УДК 34

Полянский Владислав Андреевич
РГСУ
3 курс
Юридический факультет
город Москве

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ АГРЕГАТОРОВ ПЕРЕД ПОТРЕБИТЕЛЕМ ПРИ ОКАЗАНИИ УСЛУГ ПЕРЕВОЗКИ

Аннотация. *В данной статье рассмотрена ответственность агрегаторов перед потребителем при оказании услуг перевозки.*

Ключевые слова: *оказание услуг перевозки, ответственность агрегаторов, привлечение к ответственности.*

Annotation. *This article discusses the responsibility of aggregators to the consumer when providing transportation services.*

Keywords: *provision of transportation services, responsibility of aggregators, prosecution.*

Использование агрегаторов в гражданском обороте на данный момент является достаточно распространенной формой осуществления предпринимательской деятельности. Ключевой их особенностью является то, что они путем задействования сформированной у них технической инфраструктуры (посредством использования сети Интернет, разработки специальных приложений) объединяют большое множество субъектов гражданских отношений, как граждан – потребителей, так и продавцов, исполнителей, к которым первые и намереваются обратиться. Новая форма взаимодействия несомненно предоставляет субъектам свои преимущества, в частности позволяет быстрее и удобнее заключать соответствующие сделки, определять наиболее оптимальную цену и т.д. Вместе с тем, включение агрегаторов в оборот порождают и определенные проблемы. В настоящей статье необходимым представляется рассмотреть вопрос ответственности организаций-агрегаторов в сфере оказания услуг перевозки.

Доля агрегаторов на рынке потребительских перевозок (такси) достаточно значительная и по статистике за 2019 год превышает 60% всего рынка[1]. Таким образом, среди потребителей обращение к услугам перевозки по большей части осуществляется через агрегаторы.

При этом, как уже ранее было отмечено, сами агрегаторы осуществляют только посредническую деятельность, «сводя» друг с другом исполнителей (перевозчиков) и потребителей. Исходя из этого получается, что, говорить об ответственности за услугу перевозки, оказанную ненадлежащим образом, в том числе и за причиненный гражданину вред, достаточно сложно. Такая позиция существовала в действительности до 2018 года.

Позднее Пленум Верховного Суда РФ с опорой на статью 403 ГК РФ в своем Постановлении «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции» определил ключевое положение в аспекте ответственности агрегатора[2]. Позиция Верховного Суда состояла в том, что агрегатор может быть привлечен к ответственности в том случае, если исходя из определенных обстоятельств заключения договора, у потребителя (добросовестного гражданина) сформировалось мнение, что он заключает договор перевозки именно с агрегатором, а сам исполнитель (водитель такси) является его работником. При этом упоминаемыми обстоятельствами стали такие, как переписка потребителя с представителями организации-агрегатора, информация на сайте агрегатора в сети «Интернет» и т.д. (данный перечень является неисчерпывающим).

Благодаря установленной судом позиции в практике стала наблюдаться положительная для потребителя тенденция привлечения агрегатора к ответственности.

---

[1] Финмаркет: Рынок агрегаторов такси растет двузначными темпами. URL: http://www.finmarket.ru/main/article/5076370. Дата обращения: 06.12.2020 г.

[2] Пункт 18 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26.06.2018 N 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции» // "Бюллетень Верховного Суда РФ", N 8, август, 2018.

Так имеется множество случаев, когда в результате подачи технически неисправных автомобилей, пассажир попадал в ДТП. В свою очередь, судом возлагалась ответственность за причиненный гражданину вред на организацию – агрегатора. Такие решения возможно обнаружить, к примеру, в Апелляционном определении Московского городского суда от 04.04.2019 по делу № 33-4939/2019, Апелляционном определении Оренбургского областного суда от 25.07.2019 по делу N 33-5068/2019 или Апелляционном определении Самарского областного суда от 21.07.2020 по делу N 33-6826/2020. В изложенных решениях суды также отмечали право агрегатора в дальнейшем взыскать убытки с виновного водителя в порядке регресса.

Ключевыми обстоятельствами, позволяющими гражданину возложить ответственность на агрегатора, как устанавливали суды, являлись такие обстоятельства как: телефонное информирование сотрудниками агрегатора о прибытии автомобиля и дальнейшее их сопровождение, включая СМС-сообщения; маркировку автомобиля логотипами знака обслуживания агрегатора, на котором осуществляется поездка; выставление чека агрегатором и иные действия, позволяющие гражданину считать, что перевозчиком является такая организация.

Практика при этом не является строго однозначной. Так Решением Центрального районного суда г. Барнаула (Алтайского края) по делу № 2-2028/2019 было установлено, что автомобиль был подан без содействия агрегатора и более того водитель работал самостоятельно и, хотя, на нем все еще имелась маркировка агрегатора (которую водитель не успел удалить после окончания сотрудничества с организацией), полагание потребителя о том, что ему представлял услуги агрегатор было не доказано.

В том случае, если агрегатор такси при возникновении нарушений со стороны водителя в ходе оказания услуги перевозки, предлагает каким-либо образом компенсировать полученный водителем вред в виде предоставления льгот, бонусов или скидок, то такие действия не могут являться основаниями для возложения на агрегаторы ответственности. К таким выводам приходил,

например, Московский городской суд в своем Апелляционном определении от 26.02.2019 по делу № 33-44150/2019.

Продолжая рассматривать столичную практику стоит отметить, что Московским городским судом в Апелляционном определении от 30.06.2020 по делу № 33-16266/2020 г., отказавшем возмещать вред гражданину, полученный в ходе поездки, было обращено ключевое внимание на то, что до потребителя сведения о роли агрегатора в отношениях (фактически не осуществляющего перевозку и не имеющего трудовых отношений с водителем) доводятся в лицензионном соглашении и условиях использования сервиса в приложении, посредством которого гражданин и делает заказ. Данное решение намечает более высокую планку доказывания «полагания гражданина», ожидая от потребителя соответственно более веских для этого оснований.

В целом, говоря о позиции агрегаторов в данном вопросе, стоит отметить, что с момента формирования практики, опирающейся на пункт 18 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26.06.2018 № 26, такие организации стали более детальнее «отрывать» себя от личности перевозчика, дабы гражданин не мог полагать, что услуга непосредственно оказывается не водителем.

Так, за последний год агрегаторами были внесены значительные изменения в интерфейс приложений, посредством которых граждане заказывают такси. Документы об условиях использования приложения также стали детальнее разъяснять то, что такая организация фактически не оказывает услуг перевозки, а водители – не их работники[3]. В политике агрегаторов по набору таксистов, пользующихся приложением для поиска пассажиров, как например в «Яндекс Такси» было определено два направления сотрудничества: посредством заключения договоров через партнеров «Яндекс Такси» с уплатой дополнительных комиссий или напрямую с агрегатором, но

[3] Условия использования сервиса Яндекс.Такси.
URL: https://yandex.ru/legal/taxi_termsofuse/17082018/ (Дата обращения: 20.12.2020 г.).

при условии регистрации в качестве ИП (соответственно без комиссий)[4]. Последнее обстоятельство, а именно статус ИП может стать определяющим значением для устранения полагания потребителем о том, что фактически перевозчик – агрегатор.

По итогу настоящего исследования следует заключить, что вопрос ответственности агрегаторов перед гражданами в сфере перевозок является неоднозначным для обоих сторон. Наиболее распространенной областью споров географически при этом является столица. В целом, полагание пассажира о том, что услугу оказывает агрегатор, являющееся ключевым основанием для привлечения его к ответственности, сегодня на практике требует более существенных и убедительных доказательств.

[4] Яндекс-Такси. URL: https://taxi.yandex.ru/driver-partner/ (Дата обращения: 20.12.2020 г.).

Список использованных источников

Нормативно-правовые акты:

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 N 51-ФЗ (ред. от 08.12.2020) // "Российская газета", N 238-239, 08.12.1994.
2. Закон РФ от 07.02.1992 N 2300-1 (ред. от 08.12.2020) «О защите прав потребителей» // "Российская газета", N 8, 16.01.1996.

Судебная практика:

3. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26.06.2018 N 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции» // "Бюллетень Верховного Суда РФ", N 8, август, 2018.
4. Апелляционное определение Московского городского суда от 04.04.2019 по делу № 33-4939/2019 // СПС Консультант Плюс.
5. Апелляционное определение Московского городского суда от 30.06.2020 по делу № 33-16266/2020 // СПС Консультант Плюс.
6. Апелляционное определение Московского городского суда от 26.02.2019 по делу № 33-44150/2019 // СПС Консультант Плюс.
7. Апелляционное определение Оренбургского областного суда от 25.07.2019 по делу N 33-5068/2019 // СПС Консультант Плюс.
8. Апелляционное определении Самарского областного суда от 21.07.2020 по делу N 33-6826/2020 // СПС Консультант Плюс.
9. Решение Центрального районного суда г. Барнаула (Алтайской края) по делу № 2-2028/2019 // СПС Консультант Плюс.

Научные статьи и публикации:

10. E-commerce и взаимосвязанные области (правовое регулирование): сборник статей / А.А. Богустов, О.Н. Горохова, Д.А. Доротенко и др.; рук. авт. кол. и отв. ред. М.А. Рожкова. М.: Статут, 2019. 448 с.

11. Бычков А.И. Агрегаторы и маркетплейсы // Экономико-правовой бюллетень. 2019. N 12. 160 с.

Интернет-источники:

12. Финмаркет: Рынок агрегаторов такси растет двузначными темпами. URL: http://www.finmarket.ru/main/article/5076370. Дата обращения: 06.12.2020 г.
13. Условия использования сервиса Яндекс.Такси. URL: https://yandex.ru/legal/taxi_termsofuse/17082018/ (Дата обращения: 20.12.2020 г.).
14. Яндекс-Такси. URL: https://taxi.yandex.ru/driver-partner/ (Дата обращения: 20.12.2020 г.).