Добрый день, уважаемые участники конференции.

Каждое мероприятие, Общественный совет по развитию такси в регионах РФ, делает анализ современных нормативно-правовых документов и судебной практики. В июне вышел Пленум Верховного суда, который активно обсуждался среди общественных организаций, а также в СМИ. Проект Пленума Верховного суда от 19.06.2018 года, по мнению многих юристов и общественных организаций, призван был решить вопросы ответственности агрегаторов такси, а именно должен ли агрегатор нести ответственность за вред, причиненный в результате перевозки.

Но, давайте перед анализом немного поговорим о терминах.

Договор перевозки пассажиров – перевозчик обязуется ПЕРЕВЕЗТИ пассажира в пункт назначения, а также доставить багаж. Заключение договора перевозки пассажира удостоверяется билетом (786 ГК РФ)

Договор фрахтования – это разновидность договора перевозки, в котором одна сторона обязуется ПРЕДОСТАВИТЬ другой стороне за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств. (787 ГК РФ)

Перевозка пассажиров и багажа легковым такси осуществляется на основании публичного договора фрахтования, заключенного в устной форме. (259ФЗ)

Клиент – получатель услуг (продавца, банка, юриста и т.п.) (википедия, в ГК понятие к такси не применяется)

Пассажир – физическое лицо, заключившее договор перевозки пассажира или физлицо в целях перевозки которого заключен договор фрахтования транспортного средства (согласно 259ФЗ, в ГК понятие отсутствует)

Фрахтователь – физическое или юридическое лицо, которое по договору фрахтования обязуется оплатить стоимость пользования всей либо частью вместимости одного или нескольких транспортных средств. (ФЗ 259)

Фрахтовщик – юридическое лицо, индивидуальный предприниматель принявшее на себя по договору фрахтования обязанность предоставить фрахтователю либо частью вместимости одного или нескольких транспортных средств. (ФЗ 259).

Согласно проекту Пленума постановления ВС РФ, пункт 19 было указано: что «**лицо, осуществляющее поиск клиентов для заключения договора перевозки пассажиров и багажа, например агрегатор такси**, отвечает перед пассажиром за причиненный в процессе перевозки вред, если оно заключило **договор перевозки** от своего имени либо из обстоятельств заключения договора (например, рекламные вывески, информация на сайте в сети «Интернет», переписка сторон при заключении договора и т.п.) у добросовестного гражданина-потребителя могло сложиться мнение, что договор перевозки заключается непосредственно с этим лицом, а фактический перевозчик является его работником либо третьим лицом, привлеченным к исполнению обязательств по перевозке (статьи 403 и 1005 ГК РФ, статьи 8, 9 Закона о защите прав потребителей)».

Но, согласно действующему законодательству понятие «агрегатор такси» отсутствует, поэтому при принятии проекта, суды РФ не смогли бы сформировать унифицированную практику в отношении агрегаторов такси, а также, согласно данному пункту, пассажиру необходимо доказывать знал ли он, о том, что его заказ принят агрегатором или знал, что перевозку будет осуществлять «Перевозчик» (фрахтовщик).

Поэтому 19 пункт претерпел изменения, в окончательной редакции он стал 18 пунктом исключены ссылки на статью 1005ГК РФ про агентский договор, а также исключен термин «агрегатор такси». При этом, на обсуждении Пленума постановления, редакционная комиссия считает, что в новой редакции «Общий подход от недобросовестного агрегатора перед клиентом сохранен»

Вот редакция пункта 19 Постановления Пленума ВС РФ (в окончательной форме – это пункт 18) «лицо, к которому обращается **клиент для заключения договора перевозки пассажиров** и багажа, отвечает перед пассажиром за причиненный в процессе перевозки вред, если оно заключило договор перевозки от своего имени либо из обстоятельств заключения договора (например, рекламные вывески, информация на сайте в сети «Интернет», переписка сторон при заключении договора и т.п.) у добросовестного гражданина-потребителя могло сложиться мнение, что договор перевозки заключается непосредственно с этим лицом, а фактический перевозчик является его работником либо третьим лицом, привлеченным к исполнению обязательств по перевозке (пункт 3 статьи 307, статья 403 ГК РФ, статьи 8, 9 Закона о защите прав потребителей)».

В окончательной версии агрегатора такси нет!!! Полагаю, это связано с тем, что в сфере правоотношений легкого такси заключается договор фрахтования, а не договор перевозки.

Следовательно, положения постановления Пленума ВС РФ не могут приняться в сфере легкового такси.

Верховный Суд Российской Федерации анализирует исключительно договор перевозки, что следует из пункта 5 постановления, согласно которому «факт заключения договора перевозки пассажира и багажа подтверждается выдачей пассажиру проездного билета и багажной квитанции (пункт 2 статьи 786 ГК РФ)».

Далее также суд делает ссылки на положения Устава и Правил № 112, определяющих правоотношения в сфере регулярных перевозок.

В итоге, что ждет таксомоторный рынок с точки зрения ответственности агрегаторов:

- Постановление Пленума не дало ответов на вопросы, должен ли нести именно агрегатор такси ответственность за причинение вреда пассажиру в процессе перевозке.

- Если агрегатора признали «агентом», то не стоит забывать, что в соответствии с Пленумом ВС РФ от 28.06.2012 № 17 пункт 48 гласит: размер ответственности посредника ограничивается величиной агентского вознаграждения, что не исключает право потребителя требовать возмещения убытков с основного исполнителя. Например, комиссия агрегатора составила 200 рублей, то согласно данному пункту постановления взыскать можно только сумму комиссии (200 рублей).

- разъяснения Пленума ВС РФ по вопросам применения законодательства выступают в качестве актов руководства судебной деятельностью, а не актов правосудия т.е. не являются источником права, а всего лишь толкуют закон, при судебных разбирательствах. Поэтому любое судопроизводство может рассматриваться по доказательствам и основаниям, которые приведены в конкретном деле.

Появление технологий в таксомоторной отрасли, безусловно, опережает и законодательство, и судебное делопроизводство. В данный момент агрегаторы заинтересованы в регулировании рынка и в обеспечении гарантий пассажирам через фонды и страхование. И если агрегаторы сегодня начнут нести ответственность за причинение ущерба в процессе перевозки, то основных проблем рынка, таких как «большое количество нелегалов», «демпинг», «низкое качество транспорта» это не решит, а возможно остановит развитие рынка такси, а также приведет к потребительскому экстремизму.

Раньше пассажиры ждали автомобиль более часа, но при этом попадали в ДТП, и не факт, что получали возмещение. Любое юридическое лицо, можно быстро ликвидировать, и открыть новое под этим же брендом.

Сегодня, автомобиль подается в течение 5-10 минут, но большинство водителей остались те, которые раньше приезжали в течение часа. Мы, с вами знаем, что много есть судов в отношении таксопарков, когда водитель выпивал после прохождения медосмотра и попадал в ДТП.

Поэтому, давайте определимся, что мы хотим? Хотим безопасные перевозки или чтобы агрегаторы вмешивались в технологические процессы выпуска автомобилей, постепенно закручивая гайки таксопаркам, тем самым увеличивая количество регрессивных судебных дел.

Если же наша с вами цель в создании безопасных перевозок, то нужно работать в комплексном подходе: нужно повышать культуру вождения, профессиональное мастерство водителей такси, сделать неотвратимость наказания за нарушения, автоматизировать процессы выпуска автомобилей на линию, сделать ревизию действующего законодательства в отношении водителей и организаций.

Поэтому в завершении выступления, хочу вас призвать коллеги, к диалогу в русле истинных целей развития рынка такси – поднятие экономики таксомоторных предприятий и качественных безопасных перевозок.