

## **Экспертное заключение**

Исследование проведено на основании запроса от 28.01.2016 № 01-10-1989/16-0-0 за подписью первого заместителя Комитета по транспорту Санкт-Петербурга Е.Г. Осинцевой.

На Комитет по транспорту Санкт-Петербурга возложена организация регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

Взаимоотношения между перевозчиком и пассажиром строятся на основании договора перевозки, вменяющего в обязанности пассажира оплатить проезд и провоз багажа.

Вместе с тем имеют место случаи неисполнения пассажирами обязательств по договору перевозки в части оплаты проезда и провоза багажа (т.н. безбилетный проезд), что ведет к недополучению дохода перевозчиками и сокращению их возможностей в части развития материально-технической базы регулярных перевозок, в результате чего страдает качество перевозок.

### **Перед специалистами были поставлены вопросы:**

1. Существуют ли основания для установления гражданско-правовых штрафов за безбилетный проезд?
2. Каковы квалифицирующие признаки безбилетного проезда в общественном транспорте при использовании электронной формы оплаты проезда?

По существу представленных вопросов можно пояснить следующее.

### **1. Существуют ли основания для установления гражданско-правовых штрафов за безбилетный проезд?**

**1.1.** Применительно к Санкт-Петербургу проблема применения мер ответственности за безбилетный проезд при осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации (далее – **перевозки**) может быть рассмотрена в двух плоскостях:

а) деятельности федеральных органов исполнительной власти Российской Федерации и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в части организации транспортного обслуживания и применения мер административного воздействия;

б) в рамках договора перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, заключаемым между перевозчиком и пассажиром (далее – договор перевозки).

При этом ни одно из указанных направлений не исключает возможности внесения изменений в действующее законодательство, предполагающих оптимизацию ответственности за безбилетный проезд при

осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации.

**1.2. Отношения, связанные с организацией транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом в пригородном сообщении, возникают между органами власти и перевозчиками.**

Подпунктом 12 п.2 ст.26.3 Федерального закона от 06.10.1999 № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации»<sup>1</sup> к полномочиям органов государственной власти субъекта Российской Федерации по предметам совместного ведения, осуществляемым данными органами самостоятельно за счет средств бюджета субъекта Российской Федерации, относится решение вопросов, в том числе, по организации транспортного обслуживания населения воздушным, водным, автомобильным транспортом, включая легковое такси, в межмуниципальном и пригородном сообщении и железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, осуществления регионального государственного контроля в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси.

Отношения по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (далее - регулярные перевозки) регулируются Гражданским кодексом Российской Федерации, Федеральным законом от 13.07.2015 № 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»<sup>2</sup> (далее – Закон о перевозках), Федеральным законом от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»<sup>3</sup> (далее – УАТ), другими федеральными законами, регулирующими отношения по организации регулярных перевозок, и принимаемых в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.

Неисполнение пассажирами обязательств по договору перевозки в части оплаты проезда и провоза багажа ведет к недополучению доходов перевозчиками и повышает риски прекращения последними перевозочной деятельности вследствие ее недофинансирования или ухудшения качества предоставляемых услуг.

**1.3. В административном порядке сократить число лиц, уклоняющихся от оплаты проезда и провоза багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом можно несколькими способами:**

<sup>1</sup> Собрание законодательства РФ. 1999. № 42. Ст.5005.

<sup>2</sup> Собрание законодательства РФ. 2015. № 29 (часть I). Ст.4346.

<sup>3</sup> Собрание законодательства РФ. 2007. № 46. Ст.5555.

1) Установление на федеральном уровне административной ответственности за безбилетный проезд и провоз багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

За безбилетный проезд в ходе осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП) административная ответственность не установлена (ст.11.18).

Внесение изменений в ст.11.18 КоАП в части установления административной ответственности за безбилетный проезд и провоз багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом с определением лиц, уполномоченных рассматривать дела об указанных административных правонарушениях и составлять протоколы о таких административных правонарушениях, позволит снизить количество такого рода нарушений.

2) В качестве альтернативного варианта можно рассмотреть возможность наделения субъектов РФ правом установления административной ответственности за безбилетный проезд пассажиров и провоз багажа.

Принимая во внимание ограничения, положения ст.1.3 КоАП РФ, определяющих предметы ведения и исключительную компетенцию Российской Федерации, а также ст.1.3.1 КоАП РФ, определяющих предметы ведения субъектов Российской Федерации, законом субъекта Российской Федерации не может быть установлена административная ответственность за нарушение правил и норм, предусмотренных законами и другими нормативными актами Российской Федерации (абз.3 п.1 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 24.03.2005 № 5 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях»).

Вместе с тем, как указано в Определении Верховного Суда РФ от 24.11.2004 № 12-Г04-7, анализ п. 3 ч. 1 ст. 1.3 КоАП РФ в совокупности с положениями ст. 11.18 КоАП и содержанием п. 2 ст. 3 ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов РФ» свидетельствует о том, что вопросы установления административной ответственности за безбилетный проезд пассажиров в автомобильном транспорте городского и пригородного сообщения и в электротранспорте федеральный законодатель не отнес к вопросам, имеющим федеральное значение.

И хотя формальные препятствия для установления административной ответственности нормативными правовыми актами субъектов РФ за безбилетный проезд пассажиров и провоз багажа отсутствуют, учитывая отрицательную практику, складывающуюся в регионах, и в целях придания определенности процессам установления предметов ведения субъектов Российской Федерации в области законодательства об административных

правонарушениях необходимо наделить субъекты РФ правом установления такой ответственности.

Кроме того, поскольку к полномочиям органов государственной власти субъектов Российской Федерации относится решение вопросов организации транспортного обслуживания населения, считаем целесообразным отнести к полномочиям органов государственной власти субъектов Российской Федерации полномочия по осуществлению регионального государственного контроля в сфере организации транспортного обслуживания населения.

В соответствии с ч.1, 2 ст.41 Закона Санкт-Петербурга от 31.05.2010 № 273-70 «Об административных правонарушениях в Санкт-Петербурге»<sup>4</sup> проезд в наземном пассажирском транспорте общего пользования в Санкт-Петербурге без проездного билета или провоз багажа без его оплаты влечет наложение административного штрафа в размере пятисот рублей.

Такой подход приведет к увеличению доходов бюджетов субъектов Российской Федерации и стимулированию граждан к регулярному приобретению билетов на проезд, что, в свою очередь, увеличит доходы перевозчиков, необходимые для развития регулярных перевозок.

Вместе с тем, меры административно-правового характера не могут характеризоваться в качестве единственно возможных, поскольку их применение будет всегда иметь выборочный характер, обуславливаемый невозможностью обеспечения тотального контроля со стороны контролирующих органов за процессом внесения пассажирами провозной платы.

Следовательно, установление мер административной ответственности за безбилетный проезд не является высокоэффективным способом обеспечения исполнения пассажирами обязанности по оплате проезда и провоза багажа.

**1.4.** Проблема внесения провозной платы пассажирами может быть решена за счет установления гражданско-правовых штрафов за безбилетный проезд.

Взаимоотношения между перевозчиком и пассажиром строятся на основании договора перевозки, в силу которого перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа и за провоз багажа. Заключение договора перевозки пассажира удостоверяется билетом, форма которого устанавливается в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами (п.1, 2 ст.786 ГК РФ).

В силу п.1, 2 ст.20 УАТ заключение договора перевозки пассажира удостоверяется билетом, обязательные реквизиты которого билета устанавливаются правилами перевозок пассажиров.

---

<sup>4</sup> Вестник Законодательного Собрания Санкт-Петербурга. 2010. № 21.

Утвержденные во исполнение п.1 ст.3 УАТ Правительством РФ «Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» (утв. постановлением Правительства РФ от 14.02.2009 № 112) (далее – Правила перевозок) устанавливают возможность осуществления проезда пассажиров по маршрутам регулярных перевозок только по билетам (п.42), а также формы и обязательные реквизиты билетов (п.43).

Для применения мер гражданско-правовой ответственности к пассажирам, не оплатившим проезд и провоз багажа, необходимо соблюдение ряда условий:

- заключение договора перевозки пассажира и багажа общественным транспортом;
- осуществление перевозки легализованным в установленном порядке перевозчиком.

### **1.5. Должен быть заключен договор перевозки пассажира и багажа.**

Регулярные перевозки пассажиров и багажа осуществляются на основании публичного договора перевозки пассажира по маршруту регулярных перевозок и относятся к перевозкам транспортом общего пользования (п.1, 2 ст.19 УАТ, п.2 ст.789 ГК РФ). Цена услуг должна быть одинаковой для потребителей соответствующей категории. Отказ перевозчика от заключения публичного договора при наличии возможности осуществить перевозку пассажира и его багажа не допускается (п.2,3 ст.426 ГК РФ).

В отличие от большинства транспортных договоров на перевозку пассажиров, где билеты приобретаются ими до момента начала перевозки, что и служит моментом заключения договора перевозки пассажира и обуславливает консенсуальный характер последнего, заключение договора перевозки пассажира общественным транспортом имеет свои особенности.

Как отмечал в свое время Е.Д. Шешенин, «...специфика этих договоров состоит в том, что самая деятельность городского транспорта является офертой, обращенной ко всем гражданам. Акцепт пассажира выражается в его действиях (пассажир вошел в трамвай, троллейбус и т.д.)»<sup>5</sup>.

Из п.3 ст.426 ГК РФ с учетом специфики организации перевозок общественным транспортом следует, что пассажир совершает действия, направленные на заключение договора путем совершения действий, свидетельствующих о принятии оферты в целом (п.3 ст.438 ГК РФ). В этом случае из поведения пассажира явствует его воля совершить сделку (п.2 ст.158 ГК РФ).

**Таким образом, заключение договора перевозки общественным транспортом определяется моментом входа пассажира в салон транспортного средства, после наступления которого стороны обязаны приступить к его исполнению – перевозчик перевезти пассажира по**

<sup>5</sup> Шешенин Е.Д. В кн.: Советское гражданское право: Учебник: В 2 т. / Под ред. О.А. Красавчикова. Т. 2. С. 254.

**установленному маршруту регулярных перевозок с высадкой в установленном месте, а пассажир – оплатить поездку.**

В связи с этим трудно согласиться с уточнением Д.В. Мурзина<sup>6</sup>, связывающего возникновение по оплате проезда в городском автомобильном и наземном электрическом транспорте с момента, когда за пассажиром закрылись двери трамвая или троллейбуса, а само транспортное средство начало движение к следующей остановке.

#### **1.6. Осуществление перевозки легализованным в установленном порядке перевозчиком.**

Перечень организаций, обязанных осуществлять перевозки, признаваемые перевозками транспортом общего пользования, публикуется в установленном порядке (абз.2 п.1 ст.789 ГК РФ).

Часть ч.2, 3 ст.26 Закона о перевозках обязывает размещать для ознакомления без взимания платы сведения, включенные в реестры маршрутов регулярных перевозок, на официальных сайтах уполномоченного федерального органа исполнительной власти, уполномоченных органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации или уполномоченных органов местного самоуправления, к полномочиям которых в соответствии со ст.25 указанного закона относится ведение данных реестров.

Состав таких сведений определяется ч.1 ст.26 Закона о перевозках в включает в себя, в частности: характеристику маршрута регулярных перевозок (порядковый номер, трассу с указанием остановочных пунктов, протяженность, порядок посадки и высадки пассажиров, вид регулярных перевозок) и транспортных средств, сведения о перевозчике.

Именно перевозчик, указанный в реестре, что свидетельствует о его соответствии установленным законом критериям, имеет право осуществлять перевозки транспортом общего пользования. Таким способом пассажир заранее информируется о том, кто из перевозчиков обязан осуществлять перевозку по определенному маршруту по обращению гражданина и на равных условиях, соответственно, с взиманием платы за проезд по установленным тарифам<sup>7</sup> и соблюдением иных условий перевозки, включая ответственность пассажира за ненадлежащее исполнение договора.

Соответственно, при перевозке пассажира и багажа перевозчиком, не имеющим права осуществлять перевозки по маршруту регулярных перевозок, меры административно-правовой или гражданско-правовой ответственности за безбилетный проезд применяться не должны.

Вместе с тем, отсутствие у перевозчика правового основания (договора) на осуществление перевозок по регулярным маршрутам, обусловленное нарушениями со стороны самого публично-правового образования, не может служить основанием к квалификации деятельности

<sup>6</sup> В кн.: Постатейный комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй: в 3 т. / И.В. Бандурина, А.В. Демкина, Л.Г. Ефимова и др.; под ред. П.В. Крашенинникова. М: Статут, 2011. Т. 2.

<sup>7</sup> Определение Верховного Суда РФ от 13.05.2002 N 4-Г02-8 // СПС КонсультантПлюс.

перевозчика в качестве нелегальной<sup>8</sup> и приводить к невозможности привлечения безбилетного пассажира к ответственности.

Таким образом, при осуществлении перевозок имеет значение не тип транспортного средства (автобус определенной вместимости), а характер оказываемой услуги<sup>9</sup> – перевозка пассажиров и багажа транспортом общего пользования.

### **1.7. Основной обязанностью пассажира является оплата проезда.**

Продажа билетов для проезда производится как в транспортных средствах (кондукторами или водителями), так и в специализированных пунктах и иных местах продажи билетов вне транспортных средств (п.49 Правил перевозок).

Соответственно, пассажир обязан либо оплатить проезд в транспортном средстве, либо предъявить ранее приобретенный билет.

В ст.793 ГК РФ и ст.3, 35 УАТ отсутствует специальное регулирование в части установления оснований ответственности пассажира за безбилетный проезд.

Согласно п.84, 87 Правил перевозок лицо, являющееся безбилетным, оплачивает проезд от пункта посадки до пункта назначения в порядке, установленном перевозчиком. Если указанное лицо заявляет о желании покинуть транспортное средство, оплате подлежит проезд до пункта, в котором такое лицо покинет транспортное средство. Если невозможно определить пункт посадки, стоимость проезда исчисляется от начального пункта отправления транспортного средства (аналогичное регулирование имеет место за перевозку багажа без оплаты и провоз ручной клади сверх установленной нормы бесплатного провоза).

В отличие от административной ответственности за безбилетный проезд, гражданско-правовая ответственность выражается в том, что уплата административного штрафа не освобождает пассажира от обязанности внести перевозчику проездную плату, которая в данном случае трактуется как возмещение перевозчику его убытков<sup>10</sup>.

Оплата стоимости проезда (перевозки багажа, ручной клади) не освобождает от уплаты штрафов за безбилетный проезд, перевозку багажа без оплаты и провоз ручной клади сверх установленной нормы бесплатного

---

<sup>8</sup> В частности, не является основанием к отказу в компенсации перевозчику не возмещенных ему затрат (расходов) на осуществление перевозок, которые являются социально значимыми и необходимыми для населения услугами, подлежащими оказанию по утвержденным регулярным маршрутам и установленным тарифам в отношении всех, кто пожелает воспользоваться правом на проезд (пост. Президиума ВАС РФ от 25.06.2013 № 1838/13). Допущенные самой администрацией нарушения не позволяют ей извлекать преимущества из своего незаконного поведения (пост. Президиума ВАС РФ от 13.01.2011 №11680/10, от 06.09.2011 № 4905/11, от 14.02.2012 № 12035/11).

<sup>9</sup> Постановление ФАС Северо-Западного округа от 28.11.2003 № А42-1842/03-17.

<sup>10</sup> Мурзин Д.В, в кн.: Постатейный комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй: в 3 т. / И.В. Бандурина, А.В. Демкина, Л.Г. Ефимова и др.; под ред. П.В. Крашенинникова. М: Статут, 2011. Т. 2; Пешенин Е.Д. в кн.: Советское гражданское право: Учебник: В 2 т. / Под ред. О.А. Красавчикова. Т. 2. С. 255.

провоза, установленных КоАП и законами субъектов Российской Федерации (п.88 Правил перевозок).

Статья 394 ГК РФ, устанавливающая соотношение убытков и неустойки, допускает установлением законом случая, когда убытки могут быть взысканы в полной сумме сверх неустойки.

**Таким образом, гражданское законодательство не исключает возможности установления законом штрафа (как вида неустойки – ст.330 ГК РФ) за проезд без оплаты, перевозку багажа без оплаты и провоз ручной клади сверх установленной нормы бесплатного провоза.**

1.8. Показательными в этой части являются изменения и дополнения, внесенные<sup>11</sup> в ст.82 Федерального закона от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»<sup>12</sup> в части установления гражданско-правовой ответственности за безбилетный проезд на железнодорожном транспорте и отказе от административной ответственности. За отказ физического лица от приобретения билета составляется акт и с безбилетного физического лица взыскивается штраф в размере, установленном статьей 110.1 указанного Устава.

**С учетом сказанного выше, считаем возможным установить гражданско-правовую ответственность в виде штрафа за безбилетный проезд и провоз багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.**

*Для этого в УАТ необходимо внести изменения, дополнив ст.20 УАТ пунктом 7 следующего содержания: «за проезд без оплаты, перевозку багажа без оплаты и провоз ручной клади сверх установленной нормы бесплатного провоза в ходе осуществления регулярных перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, в случае отказа физического лица от приобретения билета (оплаты провоза багажа, ручной клади) безбилетным физическим лицом уплачивается перевозчику штраф в транспортном средстве в пятидесятикратном размере установленного тарифа на перевозку пассажира, применяемого на маршруте регулярных перевозок в транспортном средстве, в котором обнаружено безбилетное физическое лицо. Уплата штрафа осуществляется на основании предоставленного безбилетным физическим лицом документа, удостоверяющего его личность, и составленного уполномоченным перевозчиком лицом акта в порядке, установленном правилами перевозок пассажиров».*

**ВЫВОД: основания для установления гражданско-правовых штрафов за безбилетный проезд существуют, для чего необходимо**

<sup>11</sup> См. Федеральный закон от 06.04.2015 № 81-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» в части регулирования ответственности за безбилетный проезд на железнодорожном транспорте и о признании утратившими силу пунктов 1 и 2 части 1 статьи 11.18 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // Собрание законодательства РФ. 2015. № 14. Ст.2021.

<sup>12</sup> Собрание законодательства РФ. 2003. № 2 С.т.170.



**внести соответствующие изменения в Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».**

**2. Каковы квалифицирующие признаки безбилетного проезда в общественном транспорте при использовании электронной формы оплаты проезда?**

**2.1.** Согласно п.83 «Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» (утв. постановлением Правительства РФ от 14.02.2009 № 112) безбилетным является лицо: а) обнаруженное при проверке в транспортном средстве без билета; б) предъявившее билет без отметки о гашении, если гашение билета является обязательным; в) предъявившее поддельный билет; г) предъявившее билет, срок действия которого истек или в котором указана фамилия и номер документа, удостоверяющего личность, не соответствующие фамилии и номеру, которые указаны в предъявленном этим лицом документе, удостоверяющем личность; д) предъявившее ранее использованный билет; е) предъявившее билет, предназначенный для лица, которому предоставлено преимущество по оплате проезда, и не имеющее при себе документа, подтверждающего право на предоставление указанного преимущества.

Пункт 45 Правил перевозок допускает ситуацию, при которой используются билеты, в которых все реквизиты или их часть указаны в электронном виде. В этом случае перевозчик при обращении к нему пассажира обязан предоставить ему информацию обо всех реквизитах билета, указанных в электронном виде, в том числе о сроке окончания действия билета и об оставшемся количестве поездок.

**2.2.** Действующее законодательство допускает применение электронных форм оплаты проезда в общественном транспорте с использованием различного рода электронных карт при условии оборудования транспортных средств бортовым оборудованием системы электронного контроля оплаты проезда.

И здесь возможны два способа оплаты:

а) использование электронного билета, оплаченного в специализированных пунктах и иных местах продажи билетов вне транспортных средств (п.49 Правил перевозок), как правило, в виде предоплаченного количества поездок на общественном транспорте;

б) продажа электронных билетов для проезда непосредственно в транспортных средствах с их оплатой с использованием электронных платежных средств.

Бортовое оборудование системы электронного контроля оплаты проезда, устанавливаемое на общественном транспорте, способно к применению обоих вариантов оплаты путем решения следующих задач:

- регистрация (гашение) электронных проездных билетов;
- формирование и хранение в энергонезависимой памяти транзакций по результатам регистрации электронных билетов в течение маршрута;
- формирование и хранение технологических транзакций;
- передача в программно-аппаратные комплексы перевозчика данных по накопленным зарегистрированным транзакциям.

Оплата приобретения электронного билета в местах продажи билетов вне транспортных средств означает предварительную оплату предстоящих поездок и приобретение права требования их осуществления на объявленных перевозчиком условиях.

В такой ситуации в транспорте осуществляется не оплата проезда, а подтверждение ранее произведенной оплаты проезда и приобретения билета с помощью принадлежащих пассажирам электронных карт и системы электронного контроля оплаты проезда, устанавливаемой на общественном транспорте.

**Соответственно, безбилетным будет считаться пассажир, не только соответствующий одному из поименованных в п.83 Правил перевозок критериев, но и не осуществивший регистрацию (гашение) электронного билета в энергонезависимой памяти транзакций установленного на транспортном средстве бортового оборудования системы электронного контроля оплаты проезда в течение маршрута (иными словами, не приложивший свою электронную карту к считывающим устройствам системы контроля).**

Такое основание для квалификации пассажира в качестве безбилетного в п.83 Правил перевозок отсутствует.

Иные случаи проезда пассажира без билета охватываются перечисленными в п.83 Правил перевозок критериями.

**2.3. Правила перевозок, хотя и допускают использование электронных билетов, специальным образом не устанавливают ни понятие «электронного билета», ни условия для признания пассажира безбилетным.**

Для устранения неопределенности в правовом регулировании необходимо дополнить п.42 «Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» понятием электронный билет: *«Электронный билет - электронный документ, удостоверяющий право на проезд и/или провоз багажа в общественном транспорте при осуществлении регулярных перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, подтверждающий заключение договора между перевозчиком и пассажиром, содержащий защищенную информацию о праве пассажира на проезд и провоз багажа и позволяющую идентифицировать пассажира. Электронный билет может быть: а) разовым для проезда в транспортном средстве, в котором приобретен билет либо с фиксированной датой и временем отправления либо с открытой датой отправления в пределах указанного срока; б) длительного*

*пользования для проезда, предоставляющий право на фиксированное количество поездок в течение указанного срока действия либо на совершение поездок в пределах фиксированной суммы либо на неограниченное количество поездок в течение указанного срока действия».*

С учетом этого, понятие безбилетного лица должно быть расширено за счет добавления в п.83 «Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» пункта «ж» следующего содержания: «*ж) лицо, не осуществившее регистрацию (гашение) электронного билета в энергонезависимой памяти транзакций установленного на транспортном средстве бортового оборудования системы электронного контроля оплаты проезда в течение маршрута».*

**2.4.** Продажа электронных билетов для проезда непосредственно в транспортных средствах с их последующей оплатой посредством электронного средства платежа («электронного кошелька») или банковской карты, имеющих у пассажиров, осуществляется с использованием системы электронного контроля оплаты проезда, устанавливаемой на транспортном средстве.

В соответствии с п.19 ст.3 Федерального закона от 27.06.2011 № 161-ФЗ «О национальной платежной системе»<sup>13</sup> (далее – Закон о НПС) электронное средство платежа – это средство и (или) способ, позволяющие клиенту оператора по переводу денежных средств составлять, удостоверить и передавать распоряжения в целях осуществления перевода денежных средств в рамках применяемых форм безналичных расчетов с использованием информационно-коммуникационных технологий, электронных носителей информации, в том числе платежных карт, а также иных технических устройств.

Как отмечается в письме Банка России от 20.12.2013 № 249-Т «О предоставлении клиентам - физическим лицам информации об особенностях оказания услуг по переводу электронных денежных средств»<sup>14</sup> электронными средствами платежа, предназначенными для осуществления перевода электронных денежных средств, являются, в частности, так называемые «электронные кошельки», доступ к которым может осуществляться с использованием компьютеров, мобильных устройств, в том числе посредством устанавливаемого на этих устройствах специального программного обеспечения, а также банковские предоплаченные карты.

Денежные средства пассажира при использовании электронного платежного средства в транспортном средстве перечисляются не в момент контакта электронного средства платежа пассажиров с системой электронного контроля оплаты проезда, устанавливаемой на транспортном средстве, а после передачи информации с транспортного средства в кредитную организацию.

<sup>13</sup> Собрание законодательства РФ. 2011. № 27. Ст.3872.

<sup>14</sup> Вестник Банка России. 2014. № 2.

Вместе с тем, оказывать услуги по переводу электронных денежных средств в соответствии с законодательством Российской Федерации вправе только кредитные организации<sup>15</sup>. Банк России<sup>16</sup> обратил внимание на то, что в соответствии с ч.2 ст.12 Закона о НПС лицо, не являющееся оператором электронных денежных средств, не вправе становиться обязанным по электронным денежным средствам (п.18. ст.3 Закона о НПС) и осуществлять перевод электронных денежных средств, который отнесен к банковским операциям п.9 ч.1 ст.15 Федерального закона от 02.12.1990 № 395-1 «О банках и банковской деятельности»<sup>17</sup>.

К примеру, в Санкт-Петербурге используется единый электронный проездной «Подорожник», предоставляющий право на совершение поездок на основных видах городского наземного и подземного пассажирского транспорта в пределах фиксированной суммы и является следующим этапом развития системы электронного контроля оплаты проезда в Санкт-Петербурге. Данный электронный билет имеет гибкую тарифную политику, позволяющую при его регулярном использовании в общественном транспорте получать пассажирам существенные скидки. Срок действия карты «Подорожник» не ограничен, фиксируются только операции по списанию с электронного кошелька. Для использования электронной карты необходимо пополнить баланс на произвольную сумму. При онлайн платежах требуется дополнительная активация в терминалах метрополитена. Пополнить проездной билет «Подорожник» можно следующими способами: 1) в кассах метрополитена; 2) через терминалы самообслуживания метрополитена; 3) через Интернет с помощью специальных он-лайн сервисов; 4) с помощью СМС (SMS). Карту достаточно приложить к желтому кругу турникета метрополитена или к валидатору на поручне в салоне наземного транспорта. При наличии достаточной суммы с проездного спишется стоимость поездки с учетом накопительной системы<sup>18</sup>. Существуют иные типы электронных платежных средств, использование которых осуществляется по аналогичной схеме<sup>19</sup>.

Не оценивая правомерность использования подобных электронных платежных средств, что не составляет предмет исследования в рамках настоящего экспертного заключения, следует отметить, что квалифицирующим признаком безбилетного проезда в общественном транспорте при использовании электронной формы оплаты проезда будет несовершение пассажиром действий по оплате проезда через систему электронного контроля оплаты проезда (т.е. отсутствие контакта

<sup>15</sup> П.1.4 Памятки «Об электронных денежных средствах» / Письмо Банка России от 20.12.2013 № 249-Т «О предоставлении клиентам - физическим лицам информации об особенностях оказания услуг по переводу электронных денежных средств» // Вестник Банка России. 2014. № 2.

<sup>16</sup> Информация Банка России от 28.02.2013 «О применении отдельных положений Федерального закона «О национальной платежной системе» // Вестник Банка России. 2013. № 15.

<sup>17</sup> Собрание законодательства РФ. 1996. № 6. Ст.492.

<sup>18</sup> Информация с сайта <http://www.transportspb.com/podorozhnik/>.

<sup>19</sup> См. официальный сайт СПб ГУП «Петербургский метрополитен» <http://www.metro.spb.ru/cnblt2.html>

электронного платежного средства пассажира со считывающим устройством системы контроля).

**ВЫВОД:** Квалифицирующими признаками безбилетного проезда в общественном транспорте при использовании электронной формы оплаты проезда будет наличие одного из поименованных в п.83 Правил перевозок критериев, а также несовершенство пассажиром действий по оплате проезда через систему электронного контроля оплаты проезда (т.е. отсутствие контакта электронного платежного средства пассажира со считывающим устройством системы контроля).

Исследование в объеме 13 страниц.

Директор Центра экспертиз  
«ДД» марта 2016г.



Л.А. Цветкова

В документе прошито, пронумеровано 13 (тринадцать) листов.

Директор Центра экспертиз \_\_\_\_\_ Цветкова Г.А.

Дата 22.03. 2016 г.

