

ЭССЕ

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ АГРЕГАТОРОВ ТАКСИ: МЕЖДУ ДОГОВОРНЫМ И ДЕЛИКТНЫМ ПРАВОМ

А.А. Маркелова

Исследовательский центр частного права им. С.С. Алексеева
при Президенте Российской Федерации
109012, Россия, Москва, Ильинка, 8, к. 2

Аннотация

Развитие информационных технологий оказывает влияние на все сферы экономики и права, в том числе на оказание потребительских услуг. Не является исключением и сфера перевозок легковым такси. Когда пользователь заказывает такси с использованием приложения информационного агрегатора, который подбирает перевозчика и обеспечивает возможность заключения с ним договора, возникает неопределенность в вопросе о квалификации возникших правоотношений между агрегатором, перевозчиком и потребителем. Эта неопределенность становится критической, если договор перевозки исполнен ненадлежащим образом, в результате чего причинен вред жизни и здоровью гражданина, а также моральный вред. В этот момент возникает конкуренция между договорной и деликтной квалификацией притязания к перевозчику и (или) агрегатору. В эссе рассматриваются подходы к распределению ответственности между агрегатором, перевозчиком и иными лицами, которые могли содействовать причинению вреда, с точки зрения договорного и деликтного права.

Ключевые слова

агрегатор такси, Uber, vicarious liability, информационный посредник, деликтная ответственность, вред жизни и здоровью, конкуренция деликта и договора, дистрибутивная справедливость

Конфликт интересов

Автор сообщает об отсутствии конфликта интересов.

Финансирование

Исследование не имело спонсорской поддержки.

Благодарность

Автор выражает благодарность 171, 172, 181, 182 группам совместного бакалавриата РШЧП и НИУ ВШЭ за продуктивное и интересное обсуждение вопросов ответственности агрегаторов. Автор также выражает благодарность С. Степанову за ценные советы и замечания при работе над данным эссе.

Для цитирования

Маркелова, А. А. (2021). Гражданско-правовая ответственность агрегаторов такси: между договорным и деликтным правом. *Цифровое право*, 2(4), 8–19. <https://doi.org/10.38044/2686-9136-2021-2-4-8-19>

Поступила: 15.11.2021; принята в печать: 07.12.2021; опубликована: 30.12.2021

ESSAYS

CIVIL LIABILITY OF TAXI-AGGREGATION COMPANIES: BETWEEN CONTRACT AND TORT LAW

Anna A. Markelova

Alexeev Private Law Research Centre under the President
of the Russian Federation
8/2, Ilinka, Moscow, Russia, 109012

Abstract

Technical and information progress undoubtedly have an influence on the trade market and the consumer service sector of the modern economy. The sphere of taxi companies is no exception. When a user downloads a taxi-aggregation company's application and orders a taxi, using its information about a carrier, this causes uncertainty in the qualification of the legal relationship between aggregator, carrier, and consumer. This ambiguity becomes critical if non-performance of the contract causes injury or non-pecuniary loss to a passenger. In this case, a concurrence arises between contract and tort qualification of the claim against the carrier and/or aggregator. The essay examines approaches to the distribution of liability between the aggregator, the carrier, and other persons who could contribute to causing harm, from the point of view of contract and tort law.

Keywords

taxi-aggregator, Uber, vicarious liability, technology provider, tort liability, life and body injuries, concurrent liability in contract and tort, distributive justice

Conflict of interest

The author declares no conflict of interest.

Financial disclosure

The study had no sponsorship.

Acknowledgments

The author expresses gratitude to the students of the 171, 172, 181, 182 undergraduate groups of the Russian School of Private Law and the Higher School of Economics for a constructive and interesting discussion of the issues of aggregator's liability. The author also expresses his gratitude to S. Stepanov for valuable advice and comments while working on the essay.

For citation

Markelova, A. A. (2021). Civil liability of taxi-aggregation companies: Between contract and tort law. *Digital Law Journal*, 2(4), 8–19. <https://doi.org/10.38044/2686-9136-2021-2-4-8-19>

Submitted: 15 Nov. 2021, accepted: 7 Dec. 2021, published: 30 Dec. 2021

Развитие информационных технологий приводит к возникновению новых способов взаимодействия между частными лицами, в том числе в сфере оказания услуг, и право не может оставаться в стороне от оценки этих отношений с точки зрения существующих юридических конструкций или в целях формирования новых правовых подходов. Одним из таких примеров является относительно новая для России форма взаимодействия между потребителями,

перевозчиками, а также исполнителями информационных услуг — заказ такси с помощью приложенных информационных агрегаторов (Яндекс-такси, Uber и т. д.).

Согласно Закону Российской Федерации «О защите прав потребителей» (далее — Закон о защите прав потребителей) владельцем агрегатора информации о товарах (услугах) является лицо, которое является владельцем программы для электронных вычислительных машин и (или) владельцем сайта и которое предоставляет потребителю в отношении определенного товара (услуги) возможность одновременно ознакомиться с предложением продавца (исполнителя) о заключении договора купли-продажи товара (договора возмездного оказания услуг), заключить с продавцом (исполнителем) договор купли-продажи (договор возмездного оказания услуг), а также произвести предварительную оплату указанного товара (услуги) путем наличных расчетов либо перевода денежных средств владельцу агрегатора в рамках применяемых форм безналичных расчетов (абзац тринадцатый преамбулы).

В сфере перевозок легковым такси агрегаторы объединяют на одной площадке потребителей и исполнителей, оказывают им содействие в поиске друг друга, предоставляют им необходимую информацию, участвуют в разрешении споров, возникших между непосредственными участниками перевозки, а также предоставляют возможность произвести оплату перевозки на счет агрегатора. Необходимо обратить внимание на квалифицирующий признак агрегатора — возможность получения платы за услугу на свой счет. Как будет рассмотрено далее, этот критерий во многом обуславливает особый правовой статус агрегатора.

На практике такие компании позиционируют себя как информационные посредники, которые лишь предоставляют потенциальным контрагентам информацию друг о друге, на основании которой они могут впоследствии заключить договор. Исходя из этого, агрегаторы не считают себя участниками отношений перевозки, и в пользовательских соглашениях акцентируют внимание на том, что не несут ответственность за ненадлежащее исполнение договора водителем¹. Так, в пользовательском соглашении сервисов «Яндекса» прямо указывается²:

- «Пользователь использует сервисы Яндекса на свой собственный риск. Сервисы предоставляются «как есть». Яндекс не принимает на себя никакой ответственности, в том числе за соответствие сервисов целям Пользователя» (пункт 9.1);
- «Яндекс не несет ответственности за любые виды убытков, произошедшие вследствие использования Пользователем сервисов Яндекса или отдельных частей/функций сервисов» (пункт 9.4);
- «При любых обстоятельствах ответственность Яндекса в соответствии со статьей 15 Гражданского кодекса России ограничена 10 000 (десятью тысячами) рублей РФ и возлагается на него при наличии в его действиях вины» (пункт 9.5).

В связи с неравенством переговорных позиций с потребителем и неопределенностью правового статуса агрегатора такси и правовой квалификации возникающих отношений между агрегатором, потребителем и непосредственным исполнителем, в Закон Российской Федерации «О защите прав потребителей» (далее — Закон о защите прав потребителей) были внесены изменения, направленные на уточнение ответственности агрегатора и сопоставления их статуса и статуса исполнителей (продавцов).

Так, в 2018 г. в статье 12 Закона о защите прав потребителей было уточнено, что агрегаторы не являются исполнителями или продавцами, а их ответственность ограничивается предоставлением

¹ Кузнецова, Л. В. (2019). Вопросы гражданско-правовой ответственности агрегаторов электронной коммерции. В *E-commerce и взаимосвязанные области (правовое регулирование)* (ред. А. А. Богустов, О. Н. Горохова, Д. А. Доротенко и др.). Статут.

² Yandex.ru. (2021, декабрь 13). *Пользовательское соглашение сервисов Яндекса*. <https://yandex.ru/legal/rules/>

недостовой информации. Если иное не установлено соглашением или не следует из существа отношений, ответственность за ненадлежащее исполнение договора возлагается на исполнителя, но не агрегатора. При этом уточняется, что агрегатор не будет нести ответственность за убытки, причиненные в результате недостоверной информации, если она была представлена в таком виде перевозчиком.

Несмотря на то, что Закон о защите прав потребителей установил хотя бы какие-то гарантии защиты потребителю, следует отметить, что они не являются полноценными³, поскольку если потребителю будут причинены убытки, то, скорее всего, это произойдет не в результате ненадлежащего предоставления информации агрегатором, а в результате ненадлежащего исполнения договора перевозки.

Более того, из-за дополнительного ограничения ответственности агрегатора за недостоверную информацию, которая была предоставлена в таком виде перевозчиком, потребитель может оказаться не в состоянии найти ответчика, если перевозчик предоставил агрегатору недостоверную информацию о себе, которую агрегатор транслировал в приложении потребителю.

Также стоит обратить внимание, что на этапе внесения законопроекта № 126869-7 в Государственную Думу разработчики предлагали разграничить ответственность исполнителя за ненадлежащее исполнение договора и ответственность агрегатора за предоставление недостоверной информации, еще более явно, чем это закреплено в пункте 2.1 статьи 12 Закона о защите прав потребителей в действующей редакции.

Так, в редакции законопроекта в пункте 2.1 статьи 12 Закона о защите прав потребителей указывалось, что «Ответственность за надлежащее исполнение договора, заключенного потребителем с продавцом (исполнителем) на основе предоставленной агрегатором информации о товаре (услуге) и продавце (исполнителе, изготовителе, импортере), а также за соблюдение прав потребителей, связанных с последствиями передачи потребителю товаров (услуг) ненадлежащего качества и обменом непродовольственных товаров надлежащего качества, несет продавец (исполнитель)»⁴.

При доработке законопроекта эта норма была скорректирована путем добавления важной фразы: «Если иное не предусмотрено соглашением между владельцем агрегатора и продавцом (исполнителем) или не вытекает из существа отношений между ними ... ». Эта редакция и стала законом (Федеральный закон от 29.07.2018 № 250-ФЗ) и в настоящее время является действующей.

С учетом возникших у законодателя сомнений относительно того, всегда ли предлагаемое решение о безответственности агрегатора будет соответствовать существу этих отношений, стоит задаться вопросом, вытекает ли «иное» из правовой природы отношений между агрегаторами такси, перевозчиками и потребителями.

Необходимо оговориться, что агрегаторы, функционирующие в различных сферах, хотя и имеют ряд схожих черт, но могут значительно отличаться в части характера осуществляемой деятельности, что не может не приниматься во внимание при решении вопроса об их ответственности. Поэтому в настоящем эссе рассматривается только проблема ответственности агрегаторов такси за вред, причиненный пассажирам в результате ненадлежащего исполнения договора перевозки перевозчиком.

³ Губаева, А. К. (2020). Деликтное право России: современные вызовы и перспективы развития. *Закон*, (3), 38–48.

⁴ СОЗД. Законопроект № 126869-7 «О внесении изменений в Закон Российской Федерации «О защите прав потребителей» (в части усиления прав потребителей, приобретающих товары (услуги) через Интернет)». <https://sozd.duma.gov.ru/bill/126869-7>

Специфика отношений между агрегаторами такси, перевозчиками и потребителями

Как уже было отмечено, чаще всего агрегаторы позиционируют себя как информационные посредники, которые лишь предоставляют потенциальным контрагентам информацию друг о друге, и агрегаторы такси не являются исключением.

В соответствии с пунктом 1.6 Пользовательского соглашения «Яндекс-такси» Сервис предлагает Пользователю бесплатную возможность разместить информацию о потенциальном спросе Пользователя на услуги по перевозке пассажиров и багажа легковым такси и/или услуги по управлению транспортным средством Пользователя и/или иные транспортные услуги и/или услуги курьерской доставки, а также возможность ознакомиться с информацией о предложениях организаций, оказывающих услуги в указанной сфере и осуществить поиск таких предложений по заданным Пользователем параметрам⁵.

Исходя из такой позиции, информационных агрегаторов можно было бы сравнить с торговым центром или биржей — они только предоставляют площадку для осуществления деятельности, в которой сами не участвуют⁶. Но отражает ли такое представление действительное правовое положение потребителя и агрегатора в этих отношениях?

На практике, когда потребитель заказывает такси с использованием приложения агрегатора, 1) он самостоятельно не выбирает контрагента, за него это делает агрегатор. Потребитель может согласиться с предложенным агрегатором вариантом или отказаться от него, сделав новый заказ, но во втором случае контрагент снова выберет сам агрегатор; 2) в случае безналичной оплаты по договору перевозки, заключенного между потребителем и перевозчиком, плата поступает на счет агрегатора такси, который удерживает комиссию за оказание своих услуг, и самостоятельно перечисляет перевозчику сумму, определенную в соответствии с их соглашением (п. 3.1.2 Пользовательского соглашения «Яндекс-такси»); 3) агрегатор, заключая соглашение с «партнером», не может не знать, что предоставляет этому лицу возможность оказывать услуги по перевозке такси потребителям, плата за которые поступит на его счет.

С учетом изложенных обстоятельств, может ли агрегатор такси уклониться от контроля за профессиональным статусом его «партнеров», от контроля за качеством оказанных услуг и следовательно, от ответственности за ненадлежащее исполнение договора, формально заключенного между перевозчиком и потребителем, в результате чего потребителю был причинен вред здоровью?

В правовой литературе в России подробно анализируется правовая природа соглашений между агрегаторами такси, пользователями и перевозчиками, но акцентируется внимание на договорном характере взаимоотношений между ними, в связи с чем ответственность или безответственность агрегаторов рассматривается с точки зрения договорного права⁷.

⁵ Yandex.go. (2020, октябрь 30). *Условия использования сервиса Yandex.Taxi (Яндекс Go)*. https://yandex.com/legal/yandexgo_termsofuse/

⁶ См.: Молотников, А. Е., Архипов, Е. В. (2017). Социальные сети и компании-агрегаторы: правовые аспекты деятельности. *Предпринимательское право*, (4), 38–47; Бычков, А. (2017). Правовые аспекты деятельности агрегаторов. *Новая бухгалтерия*, (8), 114–131.

⁷ Иванов, А. А. (2017). Бизнес-агрегаторы и право. *Закон*, (5), 145–156; Кузнецова, 2019; Семякин, М. Н. (2020). Гражданско-правовой договор в сфере цифровой экономики. *Российский юридический журнал*, (1), 107–116; Суворов, Е. Д. (2019). Некоторые проблемы электронной торговли: к вопросу об ответственности владельцев агрегаторов перед потребителями. *Вестник экономического правосудия Российской Федерации*, (9), 57–67.

Однако представляется, что в поисках истинной гражданско-правовой квалификации договорных отношений, складывающихся между агрегатором, перевозчиком и пользователем, незаслуженно остается в тени вопрос о деликтной квалификации отношений по причинению вреда жизни и здоровью потребителя и о характере взаимоотношений между агрегатором и перевозчиком⁸.

В зарубежных странах уже давно существует тенденция к признанию агрегаторов такси (в частности, Uber) транспортными компаниями и фактическими работодателями их «партнеров», что имеет значение, как для трудового права, так и для налогового законодательства, а также для решения вопроса о возмещении вреда, причиненного потребителю, в рамках деликтного права.

Так, Европейский Суд (European Court of Justice) еще в 2017 г. признал американскую компанию Uber Technologies Inc. транспортной компанией, а не сервисом по предоставлению цифровых услуг⁹. Несмотря на то, что Uber обосновывал в суде, что является лишь технологической платформой для связи между независимыми водителями и пассажирами, Европейский Суд указал, что характер взаимоотношений между ними позволяет считать Uber транспортной компанией, которая обязана осуществлять контроль за качеством предоставляемых услуг и не допускать привлечения непрофессиональных водителей к перевозке¹⁰.

Европейский Суд прямо не признал Uber работодателем водителей, но эта позиция прозвучала во мнении генерального адвоката Европейского Суда М. Шпунара (пункт 54)¹¹, а также впоследствии была реализована национальными судами ряда стран.

Так, в 2020 г. Кассационный Суд Франции признал Uber работодателем водителей¹², в 2021 г. Верховный Суд Великобритании также указал, что водители Uber являются не самозанятыми свободными агентами, а работниками этой организации¹³.

Стоит отдельно указать, что в упомянутых делах Uber был признан транспортной компанией или работодателем водителей не в контексте его гражданско-правовой ответственности перед потребителями, а в части характера его непосредственных отношений с водителями для защиты их прав, а также в целях регулирования порядка их отбора, чтобы исключить возможность осуществления перевозки непрофессиональными водителями.

Такой подход получил противоречивую оценку в литературе. Одни исследователи полагают более эффективным способом защиты водителей установление альтернативных гарантий, без признания их работниками¹⁴, другие оценивают возможность признания Uber работода-

⁸ Об ответственности агрегаторов с точки зрения деликтного права см.: Богданов, Д. Е. (2020). Влияние аддитивных технологий на определение модели деликтной ответственности оператора онлайн-платформы. *Lex Russica*, (7), 82–83. <https://doi.org/10.17803/1729-5920.2020.164.7.076-085>

⁹ Case 20.12.2017 № C-434/15 Asociación Profesional Elite Taxi v Uber Systems Spain SL. <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=198047&pageIndex=0&doclang=en&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=118378>

¹⁰ <https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2017-12/cp170136en.pdf>; Краткий обзор на русском языке см.: <https://www.bbc.com/russian/news-56125497>

¹¹ <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=190593&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=118378>

¹² Labor Chamber of the Cour de Cassation No 19-13.316 (2020, March 4). https://www.courdecassation.fr/en/recherche-judilibre?search_api_fulltext=19-13.316

¹³ Uber BV & Ors v Aslam & Ors [2021] UKSC 5 (2021, February 19). <https://www.supremecourt.uk/press-summary/uksc-2019-0029.html>. Текст решения см.: <https://www.bailii.org/uk/cases/UKSC/2021/5.html>. Краткий обзор на русском языке: <https://www.bbc.com/russian/news-56125497>

¹⁴ Moore, M. (2018). *Flexible work: A law and economics perspective*. University of Cambridge Faculty of Law Legal Studies Research Paper Series.

телем положительно и довольно убедительно обосновывают его с точки зрения критериев контроля, субординации, финансирования, подотчетности и т. д.¹⁵

Но оказывает ли квалификация агрегатора такси как работодателя влияние и на решение вопроса о его ответственности за вред, причиненный в результате ненадлежащего исполнения договора перевозки? Очевидно, да.

Для деликтного права является устоявшейся концепция ответственности работодателей за вред, причиненный их работниками (*vicarious liability*)¹⁶. Современное понимание *vicarious liability* (ответственности за третьих лиц) не ограничивается ответственностью работодателей только за наемных работников по трудовому договору, взаимоотношения «найма» оцениваются содержательно исходя из критериев контроля, субординации, подотчетности, финансирования и т. д. Если формально «независимый агент» соответствует этим критериям, он может быть признан работником для целей перенесения его ответственности на работодателя¹⁷.

Эта концепция основывается на идее дистрибутивной справедливости, т. е. распределение рисков в зависимости от сферы контроля¹⁸. Г. Китинг критикует рассмотрение ответственности за третьих лиц (работодателя за работника, *vicarious liability*) с точки зрения ответственности за вину работника и аргументирует, что в действительности — это строгая ответственность за вред, причиненный в сфере контроля¹⁹.

Как уже отмечалось выше, агрегаторы такси соответствуют критерию должного и необходимого контроля за безопасностью деятельности перевозчиков, также они получают плату по договору перевозки напрямую от потребителя, перечисляя впоследствии лишь часть полученной суммы перевозчику. Попытка представить свои услуги как безвозмездные является безуспешной, поскольку не вызывает сомнения коммерческий характер деятельности агрегатора не только во взаимоотношениях с перевозчиком, но и в отношениях с потребителем.

Тем самым агрегаторы извлекают прибыль из того, что значительно увеличивают вероятность причинения вреда здоровью потребителей, привлекая к перевозке большое количество

¹⁵ Cunningham-Pameter, K. (2016). From Amazon to Uber: Defining employment in modern economy. *Boston University Law Review*, 96(5), 1673–1728. <https://www.bu.edu/bulawreview/files/2016/10/CUNNINGHAM-PARMETER.pdf>; Cunningham-Pameter, K. (2019). Gig-Dependence: Finding the real independent contractors of platform work. *Northern Illinois University Law Review*, 39(3), 379–427. <https://commons.lib.niu.edu/handle/10843/20265>; Kreitzer-Levy, S. (2021). The duties of online marketplaces. *San Diego Law Review*, 58(2), 269–308. <https://digital.sandiego.edu/sdlr/vol58/iss2/5>; Dubal, V. B. (2019). An Uber ambivalence: Employee status, worker perspectives, & regulation in the gig economy. UC Hastings UC Hastings Research Paper No. 381. <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3488009>

¹⁶ Giliker, P. (2013). *Vicarious liability in tort: A comparative perspective* (pp. 55–73, 81–98). Cambridge Studies in International and Comparative Law; Dam, C. V. (2013) *European tort law* (pp. 508–516). Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/acprof:oso/9780199672264.001.0001>

¹⁷ Arlen, J., & MacLeod, W. B. (2005). Beyond master-servant: A critique of vicarious liability. NYU, Law and Economics Research Paper No. 04-028; and USC Law and Economics Research Paper No. 04-28. <https://ssrn.com/abstract=624564>. Авторы еще в 2005 г. аргументировали, что ограниченное толкование ответственности работодателей за работников, в соответствии с которым работодатели несут ответственность только за наемных работников, но не за свободных агентов, не соответствует современным экономическим и социальным реалиям. С учетом развития отношений занятости концепция ответственности работодателя за работника тем более не может оставаться в стороне от этих социально-экономических изменений в характере трудоустройства.

¹⁸ Keating, G. C. (2001). Distributive and corrective justice in the tort law of accidents (pp. 199–201). https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=269347

¹⁹ Keating, G. C. (2001). The theory of enterprise liability and common law strict liability. USC CLEO Research Paper No. C01-14, USC Law and Economics Research Paper No. 01-13. <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.277312>

водителей по модели свободных агентов, что является ярким маркером для применения к этим отношениям дистрибутивной справедливости и возложения на агрегатора ответственности за вред, причиненный жизни и здоровью потребителя, в результате ненадлежащего осуществления перевозки.

В этом смысле ответственность агрегатора действительно базируется не на перенесении на него вины «работника», которого он в действительности считает свободным агентом, а в констатации его ответственности за создание повышенного риска причинения вреда в сфере своего контроля. Поэтому агрегатор будет нести перед потребителем ответственность не только за вред, причиненный виновными действиями его «партнера» (например, если он допустил нарушение правил дорожного движения), но и за вред, причиненный пользователю в результате дорожно-транспортного происшествия, в котором был виноват другой водитель, или вообще никто не виноват.

Отчасти этот вывод корреспондирует идее строгой ответственности владельца источника повышенной опасности, однако в истинном смысле ей не является, поскольку агрегатор может не являться владельцем транспортного средства, что не исключает его строгой ответственности перед своим пользователем за свой риск в своей сфере контроля.

Следовательно, принципу дистрибутивной справедливости соответствует возложение ответственности за вред, причиненный перевозчиком, на агрегатора²⁰.

Далее следует подробнее рассмотреть, насколько применима такая концепция ответственности агрегаторов в России.

Деликтная модель ответственности агрегаторов по законодательству России

В соответствии с устоявшимся в российском праве подходом, если лицу причинен вред при исполнении договора, он может требовать его возмещения по правилам договорного, а не деликтного права²¹. Такой подход обосновывается различной правовой природой деликтной и договорной ответственности, различным правовым регулированием этих видов ответственности, имеющимися отличиями в условиях ее наступления, а также недопустимостью противоречивого поведения и недобросовестных попыток преодоления достигнутых договоренностей об условиях, размере, ограничениях ответственности между сторонами²².

Исходя из этой позиции, лицо, заключившее два договора с различными лицами, должно было бы опираться на условия заключенных соглашений, а также их договорное регулирование в ГК РФ. Следовательно, к агрегатору можно было бы обратиться с иском только из неисполнения договора оказания информационных услуг, а вред, причиненный ненадлежащим исполнением договора перевозки, возмещался бы перевозчиком. Как уже отмечалось, примерно такая концепция в настоящее время отражена в Законе о защите прав потребителей и отечественной правовой литературе.

Чтобы устранить возникающее несоответствие между выбранной договорной моделью и характером складывающихся отношений между агрегатором, перевозчиком

²⁰ McPeak, A. (2016). Sharing tort liability in the new sharing economy. *Connecticut Law Review*, 49(1), No. 2017-02. https://opencommons.uconn.edu/law_review/348

²¹ Постановление Президиума ВАС РФ от 18.06.2013 № 1399/13, определение СКГД ВС РФ от 13.04.2021 № 44-КГ21-3-К7. См.: Карапетов, А.Г. (отв. ред.) (2020). Основные положения гражданского права: постатейный комментарий к статьям 1–16.1 Гражданского кодекса Российской Федерации.

²² Драгунова, Т. В. (2020). Конкуренция договорных и деликтных требований в сфере предпринимательских отношений. *Вестник экономического правосудия Российской Федерации*, (12), 91–161.

и потребителем, а также чтобы предоставить потребителю дополнительную защиту, Верховный Суд Российской Федерации (далее — ВС РФ) в пункте 18 постановления Пленума от 26.06.2018 № 26 разъяснил, что 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) (выделено мной — АМ).

Очевидно, в приведенном разъяснении имеются в виду агрегаторы такси, и как показывает практика, именно оно сыграло важную роль в изменении подходов судов к вопросам о взыскании вреда, причиненного в результате перевозки, с агрегатора²³.

Как видно из разъяснения, ВС РФ квалифицирует ответственность агрегатора как договорную и старается обосновать ее с помощью конструкции видимости полномочий. Но является ли этот подход к договорной ответственности логически непротиворечивым и позволяет ли во всех случаях защитить потребителя?

Во-первых, добросовестный пользователь может ознакомиться с пользовательским соглашением, где прямо указано на то, что агрегатор не считает себя перевозчиком²⁴.

Во-вторых, агрегатор может всеми возможными дополнительными способами (маркировка автомобилей, уведомление в приложении, в смс и т. д.) ясно и недвусмысленно указывать, что он не является перевозчиком и не несет ответственности за возможное ненадлежащее исполнение услуг по перевозке.

Будет ли это иметь значение для определения лица, ответственного за причинение вреда при осуществлении перевозки? В некоторых делах суды отказывают в удовлетворении иска о возмещении вреда к Яндекс-такси, ссылаясь именно на эти доводы: что Яндекс-такси довело до пользователя информацию о том, что не является перевозчиком, и никакого заблуждения у пользователя не возникло²⁵.

Представляется, что более последовательным является подход, существующий в рассмотренных зарубежных правовых системах. Определяющим критерием для уточнения характера отношений между агрегатором, пользователем и перевозчиком является не видимость полномочий, а субординация и подконтрольность перевозчиков агрегаторам, а также факт получения агрегатором на свой счет платы по договору перевозки. Именно эти обстоятельства, а не видимость полномочий (которой может и не быть), являются квалифицирующими для признания агрегатора работодателем водителей, что будет иметь значение как для договорного (статья 402 ГК РФ), так и для деликтного иска (статья 1068 ГК РФ).

²³ Определение Первого кассационного суда общей юрисдикции от 02.07.2020 по делу № 88-9571/2020, определения Шестого кассационного суда общей юрисдикции от 03.08.2021 по делу № 88-16194/2021, от 01.12.2020 по делу № 88-22477/2020, Определение Седьмого кассационного суда общей юрисдикции от 23.01.2020 № 88-972/2020 по делу № 2-2042/2019, Апелляционные определения Московского городского суда от 06.07.2020 по делу № 33-17732/2020, от 04.04.2019 по делу № 33-4939/2019 и др.

²⁴ Этот аргумент приводит также Кузнецова, 2019.

²⁵ Определение Третьего кассационного суда общей юрисдикции от 11.08.2021 по делу N 88-10378/2021, 2-2760/2020.

В этой связи необходимо отдельно уточнить, что из общего подхода о приоритете договорного иска над деликтным существуют исключения: это отношения по возмещению вреда, причиненного потребителю (статья 1095 ГК РФ, Закон о защите прав потребителей)²⁶, а также по возмещению вреда, причиненного жизни и здоровью (статьи 800, 1084 ГК РФ). При причинении вреда здоровью в результате ненадлежащего исполнения договора перевозки с использованием приложения агрегатора совпадают оба исключения из принципа приоритета договорного иска.

Статья 800 ГК РФ устанавливает, что ответственность перевозчика за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, определяется по правилам главы 59 ГК РФ, если законом или договором перевозки не предусмотрена повышенная ответственность перевозчика. В статье 1084 ГК РФ также закреплено, что вред, причиненный жизни или здоровью гражданина при исполнении договорных обязательств, а также при исполнении обязанностей военной службы, службы в полиции и других соответствующих обязанностей возмещается по правилам, предусмотренным главой 59 ГК РФ, если законом или договором не предусмотрен более высокий размер ответственности.

Эти нормы могут допускать неоднозначное толкование в части соотношения договорного и деликтного требования. В частности, возможно привести, по меньшей мере, три толкования:

- 1) приоритет деликтного иска и запрет на договорный иск;
- 2) приоритет договорного иска, но размер причиненного вреда определяется по правилам главы 59 ГК РФ или по наиболее благоприятному способу расчета для потерпевшего;
- 3) полная конкуренция между деликтным и договорным иском не только в части размера возмещения, но и в части иных условий ответственности.

Исходя из цели защитных норм статей 800 и 1084 ГК РФ предпочтительным представляется третье толкование, в соответствии с которым потерпевшему предоставляется свободный выбор в квалификации требования о возмещении вреда — он может основываться на договоре, если в нем установлен более высокий размер возмещения, а может выбрать деликтный иск, если хочет опираться на нормы главы 59 ГК РФ не только в части размера возмещения, но и субъектов ответственности, а также оснований возмещения вреда.

Так, в соответствии с деликтным правом требование о возмещении вреда, причиненного в результате ненадлежащего исполнения договора перевозки, может быть обращено к владельцу источника повышенной опасности (статья 1079 ГК РФ), работодателю лица, причинившего вред (статья 1068 ГК РФ), исполнителю по договору (статья 1095 ГК РФ).

Критерии видимости полномочий, контроля, субординации, финансирования и т. д. могут являться поводом не только для применения статьи 402 ГК РФ и договорного иска, но и для статьи 1068 ГК РФ, особенно с учетом того, что статья 1068 ГК РФ позволяет возложить на лицо ответственность за вред, причиненный гражданами, выполняющими работу по гражданско-правовому договору, «если при этом они действовали или должны были действовать по заданию соответствующего юридического лица или гражданина и под его контролем за безопасным ведением работ».

Кроме того, критерий контроля также позволит сделать исключение из пункта 2.1 статьи 12 Закона о защите прав потребителей, который устанавливает, что агрегатор несет

²⁶ Согласно позиции ВС РФ «следует признать, что в случае причинения вреда вследствие недостатков товара (работы, услуги) законодатель допускает конкуренцию договорного и деликтного исков, оставляя право выбора правового основания иска за гражданином — потребителем» — Определение СКГД от 22.09.2015 № 66-КГ15-10.

ответственность только за вред, причиненный в результате предоставления недостоверной информации, *если иное не следует из существа отношений*.

Представляется, что из проанализированной специфики отношений между агрегатором такси, перевозчиком и потребителем, следует иное регулирование, а именно признание агрегатора такси исполнителем договора перевозки и возложение на него строгой ответственности за вред, причиненный жизни и здоровью потребителя (статья 1095 ГК РФ).

Профессор Д. Е. Богданов, анализируя отношения между агрегатором, потребителем и перевозчиком, и сравнивая подход ВС РФ с зарубежными подходами, приходит к выводу, что ответственность агрегатора и перевозчика должна быть солидарной в силу статьи 1080 ГК РФ²⁷. Аналогичное решение предлагается закрепить в разработанном Правительством Российской Федерации проекте федерального закона «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковых такси в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (часть 2 статьи 28)²⁸.

Вместе с тем позиция о солидарной ответственности агрегатора и перевозчика не согласуется с обоснованием ответственности агрегатора как работодателя таксиста, поскольку в силу статьи 1068 ГК РФ ответственность возлагается только на работодателя, который может впоследствии обратиться с регрессным иском к работнику (статья 1081 ГК РФ). Если обосновывать ответственность агрегатора через видимость полномочий, опираясь на толкования ВС РФ, то также следует сделать вывод, что ответственность будет нести только агрегатор, поскольку для применения пункта 18 постановления Пленума ВС РФ необходимо, чтобы у потребителя создалась уверенность в том, что он заключает договор с агрегатором, а не перевозчиком, который также в таком случае будет признаваться работником (статья 402 ГК РФ) или лицом, привлеченным для исполнения своего обязательства (статья 403 ГК РФ). При этом ни статья 402, ни 403 ГК РФ, по общему правилу, не позволяют обратиться с иском к непосредственному виновному, а предполагают только договорный иск к контрагенту.

В то же время не видится препятствия для установления солидарной ответственности не между агрегатором и перевозчиком (которые в данном отношении выступают как одно лицо), а между агрегатором и владельцем источника повышенной опасности, если транспортное средство зарегистрировано на третье лицо, между агрегатором и другим участником ДТП, поскольку они несут строгую солидарную ответственность перед лицом, пострадавшим от источника повышенной опасности (статьи 1079, 1080 ГК РФ). Этот подход не всегда применяется в судебной практике, что иногда приводит к необоснованному отказу в удовлетворении иска к «ненадлежащим ответчикам», если истец предъявил требования не к агрегатору, а к владельцу источника повышенной опасности²⁹.

Выводы

Возложение на агрегаторов обязанности возместить вред, причиненный в результате ненадлежащего исполнения договора перевозки, может вызывать опасения в части чрезмерного бремени ответственности агрегатора, что приведет только к увеличению стоимости поездок и к значительным расходам таких компаний. Однако риск любой гражданско-правовой

²⁷ Богданов, 2020.

²⁸ С текстом проекта можно ознакомиться здесь: https://privlaw.ru/wp-content/uploads/2021/11/1-%D0%9F%D1%80%D0%BE%D0%B5%D0%BA%D1%82-%D0%A4%D0%97_%D1%82%D0%B0%D0%BA%D1%81%D0%B8.pdf

²⁹ Определение Четвертого кассационного суда общей юрисдикции от 22.07.2021 по делу № 88-12024/2021.

ответственности заложен в стоимость любых товаров, работ и услуг, и это обстоятельство не является препятствием для отказа от ответственности предпринимателей или от строгой ответственности производителей, исполнителей и т. д.

Более того, принцип дистрибутивной справедливости и превентивная функция деликтного права имеют своей целью мотивировать организации вкладывать больше средств в обеспечение безопасности своей деятельности, чтобы избежать возмещения вреда в огромных размерах. Возложение на агрегатора ответственности за причиненный вред будет мотивировать его осуществлять тщательный выбор перевозчиков, контролировать их деятельность, устанавливать требования к качеству и безопасности транспортных средств, осуществлять страхование ответственности водителей.

Примечательно, что в отношениях перевозки с использованием агрегаторов такси сталкиваются большинство критериев для установления строгой деликтной ответственности агрегатора, независимо от «договоренностей», зафиксированных в пользовательских соглашениях: вред причиняется жизни и здоровью (статьи 800, 1084 ГК РФ) потребителя (статья 1095 ГК РФ) с использованием источника повышенной опасности (статья 1079 ГК РФ) при наличии фактического контроля агрегатора (статья 1068 ГК РФ).

Представляется, что это является ярким признаком того, что агрегаторы такси не могут устраниваться от ответственности за вред, причиненный в результате ненадлежащего осуществления перевозки. «Чрезмерное» бремя своей ответственности может быть перераспределено путем страхования.

В любом случае, право должно отдавать приоритет жизни и здоровью потребителей перед имущественными интересами компаний, которые маскируясь под информационных посредников, зарабатывают на оказании услуг, которые могут не соответствовать стандартам качества, и повышают вероятность причинения вреда потребителям.

Сведения об авторе:

Маркелова А. А. — магистр частного права, консультант Исследовательского центра частного права им. С.С. Алексеева при Президенте Российской Федерации, Москва, Россия.

markelova.a.a@mail.ru

Information about the author:

Anna A. Markelova — LLM in Private Law, Researcher, Alexeev Private Law Research Centre under the President of the Russian Federation, Moscow, Russia.

markelova.a.a@mail.ru