

УДК 347.763

**ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПЕРЕВОЗКИ  
ПАССАЖИРОВ ЛЕГКОВЫМ ТАКСИ****Буданов Сергей Михайлович,**

магистрант кафедры «Экономика, управление и право»  
Ростовский государственный университет путей сообщения  
Ростов-на-Дону, Россия  
sergei40869@mail.ru

**Игнатьева Татьяна Станиславна,**

кандидат экономических наук, доцент  
Ростовский государственный университет путей сообщения,  
Ростов-на-Дону, Россия

**Аннотация**

Исследование посвящено анализу правового регулирования договоров перевозок пассажиров и багажа легковыми такси в Российской Федерации. Анализируются различия между договорами перевозки пассажиров, договорами фрахтования и смешанными договорами, соединяющими элементы аренды и возмездного оказания услуг. Особое внимание уделено влиянию агрегаторов такси на формирование договорных отношений, проблемам их ответственности и правового статуса. Установлено, что отсутствие четких критериев классификации договоров и законодательных ограничений деятельности агрегаторов создает правовую неопределенность, затрудняя обеспечение безопасности и качества услуг.

**Ключевые слова:** договор перевозки, договор фрахтования, агрегатор такси, легковое такси

**PROBLEMS OF LEGAL REGULATION OF PASSENGER TRANSPORTATION  
BY PASSENGER TAXI****Sergey M. Budanov,**

Master's Student of the Department of Economics, Management and Law,  
Rostov State Transport University  
Rostov-on-Don, Russia

**Tatyana S. Ignatieva,**

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor  
Rostov State Transport University  
Rostov-on-Don, Russia

## ABSTRACT

The study is devoted to the analysis of the legal regulation of passenger and baggage transportation contracts by passenger taxis in the Russian Federation. The differences between passenger transportation contracts, chartering contracts, and mixed contracts combining elements of rental and paid services are analyzed. Special attention is paid to the influence of taxi aggregators on the formation of contractual relations, the problems of their responsibility and legal status. It has been established that the lack of clear criteria for classifying contracts and legislative restrictions on the activities of aggregators creates legal uncertainty, making it difficult to ensure the safety and quality of services.

**Keywords:** transportation agreement, chartering agreement, taxi aggregator, passenger taxi

Система транспортных договоров постоянно изменяется в зависимости от эволюции общественных отношений, на которые влияет и развитие транспортного законодательства. Парадокс заключается в том, что часто изменения в законодательстве предвосхищают трансформации в общественных отношениях, вынуждая их адаптироваться. Примером служит Федеральный закон № 580-ФЗ, регулирующий организацию перевозок пассажиров и багажа легковыми такси[3]. Регулирование перевозок такси – глобальное явление, проявляющееся в различных формах в разных странах. Например, деятельность нью-йоркских желтых такси находится под строгим муниципальным контролем, а стоимость лицензии, хотя и снизилась, остается значительной – около 150 000 долларов США[5, с. 29].

Происхождение термина «такси» не связано с обозначением транспортного средства. Оно подразумевает плату за перевозку, поездку или размещение. Однако в повседневной жизни «такси» воспринимается как автомобиль для поездки. С юридической точки зрения «такси» следует рассматривать как вид перевозки, который отличается от других типов транспортных услуг. Основные законодательные акты, регулирующие перевозки пассажиров и багажа легковым такси, помимо упомянутого выше и Устав автомобильного транспорта[2]. Эти документы устанавливают необходимость получения разрешений для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, соблюдения требований к техническому состоянию транспортных средств, медицинским осмотрам водителей, а также ведения журналов заказов.

С 1 сентября 2023 года во всех регионах России функционируют три реестра: перевозчиков, легковых такси и служб заказа такси. Перевозка пассажиров легковыми такси осуществляется на основании разрешения, предоставляемого юридическим, индивидуальным предпринимателям или физическим лицам. Это разрешение подтверждается записью в региональном реестре перевозчиков такси. Транспортные средства, используемые для перевозок, должны быть внесены в региональный реестр легковых такси. При этом разрешение может быть приостановлено или аннулировано, что также отражается в реестре. Наличие записи в реестре подтверждает право перевозчика оказывать услуги такси, право использования транспортного средства для перевозок и право службы заказа на осуществление своей деятельности. Каждой записи присваивается уникальный номер, что обеспечивает прозрачность и контроль за соблюдением законодательства. Однако фактическая реализация этих требований сталкивается с трудностями.

В настоящее время в сфере перевозок пассажиров легковым такси существует следующая классификация: регулярные перевозки, перевозки по заказам, перевозки такси и грузовые перевозки. Регулярные перевозки характеризуются установленным маршрутом

и расписанием, которые не подлежат согласованию с пассажиром. Нерегулярные перевозки, напротив, предполагают согласование времени, маршрута и других условий с фрахтователем, что соответствует договору фрахтования. П. 2 ст. 27 УАТиГНЭТ поднимает вопрос о круге перевозимых лиц. Договор перевозки по заказу может охватывать как определенный, так и неопределенный круг лиц, что также характерно для перевозок такси. В итоге этот признак также не помогает разделить виды перевозок.

Такие критерии, как наличие заказа или определенность круга перевозимых лиц, не могут быть надежным основанием для разграничения договоров перевозки легковым такси и перевозки пассажиров по заказу. Здесь отсутствует единый критерий классификации, так как объединяются признаки регулярности, объекта перевозки и формы договора. Это создает дополнительные трудности для точного разграничения договоров и требует более строгого научного обоснования. Тем не менее, на наш взгляд, основой для классификации видов перевозок является деятельность, которая может быть как единичным действием, так и систематической деятельностью. Перевозка пассажиров и багажа, если она осуществляется регулярно и с прибылью, относится к предпринимательской деятельности, тогда как конкретная перевозка представляет собой действие.

Сопоставление статей 27 и 31 УАТиГНЭТ выявляет различия лишь в форме заключения договоров: перевозки по заказам требуют письменной формы, тогда как перевозки такси допускают устную форму или акцепт оферты через Интернет. Однако форма не определяет правовую природу договора. Пункт 3 статьи 31 УАТиГНЭТ и Федеральный закон № 580-ФЗ трактуют перевозку такси как разновидность публичного договора фрахтования, что подтверждается обязательностью заказа легкового такси. Однако и перевозки по заказам предполагают заключение договора на основе заказа. Таким образом, наличие или отсутствие заказа не может служить критерием для разграничения этих договоров.

Договор фрахтования предполагает предоставление транспортного средства для перевозки за плату. Его ключевая особенность – гибкость в определении маршрутов и времени. Регулярность перевозок не является критерием исключения фрахтования, так как чартерные рейсы могут выполняться с установленной периодичностью, при этом перевозчик сохраняет возможность изменять расписание. Это право отличает фрахтование от договора перевозки пассажира и багажа, где такие изменения невозможны.

Законодательство позволяет заключать договор фрахтования легкового такси через платформы, например, «Яндекс.Go», где условия договора размещены в Интернете[6]. Такие договоры включают указание маршрута, места подачи автомобиля и стоимости. При этом агрегатор, предоставляющий платформу, может восприниматься пассажиром как сторона договора. Вопрос о правомерности закрепления перевозок такси исключительно в рамках договора фрахтования требует пересмотра. Возможно, стоит рассмотреть разделение перевозок такси на два вида: на основе договора перевозки пассажиров и багажа и договора фрахтования. Однако текущее законодательство не дает четкого критерия разграничения.

Также используются договор обеспечения деятельности перевозок и договор службы заказа такси с перевозчиком. Исполнитель обязуется предоставлять перевозчику такси и обеспечивать деятельность по перевозке пассажиров, а перевозчик оплачивает эти услуги. Однако определение договора остается размытым, поскольку обязанность заказчика четко не прописана. Данный договор схож с моделью аренды транспортных средств без экипажа, однако важное различие заключается в акценте на услугах, предоставляемых исполнителем. Это роднит его с договорами аренды транспортных средств с экипажем, где аренда включает не только пользование имуществом, но и услуги по управлению. Таким образом,

договор относится к группе транспортных договоров, связанных с оказанием услуг, а не с передачей имущества.

Правовая квалификация договора об обеспечении деятельности перевозок пассажиров и багажа легковыми такси имеет принципиальное значение для определения его содержания, ответственности сторон, условий расторжения и пролонгации, а также возможности применения норм о преимущественном праве заключения нового договора. В частности, квалификация в качестве договора аренды позволяет применять такие нормы, как ст. 612 ГК РФ об ответственности за недостатки имущества или ст. 617 ГК РФ о сохранении договора аренды при смене собственника[1]. Если договор квалифицируется как возмездное оказание услуг, применяются положения ст. 782 ГК РФ, предусматривающие возможность одностороннего отказа от исполнения.

Смешение понятий аренды и услуг, характерное для транспортного законодательства, создает правовую неопределенность. Например, в сфере железнодорожного транспорта используется термин «услуги по аренде», что подразумевает гибридный характер договоров, сочетающих элементы аренды и услуг. В случае с такси аналогичная проблема возникает, поскольку договор включает предоставление транспортного средства и оказание связанных услуг. Однако прямая обязанность по поддержанию транспортного средства в надлежащем состоянии или по предупреждению об обременении правами третьих лиц в таких договорах отсутствует.

Договор об обеспечении деятельности перевозок можно рассматривать как смешанный, соединяющий элементы аренды и возмездного оказания услуг. Использование транспортного средства здесь не самоцель, а лишь способ выполнения основной задачи – обеспечения перевозок. Вместе с тем, эти договоры отличаются от аренды транспортных средств с экипажем или без экипажа, где обязанности по обслуживанию и содержанию распределяются иначе.

Договор службы заказа легкового такси с перевозчиком относится к числу договоров на оказание услуг, заключающихся в обработке заявок на перевозку. Служба заказа такси выполняет функцию посредника между перевозчиком и пассажиром, принимая заявки и передавая их перевозчику. При этом служба не вступает в договорные отношения с пассажирами, а ее ответственность за неисполнение или задержку передачи заявки законодательством не предусмотрена. По сути, такие службы выступают агентами перевозчика, обеспечивая привлечение клиентов, но не совершая юридически значимых действий от имени перевозчика.

Ответственность перевозчиков легковых такси наступает при установлении нарушений, например, за незаконное нанесение отличительных знаков такси или установку опознавательных фонарей. Однако в ряде случаев транспортные средства, используемые как такси, могут оставаться неидентифицированными. Нарушения в этой сфере часто носят массовый характер, как показывают проверки, выявляющие отсутствие разрешений на перевозку у значительной части водителей.

Использование информационных технологий существенно упростило доступ к услугам такси, сделав процесс более удобным как для пассажиров, так и для перевозчиков. Благодаря агрегаторам, пассажиры могут заказывать транспорт в удаленные или малоизвестные места, а перевозчики получили возможность использовать автоматизированные методы оплаты и проверки платежеспособности клиентов. Безопасность пассажиров и эффективность перевозок зависят от исправности автомобилей и соблюдения водителями режима труда. Исследования показывают, что многие водители работают значительно дольше допустимых норм, что снижает безопасность. Также выявлены значительные масштабы нелегального сектора таксомоторных перевозок,

который составляет около 16 % рынка, что приводит к недополучению налогов и снижению качества услуг[4, с. 22].

Интернет-агрегаторы, такие как «Яндекс.Go», «Uber» и «Maxim», предоставляют платформы для заказа такси, но снимают с себя ответственность за соблюдение требований законодательства перевозчиками. Это ограничивает возможности контроля качества услуг и соблюдения обязательных требований, включая безопасность и техническую исправность транспортных средств. Некоторые сервисы предлагают дополнительные меры, такие как страхование пассажиров или система рейтингов водителей, но их эффективность в повышении безопасности остается ограниченной. Роль агрегаторов фактически сводится к передаче информации между клиентами и перевозчиками, что позволяет практически любому водителю предоставлять услуги. Такая модель работы способствует доступности услуг, но усложняет контроль за соблюдением законодательства, создавая пробелы в системе регулирования перевозок. Необходимы дополнительные меры для повышения прозрачности и ответственности участников рынка, чтобы улучшить безопасность и качество предоставляемых услуг.

Экономические причины, такие как высокий спрос и стремление перевозчиков минимизировать издержки, приводят к несоблюдению обязательных требований: техосмотра автомобилей, предрейсовых медицинских осмотров и соблюдения режима труда и отдыха. Ограниченность ресурсов контролирующих органов и влияние агрегаторов такси усложняют ситуацию. Агрегаторы, хотя и способствуют популяризации услуг, снимают с себя ответственность за соблюдение перевозчиками установленных норм.

Таким образом, современная система регулирования договоров автомобильных перевозок остается недостаточно выверенной. Во-первых, отсутствие четкого разграничения видов договоров, в том числе договора фрахтования легкового такси, свидетельствует о правовой разбалансированности. Это затрудняет определение места отдельных договоров в системе транспортного права и требует дальнейшего научного изучения.

Во-вторых, основная проблема правового регулирования заключается в нечеткости статуса агрегатора как владельца интернет-площадки и отсутствия нормативно установленных границ его ответственности. Хотя агрегаторы формально выступают посредниками, их деятельность прямо влияет на безопасность и качество предоставляемых услуг. Ситуация требует законодательного закрепления обязанностей и ответственности агрегаторов, чтобы минимизировать риски для потребителей и усилить контроль за рынком такси. Для правовой квалификации исследуемых договоров необходима четкая фиксация их содержания и направленности, что потребует уточнения норм законодательства. Унификация транспортного права способствовала бы устранению разночтений и повышению правовой определенности в регулировании таких договорных конструкций.

#### **Список литературы:**

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 24.07.2023) // Собрание законодательства РФ. 1996. № 5. Ст. 410.
2. Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ (ред. от 19.10.2023) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» // Собрание законодательства РФ. 2007. № 46. Ст. 5555.
3. 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» // Собрание законодательства РФ. 2023. № 1 (ч. I). Ст. 27.

4. Григорович Е.В. К вопросу об ответственности агрегаторов такси // Правовое регулирование экономической деятельности 2023. № 4. С. 21-28.
5. Клокова М.А., Барсукова Л.И. Легализация деятельности легкового такси: лицензия или разрешение? // Актуальные исследования высшей школы 2023 : сборник статей Международной научно-практической конференции (1 мая 2023 г.). Петрозаводск : МЦНП «Новая наука», 2023. С. 28-34.
6. Условия использования сервиса Yandex.Taxi (Яндекс Go) // YandexLegal documents URL: [https://yandex.com/legal/yandexgo\\_termsfuse/#index\\_\\_russia\\_ru](https://yandex.com/legal/yandexgo_termsfuse/#index__russia_ru) (дата обращения: 21.12.2024).

### References:

1. The Civil Code of the Russian Federation (part two) of January 26, 1996 No. 14-FZ (as amended on July 24, 2023) // Collection of legislation of the Russian Federation. 1996. No. 5. Art. 410.
2. Federal Law of November 08, 2007 No. 259-FZ (as amended on October 19, 2023) «The Charter of motor transport and urban land electric transport» // Collection of legislation of the Russian Federation. 2007. № 46. Art. 5555.
3. Federal Law No. 580-FZ dated 12/29/2022 (as amended on 06/24/2023) «On the Organization of Passenger and Baggage Transportation by Passenger Taxi in the Russian Federation, on Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation and on Invalidation of Certain Provisions of Legislative Acts of the Russian Federation» // Collection of Legislation of the Russian Federation. 2023. No. 1 (Part I). Art. 27.
4. Grigorovich E.V. On the issue of the responsibility of taxi aggregators // Legal regulation of economic activity 2023. № 4. pp. 21-28.
5. Klokova M.A., Barsukova L.I. Legalization of passenger taxi activity: license or permit? // Current research of higher education 2023 : collection of articles of the International Scientific and Practical Conference (May 1, 2023). Petrozavodsk : ICNP «New science», 2023. pp. 28-34.
6. Terms of use of the Yandex service.Taxi (Yandex Go) // YandexLegal documents URL: [https://yandex.com/legal/yandexgo\\_termsfuse/#index\\_\\_russia\\_ru](https://yandex.com/legal/yandexgo_termsfuse/#index__russia_ru) (date of request: 12/21/2024).