

Анализ правового регулирования и правовой природы информирования пассажиров регулярных маршрутов автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования в Российской Федерации

А. А. Антипов

аспирант кафедры гражданско-правовых дисциплин
РЭУ им. Г. В. Плеханова.

Адрес: ФГБОУ ВО «Российский экономический университет имени Г. В. Плеханова»,
109992, Москва, Стремянный пер., д. 36.
E-mail: arsenij-antipow@mail.ru

Analysis of Legal Regulation and Legal Nature of Informing Passengers of Regular Routes of Motor Vehicles and Urban Ground Electric Public Transport in the Russian Federation

A. A. Antipov

Postgraduate Student of the Department of Civil Law Disciplines of the PRUE.

Address: Plekhanov Russian University of Economics,
36 Stremyanny Lane, Moscow, 109992, Russian Federation.
E-mail: arsenij-antipow@mail.ru

Поступила 19.08.2025 Принята к печати 25.08.2025

Аннотация

В статье изложены теоретические основы и описаны реальные нормы регулирования требований к информированию пассажиров автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования в Российской Федерации. Правовое регулирование информирования пассажиров является важной частью работы транспорта общего пользования, поскольку способствует реализации пассажирами своего права на своевременное получение информации об оказываемой транспортной услуге. Недостаточность информации о системе общественного транспорта затрудняет пользование такой системой, поскольку невозможно заблаговременно получить сведения о разных параметрах услуги по перевозке пассажиров, включая стабильность, скорость, цену, маршруты, расписание отправления транспорта от остановочного пункта, доступность транспортных средств для маломобильных категорий пассажиров и т. д. В качестве основных методов познания при проведении исследования были использованы логический, сравнительный, эмпирический, аналитический, описательный и другие. Научную новизну исследования составил следующий вывод: для повышения эффективности правового регулирования транспорта общего пользования в Российской Федерации необходимо ввести дополнительные уточнения в понятийный аппарат и ряд норм, направленных на информирование пассажиров транспорта общего пользования в сети Интернет; также видится возможным дополнение существующего порядка и правил, регулирующих процесс информирования пассажиров.

Ключевые слова: транспортное право, российское правовое регулирование, правовое регулирование транспорта общего пользования, информирование пассажиров, права потребителей услуги, сведения о предоставляемой услуге, защита прав потребителей, стандартизация остановочных пунктов.

Abstract

The article presents the theoretical foundations and describes the actual regulations governing the requirements for informing passengers on public motor vehicles and urban ground-based electric transport in the Russian Federation. The legal regulation of passenger information is an important part of the operation of public transport, as it ensures that passengers have access to timely information about the transportation services they receive. Insufficient information about the public transport system makes it difficult to use such a system, as it is impossible to obtain information in advance about various parameters of the passenger transportation service, including stability, speed, price, routes, departure times from the bus stop, accessibility for people with limited mobility, and so on. The main methods of cognition used in the study were logical, comparative, empirical,

analytical, descriptive, and others. The scientific novelty of the study lies in the following conclusion: in order to improve the effectiveness of legal regulation of public transport in the Russian Federation, it is necessary to introduce additional clarifications to the conceptual framework and a number of norms aimed at informing passengers of public transport on the Internet. It is also possible to supplement the existing procedures and rules governing the process of informing passengers.

Keywords: transport law, Russian legal regulation, legal regulation of public transport, passenger information, consumer rights, information about the service provided, consumer protection, standardization of bus stops.

Основной целью деятельности транспорта общего пользования является оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа. Из этого следует, что пассажиры являются потребителями услуги. Физические лица, которые не вступили в правоотношения по перевозке, имеют право сделать это, поскольку перевозчик, осуществляющий перевозки пассажиров по маршрутам регулярных перевозок, заключает с ними публичный договор присоединения.

Перевозчик обязан заключать договор со всеми, кто принимает условия перевозки, и такие условия перевозки должны быть одинаковыми для всех пассажиров – потребителей услуги – по общему правилу. Если правилами перевозки и иными актами не установлены дифференциации по категориям обслуживания и иным признакам, например, разная стоимость оплаты проезда в зависимости от дальности расстояния, либо разделение салона на зоны первого и второго класса с разным набором удобств не предусмотрено, то в таком случае условия должны быть одинаковыми и не должны индивидуализированно отличаться для пассажиров одной категории [1].

Важно отметить, что перед заключением договора потенциальный пассажир должен быть ознакомлен со всеми условиями договора, включая существенные условия.

Как минимум это следует из пункта 1, статьи 432 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ), согласно которой между сторонами должно быть достигнуто соглашение по всем существенным условиям договора.

К таким условиям относятся предмет договора, дата и время отправления, дата и время прибытия, пункт отправления, пункт назначения (прибытия), размер взимаемой платы за проезд и провоз багажа, что следует из формулировки статьи 786 ГК РФ [3].

Кроме базовых существенных условий, в договоре могут содержаться иные условия, которые могут оказаться важными для пассажира, например, технические характеристики подвижного состава перевозчика, а конкретно – техническая

возможность перевозки детской или инвалидной коляски, а также наличие в салоне и у двери площадки, расположенной на низком полу, либо автоматизированного подъемника для таких колясок в случае отсутствия низкого уровня пола.

Описанная в абзаце выше техническая возможность является одним из ключевых параметров для лиц, имеющих физиологические проблемы с опорно-двигательным аппаратом, а также для лиц с ограниченными возможностями, например, родителей с детьми, не умеющими передвигаться самостоятельно в силу возраста или своего физического развития. Фактически это параметр доступности услуги для маломобильных пассажиров, о котором также необходимо уведомлять потенциальных получателей услуги заблаговременно, поскольку это может прямо повлиять на их потребительское поведение.

Очевидно, что потенциальный пассажир с ребенком в детской коляске, пришедший на остановку транспорта общего пользования и ознакомившийся на ней со сведениями о недоступности подвижного состава для детских колясок (отсутствие накопительной площадки в салоне, высокий уровень пола и отсутствие автоматических подъемников для колясок в подвижном составе), изменит свои намерения по поводу вступления в правоотношения с перевозчиком в качестве пассажира.

А если вышеприведенная информация располагалась бы также в сети Интернет на сайте перевозчика или на сайте органа муниципальной или региональной власти, то потенциальный пассажир заблаговременно мог бы скорректировать свое потребительское поведение, воспользовавшись другими транспортными услугами.

Данный потенциальный пассажир заблаговременно узнает о том, что услуга, оказываемая перевозчиком, ему не подходит, тогда не понадобится тратить время, ожидая транспортное средство, чтобы фактически выяснить несоответствие уровня доступности услуги для самого пассажира и его ребенка.

Напротив, если перевозчик располагает транспортными средствами, способными оказы-

вать услугу по перевозке маломобильных пассажиров, но они работают на маршруте регулярных перевозок вперемешку с транспортными средствами, не предназначенными для перевозки маломобильных пассажиров, то только при наличии опубликованных сведений о времени отправления таких транспортных средств от остановочных пунктов потенциальные пассажиры смогут получить информацию о рейсах, предоставляющих услуги маломобильным пассажирам, и при необходимости скорректировать свое потребительское поведение [5].

Для некоторых пассажиров могут быть существенными сведения, касающиеся наличия в транспортных средствах перевозчика системы климат-контроля в пассажирском салоне. Особенно это актуально в регионах с ярко выраженными сезонными температурными режимами. Наличие информации такого рода также способно влиять на поведение физических лиц – пассажиров или потенциальных потребителей транспортной услуги.

Изложенное выше подтверждается не только эмпирически, но также описано в исследовательских работах и закреплено законодательно. Рассмотрим правовое регулирование обязанности по информированию пассажиров автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования в Российской Федерации.

Наиболее общую норму содержит статья 10 Закона Российской Федерации от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 «О защите прав потребителей», которая возлагает на исполнителя обязанность своевременного предоставления потребителю перечня достоверных сведений, необходимых для обеспечения потребителю возможности выбора услуги либо отказа от оказания данной услуги.

Статья 8 данного закона также закрепляет право потребителя на получение информации об услуге и об исполнителе данной услуги; по общему правилу, информация предоставляется при заключении договоров купли-продажи и договоров о выполнении работ (оказании услуг) способами, принятыми в отдельных сферах обслуживания потребителей. Важно отметить, что потенциальные пассажиры – это лица, еще не заключающие договор, а лишь знакомящиеся с условиями договора перевозки пассажиров.

Отсутствует непосредственное взаимодействие между перевозчиком и потенциальным пассажиром по поводу передачи сведений, со-

держащих условия договора перевозки по регулярным маршрутам автомобильного и городского наземного электротранспорта. Перевозчик взаимодействует с потенциальными пассажирами опосредованно, размещая информацию и доводя ее до сведения неопределенного круга лиц о существенных условиях договора перевозки. Де-юре такое взаимодействие можно классифицировать как публичную оферту – предложение перевозчика, выражающее его волю сделать предложение заключить договор с любым физическим лицом, которое согласится на заключение такого договора на указанных и опубликованных перевозчиком условиях. Именно такие признаки закреплены в статье 437 ГК РФ.

Заключение договора между перевозчиком и пассажиром о перевозке по регулярному маршруту осуществляется посредством конклюдентных действий, совершенных пассажиром. Предполагается, что, по общему правилу, конклюдентными действиями по заключению вышеуказанного договора является посадка пассажира в транспортное средство перевозчика. Однако де-факто иногда из-за отсутствия или недостаточности информации физическое лицо производит посадку в транспортное средство не с целью оказания ему услуги перевозки, а с целью уточнения условий договора – пункта назначения, времени прибытия, стоимости услуги и иных условий договора. В некоторых случаях на автовокзалах конклюдентным действием будет покупка проездного документа в кассе автовокзала, если доступ на остановочные пункты внутри автовокзала осуществляется только при условии наличия у пассажира проездного документа.

Документом, удостоверяющим данный договор, является билет или электронная запись в специальной программе – так называемый электронный билет, что следует из положений статьи 786 ГК РФ, а более детально требования к реквизитам билетов закреплены Постановлением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2020 г. № 1586 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».

Существует отраслевой нормативно-правовой акт, содержащий конкретизирующие нормы в части информирования пассажиров регулярных маршрутов автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования. Ключевым отраслевым нормативно-

правовым актом можно считать Федеральный закон от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

В пункте 3.1 статьи 30 указанного Федерального закона содержится бланкетная норма, регулирующая набор оборудования остановочных пунктов, расположенных и не расположенных на территории автовокзалов, и автостанций. Данная норма содержит ссылки на нормативно-правовые акты, в которых в том числе есть требования по набору информации для пассажиров и потенциальных пассажиров, который должен располагаться на территории остановочных пунктов, а также внутри транспортных средств, использующихся для перевозок пассажиров по регулярным маршрутам.

Бланкетная норма в части требований к оборудованию остановочных пунктов на территории автостанций и автовокзалов отсылает к Приказу Минтранса России от 2 октября 2020 г. № 406 «Об утверждении минимальных требований к оборудованию автовокзалов и автостанций», а в части, относящейся к оборудованию остальных остановочных пунктов, – к Постановлению Правительства Российской Федерации от 1 октября 2020 г. № 1586 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом». Обе нормы содержат требования к перечню информации, которая должна сообщаться пассажиру на территории остановочных пунктов. Субъект, ответственный за исполнение данных норм, напрямую не указан в российском законодательстве.

Нормы, обеспечивающие информирование пассажиров и потенциальных пассажиров в информационно-телекоммуникационной сети Интернет, закреплены статьями 25 и 26 Федерального закона № 220-ФЗ, где закреплены полномочия исполнительных органов государственной и муниципальной власти в части ведения реестров маршрутов регулярных перевозок и обеспечения доступа к таким сведениям для неопределенного круга лиц [4].

Основной целью ведения реестров маршрутов регулярных перевозок не является информирование пассажиров и потенциальных пассажиров, однако ряд законодательных новелл, расширив-

ших перечень сведений, публикуемых в данных реестрах, позволяет в некоторой степени использовать их для получения информации об условиях договора перевозки по регулярным маршрутам.

В частности, одной из новелл является требование по публикации расписания движения как части реестра при условии, что данные сведения не размещены в иной информационной системе, закрепленной региональными нормативно-правовыми актами, и сведения из данной системы доступны неопределенному кругу лиц. В некоторых регионах Российской Федерации такие информационные системы существуют, однако в них могут быть внесены не все маршруты регулярных перевозок. Существуют регионы, где такая система по состоянию на август 2025 г. отсутствует.

Иных законодательно закрепленных требований, обязывающих перевозчиков или иных лиц размещать в сети Интернет информацию об условиях договора перевозки пассажиров по регулярным маршрутам, не существует, кроме одной, которая будет рассмотрена ниже в данной работе. Перевозчики принимают решение публиковать либо не публиковать такие сведения самостоятельно, равно как и выбирают сайты и платформы социальных сетей для публикации по своему усмотрению [2].

Рассмотрим набор сведений, которые должны быть расположены на остановочных пунктах, в салоне транспортных средств перевозчиков и в сети Интернет.

В соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2020 г. № 1586 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» на остановочных пунктах, кроме тех, что работают в режиме «по требованию», должны быть размещены сведения об интервалах либо о графике отправления транспортных средств для регулярных маршрутов междугородного сообщения, а также график прибытия транспортных средств в остановочный пункт.

Если остановочный пункт оборудован в соответствии с данными требованиями, потенциальный пассажир сможет узнать для себя такие существенные условия договора перевозки, как дата и время отправления транспортного средства.

Важно отметить, что требование к отсутствию размещения расписания в формате графиков отправления/прибытия или интервалов на остановочных пунктах, работающих в режиме «по

требованию», представляется дискуссионным и неоднозначным, поскольку лишает пассажиров и потенциальных пассажиров, пользующихся такими остановочными пунктами, возможности получения сведений о дате и времени отправления транспортного средства несмотря на то, что они являются существенными условиями договора.

Учитывая особенность режима функционирования данных остановочных пунктов, представляется допустимым размещать на таких остановочных пунктах расписание аналогично тому, как оно размещается на обычных остановочных пунктах, поскольку время проследования транспортного средства перевозчика от предыдущего остановочного пункта до остановочного пункта «по требованию» можно вычислить исходя из эксплуатационных параметров маршрута или замерить эмпирически. Если в маршрут включено несколько остановочных пунктов «по требованию», расположенных подряд, то вышеуказанный временной параметр также поддается математическим расчетам, однако де-факто становится более вариативным.

Изложенное в предыдущем предложении не является основанием для отказа от размещения расписания движения транспортных средств на таких остановочных пунктах, поскольку представляется, что для расписания, опубликованного в формате интервалов движения между транспортными средствами, достаточно включить примечание о том, что в связи с режимом работы данного и предыдущих остановочных пунктов фактический интервал может отличаться от заявленного на указанное количество минут в большую и меньшую сторону.

Для регулярных маршрутов, расписание которых составлено в формате графиков отправления/прибытия, на остановочных пунктах, работающих в режиме «по требованию», желательно указание в расписании темпорального диапазона прибытия транспорта.

В указанном диапазоне первое указание на время – это время прибытия транспортного средства на данный остановочный пункт «по требованию», рассчитанное исходя из времени отправления транспорта от первого предыдущего остановочного пункта с обязательной посадкой/высадкой пассажиров, при условии проследования транспортным средством всех следующих за ним остановочных пунктов «по требованию», которые являются предыдущими по отношению к описываемому остановочному пункту,

без остановки. Второе указание на время в описываемом диапазоне – то же самое, но с остановками для посадки/высадки пассажиров в каждом предыдущем остановочном пункте «по требованию», которые также являются следующими по отношению к первому предыдущему остановочному пункту с обязательной посадкой/высадкой пассажиров. Предложенное решение позволило бы получить пассажирам остановочных пунктов, работающих в режиме «по требованию», больше сведений об основных условиях перевозки пассажиров.

В соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2020 г. № 1586 закреплено требование, согласно которому указатели, размещенные на остановочных пунктах, также обязательно должны содержать информацию о типе транспортного средства, о наименовании остановочного пункта, о номерах маршрутов, в состав которых включен данный остановочный пункт, о наименованиях конечного остановочного пункта каждого маршрута регулярных перевозок. Эти сведения позволят потенциальным пассажирам получить информацию о пункте отправления, идентифицировать тип транспортного средства и узнать идентификационный номер маршрута, а также направление его движения, т. е. частично уточнить предмет договора перевозки пассажира.

Следует отметить, что при наличии указанного перечня публикуемой информации для потенциального пассажира такие существенные условия договора, как дата, время и пункт прибытия, требуют уточнения. Из полученного набора сведений пассажир не сможет получить информацию, останавливается ли транспорт регулярного маршрута на нужном ему остановочном пункте, а также в какое время пассажир прибудет на данный остановочный пункт.

Де-факто потенциальные пассажиры для уточнения данных обстоятельств используют информационные системы и прочие ресурсы в сети Интернет, включая реестр маршрутов регулярных перевозок, а также взаимодействуют с другими потенциальными пассажирами либо уточняют необходимую информацию у представителей перевозчика, дожидаясь его транспортного средства.

Остановочные пункты должны быть оборудованы надписями «По требованию» или «Посадки нет» в случаях, если, соответственно, в остановочных пунктах, в которых посадка/высадка пас-

сажиров осуществляется по их требованию, либо в остановочных пунктах осуществляется только высадка пассажиров. Данная информация также является важной для потенциальных пассажиров, поскольку позволяет заблаговременно определять и корректировать свое поведение в соответствии с особенностью остановочных пунктов, заблаговременно осуществляя предупреждение перевозчика о необходимости войти/выйти на остановочном пункте «по требованию» и не используя остановочные пункты с надписью «посадки нет» для ожидания подвижного состава перевозчика.

Также указатели на остановочных пунктах должны содержать наименование, адрес и контактные телефоны органа, обеспечивающего контроль за осуществлением регулярных перевозок.

На автостанциях и автовокзалах, помимо всего вышеизложенного, также должна быть представлена информация о расположении предназначенных для обслуживания пассажиров и перевозчиков помещений автовокзала, автостанции, в том числе залов ожидания, билетных касс, а также (при наличии) комнаты матери и ребенка, пунктов питания, медицинского пункта для оказания первой помощи, камеры хранения, туалетов, указателей о направлениях движения к ним. Все это является важным для потенциальных пассажиров, поскольку позволяет заблаговременно определять и корректировать поведение при пользовании объектом транспортной инфраструктуры.

Кроме вышеперечисленного, на автовокзалах и автостанциях должна быть расположена схема маршрутов, остановочные пункты которых включены в них и при этом находятся на территории автостанции/автовокзала. Данные сведения могут служить дополнительным источником информации для потенциальных пассажиров при узнавании существенных условий договора перевозки.

Отметим, что сведения об объектах обслуживания на автовокзале/автостанции, о расписаниях, а также о маршрутах и их схемах должны быть размещены владельцем автовокзала/автостанции на официальном сайте владельца автовокзала/автостанции при условии наличия такого сайта. Размещенные на данном сайте сведения должны быть доступны для ознакомления без взимания платы. Это юридическое требование – одно из немногих, регламентирующих информирование пассажиров в информационно-телекоммуникационной сети Интернет [6].

Рассмотрим требования к информированию пассажиров внутри транспортных средств перевозчиков. Например, Постановлением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2020 г. № 1586 на перевозчика возложена обязанность информировать пассажиров об остановочных пунктах, а также указывать на остановочные пункты, работающие в режиме «по требованию». Способы доведения этой информации до сведения пассажиров детально не регламентированы данным постановлением, де-факто информирование производится посредством автоматической системы аудиоинформирования, которое иногда может быть продублировано текстовой и/или графической информацией, если транспортное средство оборудовано электронной информационной строкой или внутрисалонными экранами. Если, транспортное средство не оборудовано ни одной из вышеперечисленных систем, тогда водитель или иной представитель перевозчика может сообщать информацию пассажирам устно с использованием или без использования звукоусиливающего устройства.

Информация об остановочных пунктах позволяет пассажиру и потенциальному пассажиру получить сведения о своем пункте прибытия, что является существенным условием договора перевозки пассажиров. Если потенциальный пассажир не воспользовался иными средствами получения информации о пункте назначения заблаговременно, он может получить информацию в устной форме от представителя перевозчика по мере посадки в транспортное средство.

Сами транспортные средства также должны быть оборудованы следующими информационными указателями:

- 1) места для пассажиров с детьми и инвалидов, за исключением случаев, когда транспортное средство используется для осуществления регулярных перевозок по билетам, в которых указывается номер места для сидения;
- 2) места расположения огнетушителей;
- 3) места расположения кнопок остановки транспортного средства;
- 4) места для сидения, за исключением случаев, когда транспортное средство используется для осуществления регулярных перевозок по билетам, в которых не указывается номер места для сидения;
- 5) аварийные выходы и правила пользования такими выходами.

Данные сведения позволяют пассажиру корректировать свое поведение во время получения услуги по своей перевозке, а также в случае возникновения чрезвычайной ситуации.

В транспортном средстве перевозчика также должна быть размещена такая информация, как наименование, адрес и номер телефона перевозчика, фамилия водителя, а при наличии кондуктора – также фамилия кондуктора, что соответствует требованию статьи 8 Закона Российской Федерации от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 «О защите прав потребителей», в соответствии с которым потребитель имеет право на получение информации об услуге и о исполнителе данной услуги в момент заключения договора. Представляется оптимальным сообщать сведения о перевозчиках заблаговременно, до посадки пассажира в транспортное средство, что, однако, де-факто не осуществляется и де-юре не требуется.

Стоимость проезда, провоза ручной клади и перевозки багажа за исключением случаев, когда транспортное средство используется для осуществления регулярных перевозок в междугородном или международном сообщении, также является информацией, которая должна быть размещена в транспортном средстве. Размер взимаемой платы за проезд и провоз багажа является существенным условием договора перевозки, поэтому представляется необходимым заблаговременное доведение данной информации до потенциального пассажира до его посадки в транспортное средство, что, однако, де-факто не осуществляется и де-юре не требуется. Пассажир узнает стоимость транспортной услуги, только оказавшись внутри транспортного средства.

Сведения о правах и обязанностях пассажиров также должны быть размещены в салоне транспортного средства. Права и обязанности сторон составляют основу предмета любого договора, в том числе договора перевозки пассажиров.

Если транспортное средство используется для осуществления перевозок, подлежащих лицензированию, то в нем должны быть размещены сведения об этом, включающие номер соответствующей лицензии и наименование органа, выдавшего данную лицензию. Описанное также можно отнести к предмету договора перевозки.

Достаточно подробные требования предъявляются Постановлением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2020 г. № 1586 к указателям маршрута. Регламентировано их размещение с трех сторон транспортного сред-

ства, а именно над лобовым стеклом либо в верхней части лобового стекла, а также на правой стороне кузова по ходу транспортного средства и на заднем окне транспортного средства.

Маршрутные указатели должны быть освещены в темное время суток, также возможно использование информационного электронного табло в качестве указателя маршрута регулярных перевозок.

Подробно указан перечень информации, который должен размещаться на разных маршрутных указателях.

Указатель маршрута регулярных перевозок, размещаемый над лобовым стеклом транспортного средства или в верхней части лобового стекла, содержит наименования начального и/или конечного остановочных пунктов и номер маршрута регулярных перевозок.

Указатель маршрута регулярных перевозок, размещаемый на правой стороне кузова по ходу транспортного средства, содержит номер маршрута регулярных перевозок, а также наименования начального, конечного и одного или нескольких промежуточных остановочных пунктов.

Указатель маршрута регулярных перевозок, размещаемый на заднем окне транспортного средства, содержит номер маршрута регулярных перевозок.

Информация на указателе маршрута может позволить потенциальному пассажиру узнать путь следования транспортного средства перевозчика и в некоторых ситуациях позволяет узнать, следует ли транспортное средство до необходимого потенциальному пассажиру пункта назначения.

Резюмируя вышеизложенное, укажем, что законодательное регулирование информирования пассажиров маршрутов регулярных перевозок в Российской Федерации осуществляется специальными и конкретизирующими нормами, являющимися развитием общих гражданско-правовых норм и норм о защите прав потребителей.

Особенностью норм, регулирующих информирование пассажиров маршрутов регулярных перевозок в Российской Федерации, является их сосредоточенность в нескольких отраслевых нормативно-правовых актах. Имеет место отделение норм, регулирующих информирование в информационно-телекоммуникационной сети Интернет, от норм, регулирующих информирование на остановочных пунктах и в транспортных средствах.

Информирование в сети Интернет является наименее урегулированным сегментом, несмотря на значительное развитие информационно-телекоммуникационных технологий в Российской Федерации. Нормы, регулирующие информирование пассажиров на остановочных пунктах и в салонах транспортных средств, сформулированы таким образом, что при условии их соблюдения потенциальный пассажир не сможет одновременно в одном месте и у одного субъекта узнать все существенные условия договора перевозки пассажиров по маршрутам регулярных перевозок.

Все существенные условия договора, такие как его предмет, пункты прибытия и отправления, размер взимаемой платы, дата и время отправления, дата и время прибытия, могут быть выяснены потенциальным пассажиром только посредством взаимодействия с разными источниками информации, а время, место, форма получения таких сведений могут оказываться неудобными для восприятия либо приводить к иным неудобствам субъекта, таким как необходимость ожидания транспортного средства либо использования различных источников информации для сопоставления и самостоятельного выявления существенных условий договора. Некоторые аспекты, касающиеся доступности транспортного средства для маломобильных пассажиров, также

остаются неурегулированными в должной мере по состоянию на 2025 год.

Основываясь на вышеизложенном, считаем необходимым совершенствование норм права, регулирующих информирование пассажиров маршрутов регулярных перевозок в Российской Федерации.

В частности, необходимо прорабатывать требования об информировании потенциальных пассажиров обо всех условиях договора перевозки заблаговременно, а не только непосредственно в момент заключения договора. Это связано с тем, что в настоящее время обязанность перевозчика предоставлять потенциальному пассажиру информацию о его правах и обязанностях, о доступности подвижного состава, а также в большинстве случаев информацию о плате за проезд и провоз багажа предусмотрена только на борту транспортного средства перевозчика, но не на остановочном пункте или в сети «Интернет».

Существенным является формирование принципа информирования потенциальных пассажиров обо всех условиях договора перевозки в одном источнике, чтобы исключить необходимость самостоятельного выявления разрозненных и расположенных в разных источниках фрагментов информации, содержащих существенные условия договора перевозки.

Список литературы

1. *Владимирова О. А.* Договорное право. – Казань : Бук, 2020.
2. Зарубежный и отечественный опыт использования интеллектуальных транспортных систем в области информирования пассажиров / А. В. Мосин, И. Н. Батищев, А. Ю. Киселев [и др.] // Современные автомобильные материалы и технологии (САМИТ-2017) : сборник статей IX Международной научно-технической конференции, Курск, 26–27 октября 2017 года / отв. ред. Е. В. Агеев. – Курск : Университетская книга, 2017. – С. 134–139.
3. *Колпаков Р. В.* Анализ практики заключения договора перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом // Пробелы в российском законодательстве. – 2015. – № 1. – С. 115–117.
4. Применение системы информирования пассажиров в повышении качества пассажирских перевозок / В. С. Жакыпджанова, Н. А. Сыдыков, А. Э. Абдиев, Р. М. Кенжебаев // Известия Ошского технологического университета. – 2024. – № 1. – С. 20–24.
5. *Рузаев Е. П.* Анализ публичных договоров и договоров присоединения // Постулат. – 2022. – № 1 (75). – URL: www.e-postulat.ru
6. *Яскевич А. В.* Системы визуального информирования пассажиров как технология интеллектуальной транспортной системы // Управление информационными ресурсами : материалы XX Международной научно-практической конференции, Минск, 29 марта 2024 года. – Минск : Академия управления при Президенте Республики Беларусь, 2024. – С. 544–545.