ЦИФРОВИЗАЦИЯ ПРАВА

Дата поступления рукописи в редакцию: 25.09.2026 г. **DOI: 10.24412/3033-6775-2026-3-106-116**
Дата принятия рукописи в печать: 28.09.2026 г.

БЫСТРИЦКИЙ Артем Ильич,
аспирант Российского университета транспорта (МИИТ),
научная специальность 5.1.3,
e-mail: mail@law-books.ru

ТРАНСФОРМАЦИЯ ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВИЗАЦИИ

Аннотация. *В статье исследуется изменение гражданско-правового механизма пассажирских перевозок при использовании цифровых платформ. Основное внимание уделено заказу легкового такси: субъектному составу, электронной форме договора, информационным обязанностям и распределению ответственности между перевозчиком и агрегатором. Каршеринг и аренда средств индивидуальной мобильности рассматриваются как сравнительный материал, поскольку образуют не перевозочные, а преимущественно арендные отношения. Предложено различать инфраструктурную, организационно-посредническую и цифровую арендную модели. Обосновано, что фактические функции платформы имеют значение для квалификации отношений, но сами по себе не влекут за собой солидарную или деликтную ответственность без предусмотренного законом либо договором основания. Сформулированы предложения по фиксации условий цифрового заказа, раскрытию статуса исполнителя и согласованию общего регулирования экономики цифровых платформ со специальными транспортными нормами.*

Ключевые слова: *цифровизация пассажирских перевозок; цифровая платформа; служба заказа легкового такси; перевозчик; электронный договор; каршеринг; средства индивидуальной мобильности; гражданско-правовая ответственность.*

BYSTRITSKY Artem Ilyich,
Postgraduate student at the Russian University of Transport (MIIT),
Research specialization 5.1.3

TRANSFORMATION OF CIVIL LAW REGULATION OF PASSENGER TRANSPORTATION IN THE CONTEXT OF DIGITALIZATION

Annotation. *The article examines changes in the civil-law framework of passenger transportation caused by digital platforms. Its main focus is app-based taxi ordering: the parties to the relationship, electronic contracting, information duties, and the allocation of liability between the carrier and the taxi ordering service. Car sharing and personal mobility device rental are used for comparison because they normally constitute rental rather than passenger carriage. The article distinguishes three models: infrastructure support, organizational intermediation, and digital rental. It argues that a platform's actual functions matter for legal classification but do not create joint or tort liability without a statutory or contractual basis. Proposals are made concerning the recording of digital orders, disclosure of the service provider, and coordination between general platform-economy regulation and special transport rules.*

Key words: *digitalization of passenger transport; digital platform; passenger taxi ordering service; carrier; electronic contract; car sharing; personal mobility devices; civil liability.*

Введение

Цифровой сервис объединяет действия, которые в классической модели совершались разными субъектами гражданско-правового отношения: информирование пассажира, прием заказа, выбор исполнителя, расчет цены и прием платежа. Для квалификации имеет значение не наличие приложения, а то, от чьего имени совершаются эти действия и какие обязанности приняло конкретное лицо. От этого зависят субъектный состав обязательства, надлежащий ответчик, пределы ответственности и распределение рисков.

Основным специальным актом для заказа легкового такси через цифровой сервис является Федеральный закон от 29.12.2022 № 580-ФЗ [8]. Он закрепил статус службы заказа легкового такси, ее информационные обязанности и специальные основания ответственности. С 1 сентября 2026 г. применяются Правила перевозок, утвержденные приказом Минтранса России от 14.04.2026 № 161 [9]. Каршеринг и аренда электросамокатов указанным законом не регулируются: эти отношения квалифицируются по нормам об аренде, защите прав потребителей и возмещении вреда.

Цифровые технологии применяются также в железнодорожных и воздушных перевозках, в том числе при продаже билетов и расчете тарифа [3; 4]. В этих случаях перевозчик, как правило, остается непосредственным контрагентом пассажира, а цифровой сервис обслуживает заключение и исполнение договора. Указанные виды перевозок используются в статье только для сравнения.

В сфере такси к связи «перевозчик — пассажир» добавилась служба заказа легкового такси. Каршеринг и кикшеринг образуют самостоятельные отношения по предоставлению имущества в пользование, но сопоставимы с перевозкой по цифровому способу заключения договора, контролю доступа и характеру риска. Такое сравнение допустимо лишь при сохранении различий между перевозкой и арендой.

Научная разработанность темы неоднородна. Договорная модель агрегатора и пределы его ответственности исследованы в работах Т.В. Дерюгиной, С.Г. Долгова, А.А. Маркеловой, А.А. Ивановой, Т.А. Тухватуллиной и У.А. Скварко [12–17]. Правовая природа каршеринга рассмотрена С.А. Муратовой, О.В. Гридневой, А.Т. Суфиевой и С.Р. Дерюгиной [18–20; 24], а договорные и деликтные проблемы СИМ — О. В. Карпеевым, С. Г. Яшновой, Н.В. Половниковой и другими авторами [21–23]. Вопросы цифрового посредничества, статуса агрегатора и пределов ответственности платформ рассматриваются В.А. Беловым, Л.А. Чеговадзе и К.К. Краулиным [27–29]. Недостаточно разработан вопрос о том, как общее регулирование платформенной экономики должно сочетаться со специальными нормами о перевозке легковым такси.

Цель статьи состоит в определении основных направлений трансформации гражданско-правового регулирования пассажирских перевозок под воздействием цифровых платформ и в разграничении этой трансформации со смежными арендными сервисами мобильности.

Для достижения цели определены следующие задачи: определить правовое положение платформы в структуре перевозочного обязательства; исследовать заключение и исполнение договора в цифровой среде; разграничить основания ответственности перевозчика и службы заказа; сопоставить перевозку с каршерингом и арендой СИМ; сформулировать предложения по согласованию транспортного и платформенного регулирования.

Научная новизна состоит в разграничении трех моделей цифровизации пассажирской мобильности: инфраструктурной, организационно-посреднической и цифровой арендной. Для каждой модели выявляется различное влияние платформы на договор, субъектный состав и распределение риска.

Методологическую основу составили формально-юридический и системный методы, сопоставление договорных конструкций и анализ судебных актов. Объект исследования — гражданско-правовые отношения, возникающие при цифровом оформлении перевозки и смежных сервисов мобильности; предмет — нормы о договоре, информации, ответственности и фактическом контроле над транспортным средством.

Научные подходы к определению правовой природы цифровых платформ в сфере пассажирских перевозок

В цивилистической литературе конкурируют два подхода к роли платформы. Первый ограничивает ее функцию информационным посредничеством; второй учитывает

фактическое участие в формировании и исполнении сделки [12–17]. После принятия Закона № 580-ФЗ спор не сводится к выбору одного определения. Закон выделил службу заказа как самостоятельного участника, не признав ее перевозчиком, но возложив на нее конкретные обязанности.

Информационная модель объясняет разграничение перевозчика, оказывающего транспортную услугу, и платформы, обеспечивающей поиск исполнителя и передачу заказа. Ее предел обнаруживается там, где сервис не только передает сведения, но также определяет обязательные для исполнителя правила, принимает платеж, формирует уведомление о перевозчике и контролирует допуск к заказам. Эти обстоятельства подлежат оценке как доказательства договорного статуса и исполнения самостоятельных обязанностей платформы.

Функциональный подход связывает ответственность агрегатора со степенью его участия в отношениях и с представлением, которое сервис формирует у потребителя [13–17]. Однако влияние на тариф или алгоритм выбора исполнителя нельзя превращать в самостоятельное основание взыскания. Солидарная, полная либо субсидиарная ответственность допустима при наличии соответствующего состава закона; договорная ответственность — при принятии обязательства; деликтная — при доказанности предусмотренных главой 59 ГК РФ условий.

Для каршеринга научная дискуссия строится вокруг арендной, прокатной и смешанной квалификаций [18–20; 24]. Оператор сохраняет цифровой контроль над доступом, тарифом и зоной эксплуатации, но пользователь самостоятельно управляет автомобилем. Поэтому каршеринг не изменяет субъектный состав договора перевозки; он образует отдельную модель цифровой аренды, в которой требуется распределить риск технической неисправности и эксплуатации источника повышенной опасности.

Договор аренды СИМ также заключается через приложение и сочетает предоставление вещи с цифровым контролем сессии [21–23]. Закрепление понятия СИМ в Правилах дорожного движения [10] не решает вопроса о гражданско-правовом статусе конкретного устройства и владельце источника повышенной опасности. Эти вопросы разрешаются с учетом характеристик СИМ, фактической передачи контроля и общих норм о возмещении вреда.

Для целей настоящего исследования предлагается различать три модели. В инфраструктурной модели электронный сервис обеспечивает заключение договора с известным перевозчиком; в организационно-посреднической модели служба заказа включена в распределение заказа и несет специальные обязанности; в цифровой арендной модели оператор предоставляет пользователю доступ к транспортному средству. Такое разграничение показывает, какой элемент отношения изменен цифровизацией: форма сделки, субъектный состав либо распределение эксплуатационного риска.

Цифровизация как фактор трансформации субъектного состава обязательства перевозки пассажира

Договор перевозки пассажира, предусмотренный главой 40 ГК РФ и Федеральным законом от 08.11.2007 № 259-ФЗ, связывает пассажира с лицом, принявшим обязанность доставить его в пункт назначения [1; 5]. Цифровой способ оформления заказа не меняет перевозчика автоматически, но усложняет его идентификацию для пассажира.

Цифровизация не создала единую новую сторону договора, но законодательно оформила роль службы заказа легкового такси [8]. Такая служба не признается перевозчиком или фрахтовщиком только вследствие передачи заказа, хотя ее действия влияют на возникновение договорной связи.

В отношениях по перевозке легковым такси участвуют пассажир (фрахтователь), перевозчик (фрахтовщик), служба заказа и водитель. Водитель не во всех случаях является отдельным субъектом обязательства: он может совпадать с перевозчиком — физическим лицом либо действовать как работник или привлеченное перевозчиком лицо. Надлежащий ответчик определяется с учетом этого статуса, а не по одному факту управления автомобилем.

Отсутствие у службы заказа статуса перевозчика не освобождает ее от обязанностей, прямо предусмотренных законом или принятых по договору. Подлежит установлению, кто принял и передал заказ, сообщил сведения о перевозчике, получил платеж и установил обязательные условия. Эти факты не заменяют правовое основание ответственности, но позволяют правильно

квалифицировать роль платформы.

В каршеринге оператор является арендодателем и обеспечивает цифровой доступ к автомобилю. Договор обычно сочетает аренду транспортного средства без экипажа, присоединение к заранее установленным условиям и сервисные обязанности оператора. Эта конструкция используется в статье для сравнения, а не как разновидность перевозочного обязательства.

При аренде СИМ оператор предоставляет устройство во временное пользование и сохраняет технический контроль над учетной записью, зоной эксплуатации и программными ограничениями. Пользователь, получивший доступ, осуществляет непосредственное управление. Распределение ответственности зависит от момента передачи контроля, исправности устройства и причинной связи между нарушением каждого участника и вредом.

При цифровом заказе могут возникнуть несколько связанных отношений: пассажира с перевозчиком, пользователя с платформой и платформы с перевозчиком. Каждое из них квалифицируется отдельно. Для суда это имеет значение при определении надлежащего ответчика, предмета доказывания и пределов взыскания.

Правовая неопределенность возникает из несовпадения внешне единого интерфейса с несколькими материальными правоотношениями. Именно это несовпадение создает риск предъявления требования к ненадлежащему ответчику.

Особенности заключения и исполнения договора перевозки пассажира в цифровой среде

Статья 786 ГК РФ определяет основную обязанность перевозчика, а статья 20 Устава автомобильного транспорта предусматривает удостоверение заключения договора перевозки билетом. Перевозка легковым такси осуществляется на основании публичного договора фрахтования. При цифровом заказе момент возникновения отдельных обязательств устанавливается по закону, действующим правилам перевозок, оферте, действиям пользователя и сообщению о принятии заказа [1; 5; 9]. Классическая конструкция договора перевозки при этом сохраняет значение независимо от цифрового способа его заключения [25].

Согласно статье 31 Устава автомобильного транспорта договор фрахтования легкового такси может быть заключен посредством принятия фрахтовщиком заказа к выполнению [5]. Поэтому сообщение «водитель найден» или иное уведомление в приложении не всегда имеет одинаковое правовое значение: оно может подтверждать принятие заказа службой заказа, заключение договора с фрахтовщиком либо только начало поиска исполнителя. Конкретный вывод зависит от содержания оферты и фактической модели сервиса.

Отношения пользователя с платформой обычно оформляются договором присоединения. Тариф, отмена заказа, изменение маршрута и списание средств определяются заранее. Такие условия проверяются по Закону РФ «О защите прав потребителей» и пункту 2 статьи 428 ГК РФ, если они исключают обычно предоставляемые права или содержат явно обременительные положения [1; 2]. Электронная форма не снижает требования к доступности и однозначности сообщаемой информации [7].

Безналичная оплата и фиксация статуса поездки в информационной системе образуют доказательства исполнения, но не заменяют фактическое исполнение. Отметка водителя о завершении заказа либо закрытие арендной сессии должны сопоставляться с маршрутом, платежом, телематическими данными и обращениями пользователя. Программная запись не может сама по себе прекращать неисполненное обязательство.

В каршеринге и аренде СИМ оператор может ограничить доступ, изменить тариф в предусмотренных договором пределах, установить зону эксплуатации и заблокировать объект. Для квалификации эти функции важны как содержание арендного и сервисного обязательства, а не как признаки договора перевозки.

Использование приложения не образует единого нового договора. В зависимости от модели возникают отношения перевозки, фрахтования, аренды, оказания информационных услуг и присоединения к правилам платформы. Практический результат квалификации — определение обязанного лица, основания требования и применимого режима ответственности.

Проблемы ответственности участников цифровых пассажирских перевозок

Наиболее сложные вопросы связаны с ответственностью. Нормы о перевозке и причинении вреда применяются одновременно

со специальными обязанностями службы заказа и правилами об информации для потребителя. Смешение этих оснований приводит либо к необоснованному освобождению платформы, либо к возложению на нее чужого обязательства. Разграничение основания и объема договорной ответственности сохраняет самостоятельное значение и при использовании цифрового сервиса [26].

Часть 1 статьи 29 Закона № 580-ФЗ сохраняет основное правило: вред жизни, здоровью и имуществу пассажира при перевозке возмещает перевозчик [8]. Для службы заказа предусмотрены самостоятельные случаи ответственности. Поэтому ее нельзя признавать солидарным должником по любому спору только на основании контроля тарифа или передачи заказа.

Служба заказа отвечает солидарно с лицом, которому заказ передан при отсутствии, приостановлении или аннулировании разрешения; несет полную ответственность при ненадлежащем уведомлении о перевозчике либо при отсутствии предусмотренных законом реестровых сведений об автомобиле или праве его использования; субсидиарно отвечает с перевозчиком — физическим лицом в части реального ущерба, не покрытого обязательным страхованием [8]. «Полная» ответственность характеризует объем возмещения, солидарная — положение нескольких должников, субсидиарная — дополнительный характер обязанности. Эти режимы не являются взаимозаменяемыми.

При нарушении права пассажира на информацию дополнительно подлежит оценке статья 12 Закона РФ «О защите прав потребителей». Агрегатор отвечает за убытки, возникшие вследствие недостоверной или неполной информации о товаре либо услуге, в пределах установленного этой нормой состава; за исполнение договора с потребителем отвечает исполнитель. Поэтому прием платежа через приложение или единый бренд сервиса не образуют безусловной ответственности службы заказа за любое нарушение перевозчика [2].

В каршеринге вред третьим лицам при эксплуатации переданного без экипажа автомобиля по общему правилу возмещает арендатор с учетом статей 648 и 1079 ГК РФ [1]. Оператор может отвечать за собственное нарушение, в частности за передачу неисправного автомобиля или сбой цифрового доступа, если доказана причинная связь. Повреждение самого автомобиля пользователем оценивается по договору и правилам об аренде; условия о штрафах и рисках подлежат контролю по законодательству о защите прав потребителей.

В сфере СИМ специальные гражданско-правовые правила отсутствуют. Применяются статьи 1064 и 1079 ГК РФ, но признание устройства источником повышенной опасности не должно быть автоматическим. Пункт 18 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26.01.2010 № 1 требует учитывать свойства объекта и возможность полного контроля над деятельностью [38]. Надлежащий ответчик устанавливается по характеристикам СИМ, фактическому владению и механизму причинения вреда.

Обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика перед пассажиром распространяется на легковое такси с 1 сентября 2024 г. [6]. Для каршеринга и аренды СИМ отсутствует сопоставимый специальный режим ответственности оператора перед всеми потерпевшими. Наличие ОСАГО либо добровольного страхования не освобождает суд от определения причинителя вреда, владельца источника повышенной опасности и непокрытой части ущерба.

Федеральный закон от 31.07.2025 № 289-ФЗ, который вступит в силу 1 октября 2026 г., предусматривает общую рамку регулирования платформенной экономики [11]. На дату подготовки статьи его положения не подлежат применению к возникшим правоотношениям. После вступления закона в силу предусмотренный им статус оператора посреднической цифровой платформы сам по себе не будет означать приобретения статуса перевозчика и не заменит специальные основания ответственности, установленные Законом № 580-ФЗ. Потребуется согласование общего платформенного режима с транспортным и потребительским законодательством.

Актуальные тенденции судебной практики по спорам, связанным с цифровыми пассажирскими перевозками

Судебные акты не образуют единой модели ответственности платформы. Суды исследуют оферту, сведения об исполнителе, прием заказа и оплаты, фактического перевозчика и причинную связь. При этом решения судов первой инстанции показывают направление аргументации, но не подтверждают устойчивость практики без проверки

их обжалования.

В определении Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда РФ от 09.01.2018 № 5-КГ17-220 по делу о гибели пассажира нижестоящие суды ограничились указанием на информационный статус диспетчерской службы. Верховный Суд потребовал установить, от чьего имени она действовала, и оценить рекламу, сообщение о назначении автомобиля и расчет стоимости [30]. Этот способ анализа позднее закреплен в пункте 18 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26.06.2018 № 26: значение имеет также представление о стороне договора, которое могло сложиться у добросовестного гражданина [37].

Определение Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда РФ от 13.07.2023 № 305-ЭС22-29622 по делу № А40-37711/2022 принято при проверке административной ответственности по части 2 статьи 14.7 КоАП РФ [31]. Оно непосредственно не разрешает вопрос о гражданско-правовой ответственности агрегатора перед пассажиром. Акт имеет смежное значение: он показывает необходимость исследования фактической информационной и организационной роли сервиса, но не устанавливает гражданско-правовой состав ответственности.

В отдельном споре суд первой инстанции исходил из иной совокупности фактических обстоятельств. Согласно доступному тексту решения Ленинского районного суда Санкт-Петербурга от 05.03.2024 по делу № 2-84/2024, во взыскании с ООО «Яндекс. Такси» расходов на лечение и компенсации морального вреда было отказано, поскольку сведения о фактическом перевозчике были доведены до пассажира, а самостоятельное причинение вреда платформой не установлено [32].

Различие результатов связано с предметом и доказательствами. Если сервис не раскрывает исполнителя или формирует представление о заключении договора непосредственно с ним, посредническая оговорка не завершает анализ. Если перевозчик идентифицирован до поездки, а платформа не приняла обязанность перевезти пассажира и не нарушила собственную обязанность, основное требование, вытекающее из ненадлежащего исполнения перевозки, по общему правилу предъявляется к перевозчику, если отсутствуют специальные или самостоятельные основания ответственности службы заказа. Неоднородность практики состоит не в свободном выборе ответчика, а в различной оценке этих обстоятельств.

Согласно доступному тексту решения Заельцовского районного суда г. Новосибирска от 21.01.2025 по делу № 2-552/2025 (2-4759/2024), суд исходил из присоединения пользователя к условиям краткосрочной аренды в электронной форме [33]. Спор касался договорных платежей за грубое нарушение правил использования автомобиля и не разрешал вопрос о распределении деликтной ответственности между пользователем и оператором. До проверки вступления решения в законную силу и результатов обжалования оно используется только как иллюстрация аргументации суда первой инстанции.

Согласно доступному тексту решения Солнечногорского городского суда Московской области от 03.02.2025 по делу № 2-450/2025, суд взыскал ущерб автомобилю с пользователя, управлявшего им в период арендной сессии [34]. Акт иллюстрирует значение фактической передачи автомобиля и условий аренды, но применим только к обстоятельствам конкретного спора и не исключает иной квалификации при доказанной предшествующей неисправности или собственном нарушении оператора.

Согласно доступному тексту решения Устиновского районного суда г. Ижевска от 28.04.2025 по делу № 2-1692/2025, суд исследовал характеристики конкретного электросамоката, которым был поврежден автомобиль, и применил нормы о возмещении вреда к управлявшему лицу [35]. Поскольку спор не был связан с предоставлением СИМ цифровым сервисом, акт не раскрывает пределы ответственности оператора кикшеринга и не позволяет считать любое СИМ источником повышенной опасности.

Согласно доступному тексту заочного решения Советского районного суда г. Омска от 27.06.2024 по делу № 2-1492/2024, вред здоровью был причинен несовершеннолетней, использовавшей арендованный электросамокат через учетную запись взрослого [36]. Суд не установил самостоятельного основания ответственности оператора и возложил ее на физических лиц.

Рассмотренные судебные акты позволяют выделить отдельные критерии, применяемые судами: для такси имеют значение

договорный статус перевозчика и специальные обязанности службы заказа; для каршеринга — передача автомобиля, содержание аренды и техническое состояние; для СИМ — состав деликта и фактический контроль над устройством. Эти акты не подтверждают формирования единообразной практики, а единичное решение не должно использоваться как основание для универсального правила.

Предложения по совершенствованию гражданско-правового регулирования

Предложения по изменению регулирования должны устранять конкретные доказательственные и квалификационные затруднения, не создавая единого режима для разных договоров.

Во-первых, для цифрового заказа перевозки требуется обязательная фиксация момента передачи заказа перевозчику, его принятия и уведомления пассажира. Закон не должен связывать заключение договора с любой технической отметкой приложения. Юридическое значение сообщения определяется его содержанием и тем, от чьего имени оно направлено.

Во-вторых, с учетом принятия Закона № 289-ФЗ, вступающего в силу 1 октября 2026 г., нет необходимости создавать конкурирующее общее понятие цифровой платформы пассажирской мобильности. Целесообразнее закрепить в транспортном законодательстве соотношение оператора посреднической цифровой платформы, службы заказа легкового такси и перевозчика, сохранив специальный характер обязанностей каждого.

В-третьих, функции платформы — выбор исполнителя, расчет тарифа, прием платежа, раскрытие информации и контроль цифрового доступа — должны использоваться как критерии квалификации ее фактической роли. Они не могут автоматически порождать солидарную ответственность без прямого указания закона, договора или совместного причинения вреда.

В-четвертых, для каршеринга и аренды СИМ целесообразно установить минимальные требования к страховой защите пользователя и третьих лиц, отдельно определив покрытие вреда из-за технического дефекта и вреда при эксплуатации пользователем. Такая модель должна учитывать существующее ОСАГО и не подменять установление ответственного лица страховой выплатой.

Пользователь до совершения юридически значимого действия должен видеть сторону договора, существенные ограничения, порядок изменения цены, последствия отмены и основания списания средств. Версия оферты и уведомления, действовавшие в момент заказа, должны сохраняться оператором в форме, позволяющей представить их суду. Это сократит количество споров о содержании интерфейса и распределении бремени доказывания.

Заключение

Цифровизация изменила не содержание основной обязанности перевозчика, а способ заключения договора, структуру связей и доказательства исполнения. Предложенное разграничение трех моделей показывает разные последствия: электронный сервис может обслуживать договор с известным перевозчиком, служба заказа — участвовать в организации перевозки на основании специального закона, а оператор каршеринга или СИМ — передавать пользователю транспортное средство по арендной модели.

Ответственность определяется по конкретному основанию. Перевозчик отвечает за исполнение перевозки и транспортный вред; служба заказа — в случаях статьи 29 Закона № 580-ФЗ и за собственное информационное нарушение; пользователь каршеринга или СИМ — за эксплуатацию переданного ему исправного объекта; оператор аренды — за доказанное нарушение собственной обязанности. Влияние платформы на тариф, платеж и выбор исполнителя имеет доказательственное значение, но не заменяет юридический состав ответственности.

При подготовке правоприменения к вступлению в силу Закона № 289-ФЗ необходимо обеспечить согласование предусмотренного им общего платформенного режима со специальными транспортными нормами, достоверную идентификацию исполнителя и сохранение цифровых доказательств. Для правоприменения это важнее, чем введение универсального статуса платформы. Такой подход позволяет определить надлежащего ответчика и пределы взыскания без смешения перевозки, посредничества и аренды.

Список литературы:

[1] Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ // СЗ РФ. 1996. № 5. Ст. 410.

[2] Закон РФ от 07.02.1992 № 2300-1 «О

защите прав потребителей» // Ведомости СНД и ВС РФ. 1992. № 15. Ст. 766.

[3] Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ // СЗ РФ. 1997. № 12. Ст. 1383.

[4] Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // СЗ РФ. 2003. № 2. Ст. 170.

[5] Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» // СЗ РФ. 2007. № 46. Ст. 5555.

[6] Федеральный закон от 14.06.2012 № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» // СЗ РФ. 2012. № 25. Ст. 3257.

[7] Федеральный закон от 27.07.2006 № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» // СЗ РФ. 2006. № 31 (ч. 1). Ст. 3448.

[8] Федеральный закон от 29.12.2022 № 580-ФЗ «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» // СЗ РФ. 2023. № 1 (ч. 1). Ст. 7.

[9] Приказ Минтранса России от 14.04.2026 № 161 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» (зарегистрирован Минюстом России 02.06.2026, № 86843). URL: https://publication.pravo.gov.ru/document/0001202606020068 (дата обращения: 14.09.2026).

[10] Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» (ред. от 28.08.2026) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.

[11] Федеральный закон от 31.07.2025 № 289-ФЗ «Об отдельных вопросах регулирования платформенной экономики в Российской Федерации» // СЗ РФ. 2025. № 31. Ст. 4643 (вступает в силу с 1 октября 2026 г.).

[12] Дерюгина Т. В. Правовая природа договора, опосредующего возникновение правоотношений с участием агрегатора // Гражданское право. 2018. № 6. С. 3–6.

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

[14] Маркелова А. А. Гражданско-правовая ответственность агрегаторов такси: между договорным и деликтным правом // Цифровое право. 2021. Т. 2, № 4. С. 8–19.

[15] Иванов А. А. Бизнес-агрегаторы и право // Закон. 2017. № 5. С. 145–156.

[16] Тухватуллин Т. А. Правовое регулирование в сфере таксомоторных перевозок: новеллы и перспективы развития // Транспортное право. 2024. № 4. С. 18–21.

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

[18] Муратова С. А. Правовая природа договора каршеринга и перспективы его развития // Вестник Университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА). 2021. № 11 (87). С. 194–205.

[19] Гриднева О. В. Правовая природа договора каршеринга // Юридическая наука. 2020. № 8. С. 29–33.

[20] Суфиева А. Т. Правовое регулирование каршеринга в России: проблемы и перспективы развития // Тенденции развития науки и образования. 2023. № 98-4. С. 113–115.

[21] Половникова Н. В. О некоторых аспектах правового регулирования предпринимательской деятельности в сфере транспортной мобильности населения // Транспортное право и безопасность. 2025. № 1 (53). С. 43–50.

[22] Бородина Ж. В., Кузнецов П. Н., Федоров С. В. Актуальные проблемы повышения безопасности микромобильности несовершеннолетних // Экономика, предпринимательство и право. 2024. Т. 14, № 10. С. 5667–5686.

[23] Карпеев О. В., Яшнова С. Г. Правовая природа договора о передаче во временное владение и пользование средств индивидуальной мобильности (на примере электросамоката) // Юрист. 2022. № 1. С. 44–48.

[24] Дерюгина С. Р. Каршеринг и райдшеринг: к проблеме правовой природы договоров // Гражданское право. 2019. № 4. С. 20–23.

[25] Брагинский М. И., Витрянский В.

В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М.: Статут, 2003. 910 с.

[26] Перемена лиц в обязательстве и ответственность за нарушение обязательства: комментарий к статьям 330–333, 380–381, 382–406.1 Гражданского кодекса Российской Федерации [Электронное издание. Редакция 2.0] / отв. ред. А. Г. Карапетов. М.: М-Логос, 2022. 1582 с.

[27] Белов В. А. Цифровое посредничество и потребительские отношения: правовая природа и ответственность // Актуальные проблемы российского права. 2022. Т. 17, № 8. С. 68–82.

[28] Чеговадзе Л. А. Агрегаторы как объекты гражданских прав и ответственность их владельцев по обязательствам // Цивилист. 2022. № 1. С. 12–19.

[29] Краулин К. К. Пределы гражданско-правовой ответственности владельцев маркетплейсов перед потребителями в РФ и США // Цифровое право. 2022. Т. 3, № 3. С. 20–42.

[30] Определение Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда РФ от 09.01.2018 № 5-КГ17-220. URL: https://legalacts.ru/sud/opredelenie-verkhovnogo-suda-rf-ot-09012018-n-5-kg17-220/ (дата обращения: 14.09.2026).

[31] Определение Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда РФ от 13.07.2023 № 305-ЭС22-29622 по делу № А40-37711/2022. URL: https://kad.arbitr.ru/Document/Pdf/77519ca5-26f0-4f04-bddc-013947eca291 (дата обращения: 14.09.2026).

[32] Решение Ленинского районного суда Санкт-Петербурга от 05.03.2024 по делу № 2-84/2024. URL: https://sudact.ru/regular/doc/EcdNWLZws1xQ/ (дата обращения: 14.09.2026).

[33] Решение Заельцовского районного суда г. Новосибирска от 21.01.2025 по делу № 2-552/2025 (2-4759/2024). URL: https://sudact.ru/regular/doc/Ft1775llgUdC/ (дата обращения: 14.09.2026).

[34] Решение Солнечногорского городского суда Московской области от 03.02.2025 по делу № 2-450/2025. URL: https://sudact.ru/regular/doc/0BKBPZzqsXQl/ (дата обращения: 14.09.2026).

[35] Решение Устиновского районного суда г. Ижевска от 28.04.2025 по делу № 2-1692/2025. URL: https://sudact.ru/regular/doc/wENhCjhOGnJn/ (дата обращения: 14.09.2026).

[36] Решение Советского районного суда г. Омска от 27.06.2024 по делу № 2-1492/2024. URL: https://sudact.ru/regular/doc/VmyxJWhRQIYe/ (дата обращения: 14.09.2026).

[37] Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26.06.2018 № 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции». URL: https://www.vsrf.ru/files/26964/ (дата обращения: 14.09.2026).

[38] Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26.01.2010 № 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_96790/ (дата обращения: 14.09.2026).

References:

[1] Civil Code of the Russian Federation (Part Two) dated January 26, 1996, No. 14-FZ // Collected Legislation of the Russian Federation. 1996. No. 5. Art. 410.

[2] Law of the Russian Federation dated February 7, 1992, No. 2300-1 «On Protection of Consumer Rights» // Bulletin of the Congress of People's Deputies and the Supreme Soviet of the Russian Federation. 1992. No. 15. Art. 766.

[3] Air Code of the Russian Federation dated March 19, 1997, No. 60-FZ // Collected Legislation of the Russian Federation. 1997. No. 12. Art. 1383.

[4] Federal Law dated January 10, 2003, No. 18-FZ «Charter of Railway Transport of the Russian Federation» // Collected Legislation of the Russian Federation. 2003. No. 2. Art. 170.

[5] Federal Law dated November 8, 2007, No. 259-FZ «Charter of Road Transport and Urban Ground-Based Electric Transport» // Collected Legislation of the Russian Federation. 2007. No. 46. Art. 5555.

[6] Federal Law dated June 14, 2012, No. 67-FZ «On Compulsory Insurance of Carrier Civil Liability for Harm Caused to the Life, Health, or Property of Passengers and on the Procedure for Compensation for Such Harm Caused During Passenger Transportation by

Metro» // Collected Legislation of the Russian Federation. 2012. No. 25. Art. 3257.

[7] Federal Law dated July 27, 2006, No. 149-FZ «On Information, Information Technologies, and Information Protection» // Collected Legislation of the Russian Federation. 2006, No. 31 (Part 1), Art. 3448.

[8] Federal Law No. 580-FZ of December 29, 2022, «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 the Repeal of Certain Provisions of Legislative Acts of the Russian Federation» // *Collected Legislation of the Russian Federation*. 2023, No. 1 (Part 1), Art. 7.

[9] Order of the Ministry of Transport of Russia No. 161 of April 14, 2026, «On Approval of the Rules for the Transportation of Passengers and Baggage by Road Transport and Urban Surface Electric Transport» (registered by the Ministry of Justice of Russia on June 2, 2026, No. 86843). URL: https://publication.pravo.gov.ru/document/0001202606020068 (accessed: September 14, 2026).

[10] Decree of the Government of the Russian Federation No. 1090 of October 23, 1993, «On Traffic Rules» (as amended on August 28, 2026) // *Collection of Acts of the President and the Government of the Russian Federation*. 1993, No. 47, Art. 4531.

[11] Federal Law No. 289-FZ of July 31, 2025, «On Certain Issues Regarding the Regulation of the Platform Economy in the Russian Federation» // *Collected Legislation of the Russian Federation*. 2025, No. 31, Art. 4643 (enters into force on October 1, 2026). [12] Deryugina T. V. Legal nature of the contract facilitating the emergence of legal relations involving an aggregator // Civil Law. 2018. No. 6. P. 3–6.

[13] Dolgov S. G. Civil liability of taxi aggregators // Civil Law. 2021. No. 1. P. 3–7.

[14] Markelova A. A. Civil liability of taxi aggregators: between contract law and tort law // Digital Law. 2021. Vol. 2, No. 4. P. 8–19.

[15] Ivanov A. A. Business aggregators and the law // Zakon. 2017. No. 5. P. 145–156.

[16] Tukhvatullin T. A. Legal regulation in the sphere of taxi transportation: new developments and prospects // Transport Law. 2024. No. 4. P. 18–21.

[17] Skvarko U. A. Legal nature of legal relations between a passenger taxi booking service and a passenger taxi carrier // Law and Economics. 2024. No. 6. P. 51–55.

[18] Muratova S. A. Legal nature of the car-sharing contract and prospects for its development // Bulletin of the O. E. Kutafin University (MSAL). 2021. No. 11 (87). P. 194–205.

[19] Gridneva O. V. Legal nature of the car-sharing contract // Legal Science. 2020. No. 8. P. 29–33.

[20] Sufieva A. T. Legal regulation of car-sharing in Russia: problems and development prospects // Trends in the Development of Science and Education. 2023. No. 98-4. P. 113–115.

[21] Polovnikova N. V. On certain aspects of the legal regulation of entrepreneurial activity in the sphere of public transport mobility // Transport Law and Safety. 2025. No. 1 (53). P. 43–50.

[22] Borodina Zh. V., Kuznetsov P. N., Fedorov S. V. Current issues in enhancing the safety of micromobility for minors // Economics, Entrepreneurship and Law. 2024. Vol. 14, No. 10. P. 5667–5686.

[23] Karpeev O. V., Yashnova S. G. The legal nature of the agreement on the transfer of personal mobility devices for temporary possession and use (using the electric scooter as an example) // Yurist. 2022. No. 1. P. 44–48.

[24] Deryugina S. R. Car-sharing and ride-sharing: on the issue of the legal nature of the agreements // Civil Law. 2019. No. 4. P. 20–23.

[25] Braginsky M. I., Vitryansky V. V. Contract Law. Book Four: Contracts for Carriage, Towing, Freight Forwarding, and Other Services in the Transport Sector. Moscow: Statut, 2003. 910 p. [26] Change of Parties to an Obligation and Liability for Breach of Obligation: Commentary on Articles 330–333, 380–381, and 382–406.1 of the Civil Code of the Russian Federation [Electronic Edition. Version 2.0] / Ed. by A. G. Karapetov. Moscow: M-Logos, 2022. 1582 p.

[27] Belov V. A. Digital Intermediation and Consumer Relations: Legal Nature and Liability // Actual Problems of Russian Law. 2022. Vol. 17, No. 8. P. 68–82.

[28] Chegovadze L. A. Aggregators as Objects of Civil Rights and the Liability of

Their Owners for Obligations // Tsivilist. 2022. No. 1. P. 12–19.

[29] Kraulin K. K. Limits of Civil Liability of Marketplace Owners to Consumers in the Russian Federation and the USA // Digital Law. 2022. Vol. 3, No. 3. Pp. 20–42.

[30] Ruling of the Judicial Collegium for Civil Cases of the Supreme Court of the Russian Federation dated January 9, 2018, No. 5-KG17-220. URL: https://legalacts.ru/sud/opredelenie-verkhovnogo-suda-rf-ot-09012018-n-5-kg17-220/ (accessed: September 14, 2026).

[31] Ruling of the Judicial Collegium for Economic Disputes of the Supreme Court of the Russian Federation dated July 13, 2023, No. 305-ES22-29622 in Case No. A40-37711/2022. URL: https://kad.arbitr.ru/Document/Pdf/77519ca5-26f0-4f04-bddc-013947eca291 (accessed: September 14, 2026).

[32] Decision of the Leninsky District Court of St. Petersburg dated March 5, 2024, in Case No. 2-84/2024. URL: https://sudact.ru/regular/doc/EcdNWLZws1xQ/ (accessed: September 14, 2026).

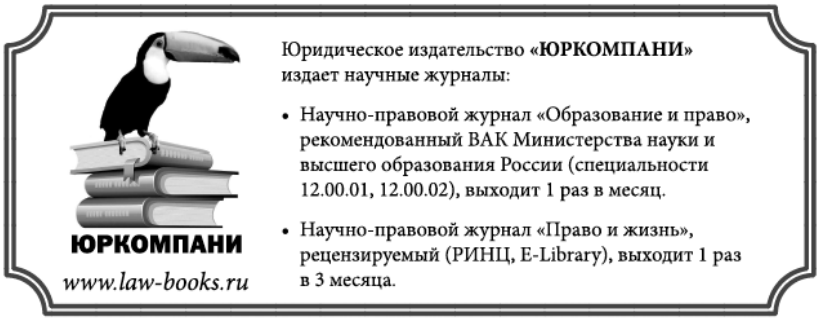
[33] Decision of the Zaeltsovsky District Court of Novosibirsk dated January 21, 2025, in Case No. 2-552/2025 (2-4759/2024). URL: https://sudact.ru/regular/doc/Ft1775llgUdC/ (accessed: September 14, 2026). [34] Decision of the Solnechnogorsk City Court of the Moscow Region dated February 3, 2025, in Case No. 2-450/2025. URL: https://sudact.ru/regular/doc/0BKBPZzqsXQl/ (accessed: September 14, 2026).

[35] Decision of the Ustinovsky District Court of Izhevsk dated April 28, 2025, in Case No. 2-1692/2025. URL: https://sudact.ru/regular/doc/wENhCjhOGnJn/ (accessed: September 14, 2026).

[36] Decision of the Sovetsky District Court of Omsk dated June 27, 2024, in Case No. 2-1492/2024. URL: https://sudact.ru/regular/doc/VmyxJWhRQIYe/ (accessed: September 14, 2026).

[37] Resolution of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation No. 26 dated June 26, 2018, «On Certain Issues Regarding the Application of Legislation on Contracts for the Carriage of Cargo, Passengers, and Baggage by Road and on Freight Forwarding Contracts.» URL: https://www.vsrf.ru/files/26964/ (accessed: September 14, 2026).

[38] Resolution of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation No. 1 dated January 26, 2010, «On the Application by Courts of Civil Legislation Governing Relations Arising from Obligations Due to Harm Caused to the Life or Health of a Citizen.» URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_96790/ (accessed: 14.09.2026).



Юридическое издательство **«ЮРКОМПАНИ»** издает научные журналы:

- Научно-правовой журнал «Образование и право», рекомендованный ВАК Министерства науки и высшего образования России (специальности 12.00.01, 12.00.02), выходит 1 раз в месяц.
- Научно-правовой журнал «Право и жизнь», рецензируемый (РИНЦ, E-Library), выходит 1 раз в 3 месяца.