевозок без установленных документов/процедур. Однако принципиальную роль в этом процессе сыграл такой крупный агрегатор такси, как «Яндекс». Как следует из СМИ, «Яндекс», чтобы не растерять водителей, не стал тотально отключать всех нарушителей новых правил, а либо делает это выборочно, либо частично понижает таких водителей в правах (снижает приоритет, дает меньше заказов). Для сравнения: в Москве водителей без лицензии или без ежедневного техосмотра агрегатор сразу же отключает»³³. Таким образом, можно сделать промежуточный вывод о том, что агрегатор уже сегодня осуществляет саморегулирование в исследуемой сфере, поскольку именно он принимает решение о допуске перевозчика к системе принятия заказов.

Интересно, что позиция крупных агрегаторов в этой сфере многофункциональна: они выполняют роль и операторов, и агрегаторов, и СЗЛК. Как показывает правоприменительная практика, СЗЛК воспринимается в качестве «организатора деятельности по перевозке»³⁴. Правовая связь СЗЛК и перевозчика настолько тесная, что в научной литературе высказываются соображения о необходимости признания такой связи трудо-правовой. Так, С. Г. Долгов отмечает: «Агрегатор такси устанавливает тариф, ограничивает рабочее время, наказывает водителя. Остается только оплачивать социальный пакет, соблюдать трудовое законодательство и нести ответственность за своего работника»³⁵.

Несколько иной подход к исследуемой правовой связи отражен в работе Д. С. Федотовой,

по мнению которой единство достигаемой цели предопределяет особую структуру кооперативных связей, свойственную открытым самоорганизующимся системам³⁶. Действительно, исследуемые отношения в сфере перевозок легковым такси могут быть признаны образующими именно такие связи.

Отметим, что регуляторная среда, создаваемая агрегаторами, очевидно, подразумевает и разработку системы договоров, обеспечивающих перевозку. Так, на сегодняшний день конкретные условия договора перевозки легковым такси не получили нормативного признания ни в гражданском, ни в транспортном законодательстве, ни в законодательстве о такси. Фрахтователь такси не имеет фактической возможности ознакомления с условиями договора перевозки. Заключая договор с перевозчиком, а не с агрегатором такси, пользователь не получает доступа к тексту соответствующего договора, поскольку он не размещается в мобильных приложениях агрегаторов такси. Разумеется, и во время перевозки потребитель также не подписывает никакого гражданско-правового договора.

Оптимальным инструментом решения обозначенной проблемы могло бы стать договорное регулирование перевозочного процесса при содействии агрегатора такси, предлагающего к заключению стандартный договор в своем мобильном приложении. Именно таким нам представляется новый подход к саморегулированию в этой сфере. Позиция агрегатора такси в такой системе саморегулирования заключается в создании единой структуры договорных связей как между агрегатором и перевозчиком, так и между перевозчиком и потребителем. Таким образом обеспечивается унифицированный подход к регламентации всего перевозочного процесса, что в конечном счете способствует повышению качества услуг.

Способствуя охране интересов не только потребителей, но и перевозчиков, агрегаторы могут взять на себя и функцию создания системы оценки фрахтователей. Поскольку мы исходим из представления о том, что договор

³³ URL: <https://www.business-gazeta.ru/article/627751> (дата обращения: 01.03.2025).

³⁴ Определение Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда РФ от 20.06.2023 № 305-ЭС23-153 по делу № А40-263203/2021 // СПС «КонсультантПлюс».

³⁵ Долгов С. Г. Гражданско-правовая ответственность агрегаторов такси // Гражданское право. 2021. № 1. С. 7.

³⁶ Федотова Д. С. Договорное регулирование совместной деятельности исполнителей транспортных услуг по перевозке пассажиров и багажа : дис. ... канд. юрид. наук. Ульяновск, 2020.

фрахтования легкового такси не является публичным договором, фрахтователям, зарекомендовавшим себя с отрицательной стороны, может быть отказано в заключении договора перевозки. Кроме того, у фрахтовщика могут быть и иные причины, по которым он вправе отказаться от приема заказа (в том числе заказа на длительный маршрут, в отдаленную местность и т.п.). Интересно в этом смысле то, что агрегаторы такси, принимая во внимание данное право фрахтовщика, мотивируют его к приему даже нежелательных заказов, устанавливая внутренние рейтинги фрахтовщиков. В некотором смысле подобное воздействие также может быть рассмотрено через призму саморегулирования.

Впрочем, сегодня отсутствует единая система учета фрахтователей с целью их оценки, а также принципиально иным является подход законодателя к публичности исследуемой договорной конструкции. Мы убеждены, что законодатель допустил ошибку, трактуя договор фрахтования такси в качестве публичного договора.

Из анализа транспортного законодательства следует вывод о непубличной правовой природе договора фрахтования, независимо от вида транспорта. Кроме того, перевозка легковым такси и перевозка общественным транспортом не тождественны по существу, что предопределяет необходимость кардинально иного подхода к квалификации договора фрахтования легкового такси. Ключевая ошибка, допущенная законодателем при формировании корпуса норм Закона № 580-ФЗ, заключается в том, что у агрегатора нет оснований для понуждения перевозчика к заключению договора фрахтования. При этом договор фрахтования легкового такси, обозначенный законодателем в качестве публичной договорной конструкции, заключается только после того, как перевозчик принял заказ. В то же время, размещая заказ через СЗЛК, потребитель не знает своего будущего

фрахтовщика и в том числе по этой причине не может ему выдвигать требования по обязательному заключению с ним договора. Размещая заказ через СЗЛК, потребитель не имеет правовых оснований для предъявления агрегатору требования об обязательном заключении с ним договора фрахтования. Иными словами, потребитель не может понудить СЗЛК к обязательному поиску для него фрахтовщика, который согласится осуществить перевозку. Поэтому, если ни один из потенциальных фрахтовщиков не принял заказ, СЗЛК отказывает потребителю в заключении соответствующего договора.

Заключение

В процессе выработки новых подходов к саморегулированию перевозок легковым такси были получены следующие научные результаты. Доказано, что интерес к услугам такси в немалой степени возрос за счет цифровизации, а также актуализации потребности в мобильности в условиях ускоряющегося темпа жизни. Выяснено, что саморегулирование, являясь альтернативой государственному регулированию, может сочетаться с последним, если общественные отношения требуют частно-публичного воздействия, что актуально для перевозок легковым такси. Несмотря на то что нет законодательных препятствий к функционированию СРО в сфере перевозок легковым такси, такие организации, хотя и существуют, не пользуются популярностью. В работе обоснован принципиально иной подход к саморегулированию в сфере перевозок легковым такси — через ослабление нормативно-правового регулирования в этой сфере и передачу регуляторной функции агрегаторам, выступающим одновременно в роли СЗЛК и оператора, в том числе в области системы договоров, оформляющих перевозочный процесс.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Ананьева А. А. Совершенствование правового и индивидуального договорного регулирования работы сервисов заказа услуг такси как одна из мер, направленных на защиту прав пассажиров // *Транспортное право.* 2020. № 4. С. 20–23.

Ахунова И. Б., Гук Г. А. Проблемы и перспективы бизнеса таксомоторных перевозок в городе // *Сборник статей Международной научно-практической конференции «Закономерности и тенденции развития науки в современном обществе», 29–30 марта 2013 г.* Ч. 3. Уфа : РИЦ БашГУ, 2013. С. 27–28.

Долгов С. Г. Гражданско-правовая ответственность агрегаторов такси // *Гражданское право.* 2021. № 1. С. 3–7.

Егорова М. А. Соотношение категорий «регулирование» и «управление» в гражданско-правовых отношениях // Юрист. 2014. № 9. С. 18–24.

Ефимов А. В. Экономика совместного потребления (sharing economy) и правовое положение потребителей // Российское правосудие. 2022. № 5. С. 20–31.

Зарапина Л. В. Правовое регулирование перевозки пассажиров автомобильным транспортом в междугородном сообщении : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Волгоград, 2005. 29 с.

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

Минникес И. А. Индивидуальное правовое регулирование: теоретико-правовой анализ : дис. ... д-ра юрид. наук. Екатеринбург, 2009. 313 с.

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

Федин Д. В. Анализ зарубежного опыта регулирования таксомоторных перевозок // Транспортное право. 2008. № 4. С. 36–39.

Федин Д. В. К вопросу о государственном регулировании таксомоторных перевозок // Транспортное право. 2009. № 1. С. 18–21.

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

Целовальникова И. Ю. Правовое регулирование предоставления услуг с использованием инвестиционных платформ и защита прав потребителей // Современный юрист. 2020. № 3. С. 121–130.

Чупрунова Ю. Саморегулирование автомобильных перевозок // ЭЖ-Юрист. 2011. № 36. С. 12–13.

Шахназаров Б. А. Право и информационные технологии в современных условиях глобализации // Lex russica. 2021. Т. 74. № 1 (170). С. 118–134. DOI: 10.17803/1729-5920.2021.170.1.118-134.

Янковский Р. М. Проблемы правового регулирования криптовалют // Предпринимательское право. Приложение «Право и бизнес». 2018. № 1. С. 45–51.

Sundararajan A. The Sharing Economy: The End of Employment and the Rise of Crowd-Based Capitalism. Cambridge, MA : The MIT Press, 2016. 240 p.

REFERENCES

Akhunova IB, Guk GA. Problems and Prospects of Taxi Transportation Business in the City. *Proceedings of the International Scientific and Practical Conference «Patterns and Trends in the Development of Science in Modern Society»*. March 29–30, 2013, Part 3. Ufa: RIC BashSU Publ.; 2013. (In Russ.).

Ananyeva AA. The improvement of the legal and individual regulation of taxi ordering services operations as one of the measures aimed at the protection of passenger rights. *Transportation Law*. 2020;4:20-23. (In Russ.).

Chuprunova Yu. Self-regulation of road transport. *EZH-jurist*. 2011;36:12-13. (In Russ.).

Dolgov SG. The civil law liability of taxi aggregators. *Civil Law*. 2021;1:3-7. (In Russ.).

Efimov AV. Sharing economy and consumer legal status. *Russian Justice*. 2022;5:20-31. (In Russ.).

Egorova MA. Correlation of categories of «regulation» and «management» in civil-law relations *Jurist*. 2014;9:18-24. (In Russ.).

Fedin DV. Analysis of foreign experience in taxi traffic regulation. *Transportation Law*. 2008;4:36-39.

Fedin DV. State regulation of taxi transportation. *Transportation Law*. 2009;1:18-21. (In Russ.).

Fedotova DS. Contractual regulation of joint activities of performers of transport services for the transportation of passengers and baggage. Cand. Sci. (Law) Diss. Ulyanovsk, 2020. (In Russ.).

Krasnova SA. Civil legal status of online platform operators: uncertain present and possible future. *Property Relations in the Russian Federation*. 2022;1:67-82; 2:76-86. (In Russ.).

Minnikes IA. The Individual Legal: Theoretical and Legal Analysis. Dr. Sci. (Law) Diss. Yekaterinburg, 2009. (In Russ.).

Shakhnazarov BA. Law and Information Technologies in Modern Conditions of Globalization. *Lex Russica*. 2021;74(1):118-134. (In Russ.). DOI: 10.17803/1729-5920.2021.170.1.118-134.

Skvarko UA. The legal nature of the relationship between a taxi booking service and a taxi driver. *Pravo i ekonomika*. 2024;6:51-55. (In Russ.).

Sundararajan A. *The Sharing Economy: The End of Employment and the Rise of Crowd-Based Capitalism*. Cambridge, MA: The MIT Press, 2016.

Tselovalnikova IYu. Legal regulation of the provision of services using investment platforms and consumer protection. *The Modern Lawyer*. 2020;3:121-130. (In Russ.).

Yankovskiy RM. The Issues of Legal Regulation of Cryptocurrencies. *Entrepreneurial Law. Law and Business*. 2018;1:45-51. (In Russ.).

Zarapina LV. Legal regulation of passenger transportation by road in intercity traffic. Author's Abstract. Cand. Sci. (Law) Diss. Volgograd, 2005. (In Russ.).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Ананьева Анна Анатольевна, доктор юридических наук, заведующий кафедрой гражданского права Российского государственного университета правосудия имени В.М. Лебедева
д. 69, Новочеремушкинская ул., г. Москва 117418, Российская Федерация
annaslast@mail.ru

Филатова Ульяна Борисовна, доктор юридических наук, первый проректор, профессор кафедры гражданского права Российского государственного университета правосудия имени В.М. Лебедева
д. 69, Новочеремушкинская ул., г. Москва 117418, Российская Федерация
u.filatova@rsuj.ru

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Anna A. Ananyeva, Dr. Sci. (Law), Head of the Department of Civil Law, Lebedev Russian State University of Justice, Moscow, Russian Federation
annaslast@mail.ru

Ulyana B. Filatova, Dr. Sci. (Law), First Vice-Rector; Professor, Department of Civil Law, Lebedev Russian State University of Justice, Moscow, Russian Federation
u.filatova@rsuj.ru

Материал поступил в редакцию 10 сентября 2024 г.

Статья получена после рецензирования 14 апреля 2025 г.

Принята к печати 15 апреля 2025 г.

Received 10.09.2024.

Revised 14.04.2025.

Accepted 15.04.2025.