



ФЕДЕРАЦИЯ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ РОССИИ

Federation of Russian Car Owners

«За равенство и безопасность на дорогах»

Москва, 117036, ул. Гримау 10а стр.1, email: far495@mail.ru.

25.02.2016 г.

г. Москва

**Руководителю Администрации
Президента Российской Федерации**

С.Б Иванову

Уважаемый Сергей Борисович!

По распоряжению Президента Российской Федерации от 16.02.2016 г. образованна рабочая группа по мониторингу и анализу правоприменительной практики в сфере предпринимательства.

Федерация автовладельцев России занимает активную позицию не только в защите и лоббировании прав автомобилистов, но и в вопросах экономического и социального развития транспортных систем Российской Федерации. Совместно с объединениями бизнеса такси, общественными организациями, профсоюзами, международными организациями и ведущими экспертами в сфере государственного регулирования деятельности такси ФАР проводит системную работу по анализу и изучению некоторых проблем, связанных с системами регулирования деятельности такси в условиях изменения технологического уклада.

Широкое развитие интернета, информационных технологий и спутниковой навигации на автомобильном транспорте требуют новых законодательных решений и управленческих подходов к организации транспортного обслуживания населения. Наиболее остро влияние проходящей во всем мире 4-й технологической революции выражается в функционировании такого важного вида автомобильного транспорта как такси. Мы считаем, что во многом то, что сейчас происходит в такси как во всем мире, так и в России, окажет влияние не только на принципы и методы государственного управления транспортными системами, но и на отношении правительств к базовым принципам – социальным и трудовым гарантиям граждан.

Экономика совместного потребления, или «долевая экономика», – вот что лежит в основе системы транспортного обслуживания населения, которая за последние несколько лет распространилась по национальным рынкам такси практически всех стран, включая Россию. Ее суть – в коммерческом использовании личных автомобилей и их водителей с помощью так называемых «он-лайн сервисов», наиболее ярким из которых является американская транснациональная корпорация Uber. Фактически долевая экономика – это процесс получения своего процента дохода цепочкой посредников.

Основной задачей таких посредников в сфере такси является привлечение к выполнению коммерческих операций на товарных рынках как можно большего количества неквалифицированных исполнителей. При этом фактически вводится новая феодальная система занятости населения, не предполагающая никаких социальных и

трудовых гарантий. Формируется новый вариант феодальных отношений: при том, что IT-компании аккумулируют все финансовые потоки исполнителей, сами эти компании не несут никакой ответственности за полноту, качество исполнения услуги и безопасность перевозок. Всю эту ответственность, как и налоговую нагрузку, несет конечный исполнитель — водитель, вынужденный подчиняться порядку, установленному IT-компаниями, которые при формировании тарифов исходят из величины расходов только на коммуникацию водителя и пассажира.

Проблема необходимости изменения модели регулирования взаимоотношений в сфере такси носит глобальный характер. Протестные выступления таксистов за последний год прокатились по всему миру, включая, казалось бы, устоявшиеся национальные рынки такси.

В Российской Федерации основными факторами, влияющими на состояние рынков транспортного обслуживания населения в субъектах Российской Федерации, являются:

1. Неправильное правоприменение действующего федерального законодательства, регулирующего основные принципы оказания услуг на автомобильном транспорте, органами законодательной и исполнительной власти, судебными инстанциями и участниками рынка.
2. Нереализация субъектами Российской Федерации имеющихся полномочий по нормативно – правовому закреплению норм и требований по организации транспортного обслуживания населения легковыми такси на своей территории.

Анализ некоторых системных проблем правоприменения действующего федерального законодательства в сфере такси ФАР изложила в своем обращении к депутатам Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации: <http://www.autofed.ru/?p=13995>

Учитывая обнародованные СМИ данные об инвестициях в размере около 500 млн. долл. США, сделанными несколькими известными российскими компаниями в компанию Uber, считаем крайне важным обратить внимание на риски для государства, при сохранении и развитии экономики совместного пользования в транспортном обслуживании населения.

Административные риски – отсутствие возможности транспортного планирования, бессмысленность государственного контроля, кратное снижение уровня безопасности дорожного движения и транспортной безопасности.

Экономические риски – совокупные потери бюджетов всех уровней в объеме свыше 10 млрд. руб. в год, сокращение рабочих мест в смежных отраслях, кратное снижение закупок новых легковых автомобилей для использования в такси.

Социальные риски – увеличение средней продолжительности работы водителей такси до 18-20 часов в сутки; фактическая отмена социальных и трудовых гарантий; банкротство предприятий малого и среднего бизнеса такси.

Проблемами разработки новых принципов регулирования деятельности такси занимаются экспертные институты на международном уровне.

Рабочая группа «Разумный ход» была создана решением Совета по автомобильному транспорту Координационного транспортного совещания СНГ от 29 мая 2014 года. Международный союз автомобильного транспорта (The International Road Transport Union — IRU) откликнулся на обращение организаторов рабочей группы и согласился выполнять функции ее секретариата. Участниками рабочей группы являются 32 специалиста в области пассажирского транспорта и таксомоторных перевозок из девяти стран СНГ. Работу по направлению «такси» в рабочей группе возглавляет эксперт ФАР.

Рабочей группой разработаны рекомендации по совершенствованию законодательства в сфере легкового такси, которые были рассмотрены на заседании Исполкома КТС СНГ под председательством Министра транспорта РФ М.Ю. Соколова 03.12.2015 года.

Рекомендации содержат комплексный анализ гражданского, административного, трудового, налогового и местного законодательства в сфере такси. Предложения по совершенствованию законодательства базируются на использовании ГИС с целью осуществления государственного регионального контроля и организации транспортного обслуживания населения легковыми такси: http://www.iru-cis.ru/detail_publications/id.149

Учитывая социально-экономическую важность для государства изложенных вопросов, прошу Вас рассмотреть возможность включить в повестку очередного заседания рабочей группы по мониторингу и анализу правоприменительной практики в сфере предпринимательства вопрос о состоянии транспортного обслуживания населения легковым такси в субъектах Российской Федерации.

Приложения:

1. Обращение ФАР к депутатам Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации – 6 стр. (опубликовано на сайте ФАР 5 февраля 2016 <http://www.autofed.ru/?p=13995>)
2. Рекомендации по совершенствованию законодательства в сфере легкового такси – 11 стр.



ФЕДЕРАЦИЯ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ РОССИИ

Federation of Russian Car Owners

«За равенство и безопасность на дорогах»

Москва, 117036, ул. Гримау 10а стр.1, email: far495@mail.ru.

05.02.2016 г.

г. Москва

Обращение к Депутатам Государственной Думы ФС РФ

О деятельности компании Uber в Российской Федерации

В начале XXI века произошло существенное изменение технологий ведения таксомоторного бизнеса. Простота, легкость и минимальная себестоимость коммуникаций между пассажиром и водителем, обусловленная широким развитием информационных технологий и применением спутниковой навигации в организации поездок на такси, привели к появлению нового типа диспетчерских онлайн-центров, стремящихся к глобализации и охвату региональных рынков таксомоторных перевозок.

Так, в городах Российской Федерации – Москве, Санкт-Петербурге, Екатеринбурге, Казани, Новосибирске, Ростове-на-Дону и Сочи — осуществляет свою деятельность на товарном рынке транспортного обслуживания населения транснациональная корпорация Uber. Объявленной официально стратегической целью компании Uber, является их присутствие во всех городах России с населением более 100 тысяч человек.

Компания Uber, фактически присвоила себе широкое развитие спутниковой навигации и информатизации пассажирских перевозок, выдавая их развитие за «новые технологии», которые продвигаются исключительно ими. При этом количество приложений по вызову такси по всему миру, перевалило уже за сотню тысяч, а в России – практически каждая средняя организация на рынке транспортного обслуживания населения легковым такси имеет свое приложение, пусть не с таким красивым интерфейсом. Приложение по вызову такси, в настоящее время, способен написать практически любой программист за небольшие деньги, и оно точно также будет мгновенно соединять водителя и потенциального пассажира. Поэтому основной вопрос в этом бизнесе – сколько водителей работает в системе. От этого зависит время подачи автомобиля, и соответственно – популярность приложения у населения.

Uber постоянно подчеркивает что они «намного лучше классического такси». При этом под «классическим такси» они подразумевают «такси на улице». Но согласно российскому и подавляющему большинству других законодательств – в такси существует и «такси от бордюра или со стоянки» и «такси по вызову». Да, до технологической революции, основным способом использования такси было – такси на улице. Но сейчас, до 95% использования такси – это такси по вызову.

Uber фактически «приватизировал» исконный способ использования такси, сформировав в головах у потребителей искусственное противопоставление «такси – это на улице, а по вызову – это приложение, «сервис».

Uber повсеместно заявляет об «эффективности экономики совместного потребления», на основе которой базируется его бизнес-модель – привлечение к коммерческим перевозкам владельцев частных легковых автомобилей. При этом для граждан России это означает полную отмену социальных и трудовых гарантий, превращение водителей в если не роботов, то рабов. Все красивые цифры «сколько можно заработать, будучи партнером» — рассчитываются исходя из работы по 12 часов в сутки, 365 дней в году. Экономика совместного пользования – это уничтожение рабочих мест, социальных и трудовых гарантий. Взамен предлагается подработка, не отвечающая требованиям безопасности и качества. Раньше в России таких называли «бомбилами». Разница – в наличии у современных бомбил планшета для связи с «сервисом».

«Освоение малоиспользуемых активов населения» — один из постулатов экономики совместного потребления. В случае с компанией Uber — это личные автомобили – означает сокращение спроса крупнейшего корпоративного покупателя новых автомобилей – отрасли такси. Так, по данным Росстата, за 3 года присутствия компании Uber в России, такси закупило всего 50000 новых автомобилей, при потенциальных потребностях в 100000 новых легковых автомобилей в год – в шесть раз меньше.

Компания Uber, утверждает, что работает в городах Российской Федерации «в соответствии с российским законодательством».

У нас есть документально зафиксированные факты работы по заказам компании Uber водителей, не имеющих разрешения в разных городах России. А в Москве, компания Uber недавно организовала платное оформление разрешений на подставные фирмы в Московской области, где отсутствуют требования желтого цвета для автомобилей такси.

Известные по всему миру лоббистские усилия компании Uber привели к тому, что им дозволено работать в России по законодательству Нидерландов. Вот выдержки из внутренних правил компании Uber для пассажиров:

«Принимая настоящие Условия для пользователя и используя Приложение или Сервис, вы соглашаетесь с тем, что вы должны защищать, освобождать от ответственности и ограждать компанию Uber, ее Аффилированные лица и лицензиаров, и каждого из должностных лиц, директоров, других пользователей, сотрудников, юристов и агентов от любых и всех претензий, затрат, ущерба, убытков, обязательств и расходов (включая судебные издержки и расходы).

Uber будет взимать плату за транспортные услуги, Вы соглашаетесь с тем, что вы будете оплачивать все транспортные услуги, которые вы приобретаете у Поставщика транспортных услуг, и что компания Uber может списать средства с кредитной карты, предоставленной вами при регистрации на предоставление Сервиса по оказанию транспортных услуг (включая любые налоги и пени, в зависимости от обстоятельств), которые могут быть начислены или возникнуть в связи с вашим аккаунтом. Вы несете ответственность за своевременное осуществление всех платежей и за предоставление компании Uber действительной кредитной карты для осуществления всех платежей в любой момент времени. Никакой платеж не подлежит возмещению.

Настоящие Условия для пользователя подчиняются законодательству Нидерландов. Любой спор, разногласие или претензия, вытекающие из или в связи с настоящими Условиями для пользователя или в результате их нарушения, расторжения, приведения в исполнение, толкования или действия или использования Веб-сайта, Сервиса или Приложения (в совокупности, «Споры»), будут регулироваться исключительно компетентным судом в Амстердаме, Нидерланды, кроме тех ситуаций, когда вы сообщите компании Uber в течение одного месяца после того, как Uber отзовет свое право в соответствии с этим положением начать судебное разбирательство в Амстердаме, Нидерланды, что вы требуете урегулирования спора, претензии или разногласия в соответствующем суде компетентной юрисдикции.»

Перефразируя, это звучит так: купив булку хлеба в магазине, не магазин ее продал, а хлебозавод, за чеком – тоже туда, но деньги магазин получил, налоги платить не обязан, а претензии направлять в Амстердам.

Компания Uber считает, что деятельность по приему заказов на предоставление транспортного средства для перевозки пассажиров не регулируется законодательством Российской Федерации. Поэтому можно назваться «инновационным сервисом» и не нести ответственности перед потребителями услуги и государством.

Не имея собственного транспорта компания Uber, не работает напрямую с водителями, заключая Партнерские договора с юридическими лицами, предоставляющими транспортные средства фактически для выполнения договоров фрахтования легкового такси.

Согласно действующему российскому гражданско-правовому законодательству компания Uber является стороной договора фрахтования, заключаемого посредством принятия к выполнению фрахтовщиком легкового такси заказа фрахтователя («Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», № 259-ФЗ от 08.11.2007; «Правила перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом», Постановление Правительства Российской Федерации № 112 от 14.02.2009). В соответствии с законодательством компания Uber устанавливает тарифы на перевозку легковыми такси, как сторона договора фрахтования.

Товарные рынки транспортного обслуживания населения легковыми такси в субъектах Российской Федерации характеризуются высокой конкуренцией, обусловленной превышением предложения транспортных средств над спросом на перевозки легковыми такси, массовым развитием нелегального извоза и рыночным установлением примерно одинаковых тарифов участниками товарного рынка.

Компания Uber – представляет собой программное обеспечение, позволяющее с помощью мобильного приложения заключить договор фрахтования легкового такси, исполняемый участниками рынка таксомоторных услуг, осуществляющих перевозку пассажиров и багажа легковыми такси. При этом быстрота подачи транспортного средства (ключевой критерий популярности «сервиса») напрямую зависит от количества автомобилей, подключенных к мобильному приложению. Набрать достаточное количество транспортных средств для выполнения заказов, получаемых через мобильное приложение, в условиях высокой конкуренции можно исключительно

путем снижения тарифов на перевозку. Однако при снижении тарифа снижается и размер заработка водителя, что, учитывая структуру товарных рынков с преобладанием водителей — индивидуальных предпринимателей, делает задачу привлечения транспортных средств в систему невыполнимой.

Для решения этой задачи была реализована и повсеместно применяется так называемыми «агрегаторами» и «диспетчерскими службами» следующая схема бизнес-процессов — с одновременным кратным снижением тарифа на перевозку пассажиров вводятся так называемые «доплаты водителю» — называемые по-разному — вознаграждение, бонусы, доплаты, выплаты в рамках маркетинговых акций и тд. Фактически водитель, соглашается в целях сотрудничества с мобильным приложением на искусственное снижение тарифа на перевозку пассажиров в обмен на осуществление выплат, покрывающих разницу.

При этом другие участники товарного рынка транспортного обслуживания населения легковыми такси, становятся неконкурентными, и вынуждены снижать тарифы. Но, тарифы, устанавливаемые компанией Uber не включают в себя расходы на безопасность, качество и осуществление технологических процессов оказания услуги по перевозке пассажиров и багажа. Тарифы мобильного приложения рассчитаны исходя из себестоимости услуг по приему заказа через интернет. Доплаты водителям и массивная реклама приложения производятся компанией Uber из значительных средств, привлекаемых на развитие на международных инвестиционных рынках.

Согласно опубликованной порталом The Information внутренней отчетности Uber за 2015 год, доходы компании составили почти миллиард долларов, а расходы превысили два с половиной миллиарда долларов США.

Мы со всей ответственностью утверждаем, что компания Uber, в результате нарушения действующего российского законодательства и применения серых схем, с 2013 года, не доплатила налогов Российской Федерации. По нашим минимальным оценкам, **сумма недоплаченных налогов компанией Uber только по Москве составляет минимум 744000000 (семьсот сорок четыре миллиона) рублей.**

Данные расчеты базируются на несоответствии действующему российскому законодательству внутренних «Правил» компании Uber, определяющих ее деятельность как «приложение» и «сервис».

Однако, Статьей 31 п. 3 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта от 8 ноября 2007 года N 259-ФЗ определено, что устный договор фрахтования легкового такси может быть заключен посредством принятия к выполнению заказа фрахтователя. Статьей 103 Правил перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом Постановление Правительства Российской Федерации № 112 от 14.02.2009, определено, что заказ фрахтователя принимается с использованием любых средств связи, а также по месту нахождения фрахтовщика или его представителя. Моментом заключения устного договора фрахтования легкового такси путем принятия заказа фрахтователя с помощью любых средств связи, является момент принятия заказа к исполнению. Лицо, принявшее заказ фрахтователя к исполнению с использованием любых средств связи приобретает все права и обязанности фрахтовщика легкового такси и обязано зарегистрировать принятый к исполнению заказ фрахтователя в

журнале регистрации, путем внесения в него, установленной ст. 104 — 105 Правил перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

Таким образом, согласно действующему законодательству Российской Федерации, определяющему общие принципы оказания услуг автомобильным транспортом, компания Uber не является «сервисом», а является фрахтовщиком легкового такси – стороной договора фрахтования легкового такси и в полной мере обязано выполнять права и обязанности фрахтовщика, установленные Федеральным законодательством.

Кроме того, согласно своим, внутренним «Правилам», компания Uber не несет ответственности за принятый к выполнению заказ фрахтователя, вся ответственность фрахтовщика, установленная статьей 34 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта от 8 ноября 2007 года N 259-ФЗ, перекладывается на физическое лицо, которое выполняет перевозку.

Так как внутренними «Правилами» компании Uber, установлено, что их принятие для использования «сервиса» пассажиром обязательно — это однозначно квалифицируется как «соглашение фрахтовщика с фрахтователем, имеющее целью ограничить, или устранить ответственность, возложенную на них» и, следовательно, внутренние «Правила» компании Uber являются **недействительными** на основании статьи 37 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта от 8 ноября 2007 года N 259-ФЗ.

При этом внутренние «Правила» компании Uber не содержат пунктов об обязанности фрахтовщика выдачи фрахтователю кассового чека или квитанцию в форме бланка строгой отчетности, подтверждающие оплату пользования легковым такси. (Статья 111 Правил перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом Постановление Правительства Российской Федерации № 112 от 14.02.2009).

Таким образом, компания Uber, сознательно, путем осуществления деятельности по заведомо недействительным, своим, внутренним «Правилам», уклоняется от уплаты налогов, путем включения в налоговые декларации или такие документы, заведомо ложных сведений, а именно – включает сведения об обороте, исходя из 20% комиссии, от суммы, уплаченной фрахтователем за осуществление перевозки пассажиров и багажа легковым такси, а не всю сумму, за осуществление перевозки пассажиров, согласно кассового чека или квитанции в форме бланка строгой отчетности.

Подтверждением данных выводов служит судебная практика, в отношении других компаний, использующих подобные схемы ухода от уплаты налогов в Российской Федерации, прилагаемая к обращению.

Сумма неуплаченных налогов компанией Uber, рассчитывалась на основе экспертных данных о количестве выполненных заказов в городе Москве, начиная с 2013 года.

В данную сумму не включены расчеты по уклонению компании Uber от обязанностей налогового агента по уплате НДФЛ, с «доплат водителям», которые производятся через систему «Партнеров» компании Uber, подключающих частных лиц к системе, через «фирмы-однодневки».

Федерация автовладельцев России уже обращалась в Генеральную Прокуратуру Российской Федерации в 2015 году, с заявлением в отношении нарушающей законодательство деятельности так называемых «агрегаторов» и «диспетчерских служб». Несмотря на имеющуюся судебную практику и проведенные проверки, в том числе и налоговыми органами, деятельность компании Uber и им подобных компаний, продолжается. В ответ на наши обращения по существу, налоговые органы, не понятно из каких оснований, обещают провести проверки не компании Uber, а субъектов предпринимательской деятельности в сфере перевозок пассажиров и багажа легковыми такси (копия ответа ФНС России прилагается). Это наносит существенный ущерб бюджету Российской Федерации и организации транспортного обслуживания населения легковыми такси в субъектах Российской Федерации.

Мы не требуем запрета или закрытия компании Uber. Хотят работать – пусть работают по правилам. Но мы считаем, что всем компаниям, которые ведут свой бизнес подобным образом, непозволительно нарушать действующее законодательство России, ухудшать социально-экономическое положение ее граждан и захватывать региональные рынки транспортного обслуживания населения легковыми такси.

Исходя из вышеизложенного, учитывая повсеместное разнообразное толкование системы законодательства о такси и судебных решений органами исполнительной власти и налоговыми органами, прошу Вас, обратится с депутатским запросом к Министру финансов Российской Федерации, с просьбой дать поручение ФНС России о проверке сведений о неуплате налогов компанией Uber в России, а также принять управленческое решение о порядке налогообложения так называемых «агрегаторов» и «диспетчерских служб» по вызову такси, исходя из полномочий Минфина России по определению государственной политики в сфере налогов и сборов и и действующего законодательства Российской Федерации, определяющего общие условия оказания услуг автомобильным транспортом.

После обращения ФАР в Госдуму депутат Сергей Обухов направил запрос министру финансов Антону Силуанову с предложением поручить ФНС проверить Uber, а также разработать систему налогообложения диспетчерских служб такси.

Рекомендации по совершенствованию законодательства в сфере регулирования деятельности такси

1. Введение

В начале XXI века произошло существенное изменение технологий ведения таксомоторного бизнеса. Это связано с широким развитием интернет-технологий, в том числе мобильных приложений по вызову такси, изменением роли диспетчерских центров и повсеместным привлечением к осуществлению перевозок частных лиц, на которых не распространяются особые требования, предъявляемые к легковым такси, и правила ведения бизнеса. Изменение структуры бизнеса такси и несоответствие современным реалиям устаревших систем государственного регулирования деятельности такси в национальных законодательствах стран СНГ стали негативно сказываться на качестве и безопасности таксомоторных услуг.

Простота, легкость и минимальная себестоимость коммуникаций между пассажиром и водителем, обусловленная широким развитием информационных технологий и применением спутниковой навигации в организации поездок на такси, привели к появлению нового типа диспетчерских онлайн-центров, стремящихся к глобализации и охвату национальных рынков таксомоторных перевозок.

Возможность мгновенной коммуникации между пассажиром и водителем такси практически привела к стиранию классических фундаментальных различий между секторами отрасли: такси «по вызову» и такси «на улице». Фактически, учитывая прогнозы распространения смартфонов и других телекоммуникационных устройств, в среднесрочной перспективе (в 2009 году в мире было 2.5 млрд. подключенных к интернету устройств, в 2020 году будет свыше 30 млрд. различных подключенных устройств), потребитель будет использовать только один способ организации поездки на такси — путем вызова через мобильное приложение и оплаты поездки с помощью безналичного расчета, через сервер мобильного приложения.

В тоже время возросшая сложность транспортных систем и необходимость поддержания высокого уровня безопасности пассажиров и качества таксомоторных услуг настоятельно требуют выработки новых принципов регулирования рынка такси и его системного отражения в национальных законодательствах.

В начале XXI века страны СНГ, пройдя через дерегулирование рынка таксомоторных услуг, возвращаются к необходимости введения элементов государственного регулирования деятельности такси.

При этом в большинстве случаев органы власти, принимающие законодательные решения, и политические деятели воспринимают таксомоторный бизнес достаточно упрощенно, как деятельность, заключающуюся исключительно в процессе перевозки пассажира. В связи с этим ключевая часть деятельности такси — диспетчеризация заказа легкового такси — искусственно выводится из сферы, регулируемой транспортным законодательством, в сферу оказания информационных услуг.

Следствием этого является формирование тарифов на перевозку пассажиров без учета фактических расходов на технологические процессы и обеспечение безопасности дорожного движения, создание параллельных такси-систем, основанных на массовом использовании обычных водителей на личных автомобилях для коммерческой перевозки пассажиров.

В основе эффективного подхода к вопросу законодательного регулирования деятельности такси — как решение этого комплекса проблем — должно лежать

применение органами власти современных информационных технологий, способных гарантировать выполнение участниками рынка правил таксомоторных перевозок и добросовестную конкуренцию, а также безопасность и качество услуг для пассажиров.

1.2. Общие принципы государственного регулирования деятельности такси

Современный рынок такси состоит из нескольких отдельных субрынков:

- рынок стоянок такси;
- рынок такси, останавливаемых на улице;
- рынок такси, заказываемых с помощью различных средств связи;
- рынок такси, работающих по контрактам.

Общепринятых мировых подходов к нормативно-правовому регулированию деятельности такси в настоящее время не существует. Но, исходя из сущности такси как отдельного вида автомобильного транспорта, можно систематизировать распространенные принципы законодательного регулирования.

Законодательство, регулирующее деятельность такси, может быть принято на государственном или местном уровне (регионы, муниципалитеты) или — в странах со сложившимися рынками — одновременно на обоих уровнях.

Участниками регулирования в международной практике являются субъекты бизнеса такси и регулирующие органы. Субъекты бизнеса такси предоставляют услуги такси населению (потребителям), образуя рынок услуг такси. Регулирующие органы устанавливают правила для этого рынка.

В мировой практике существует 5 основных групп правил, определяющих требования к деятельности такси. Они касаются:

- а) стандартов качества для допуска к профессии;
- б) регулирования допуска к рынку;
- в) требований качества услуг;
- г) регулирования стоимости проезда;
- д) требований к водителям такси.

Как правило, во всех странах СНГ законодательством введена специальная правоспособность для оказания услуг по перевозке пассажиров такси — лицензия или специальное разрешение. Специальная правоспособность привязана к транспортному средству такси.

1.3. Глобальные тренды развития законодательства в сфере такси

Классический подход к вопросу законодательного регулирования деятельности такси — доступ на рынок и доступ к профессии — в современных реалиях массового развития информационных технологий в сфере таксомоторного бизнеса и большого количества субъектов деятельности, невозможно практически реализовать без государственных информационных систем, которые отвечая самым последним тенденциям, стали бы технологической основой для изменения экономических условий на рынке таксомоторных перевозок и создали бы равные условия для конкуренции.

В этой связи необходимо рассмотреть основные положения закона Франции № 2014-1104 от 28 октября 2014 года «О конкуренции в такси», представляющего собой изменения законодательства о такси, принятые в результате массовых выступлений таксистов против мобильных приложений в январе — феврале 2014 года. Франция первой в мире усовершенствовала свое законодательство о такси, отвечая на современные вызовы. Основные положения закона:

- Устанавливается что работа диспетчерских центров и «систем связи водителя с пассажиром» (мобильные приложения) — это транспортная деятельность. Ее запрещается осуществлять без участия «предприятий, имеющих соответствующие разрешения».

- Диспетчерские центры и мобильные приложения подлежат внесению в региональные реестры и страхованию профессиональной ответственности.
- Учреждается национальный реестр определения информации «о наличии и локализации такси в режиме реального времени на всей территории страны». Этот реестр находится в ведении административных органов власти, компетентные ведомства, выдающие разрешения на таксомоторные перевозки, обязаны передавать данные в реестр. На основе информации, содержащейся в национальном реестре, осуществляется мониторинг предложения услуг такси в городах, и в случае необходимости новым участникам рынка выдаются разрешения на таксомоторные перевозки — для учета спроса и удовлетворения потребностей в мобильности населения. Норма вводится с 2017 года.
- Вводится ответственность за передачу принятого заказа лицам, не имеющим разрешений: арест или конфискация транспортного средства, штраф в размере 15 тыс. евро и лишение свободы на один год.
- Вводится ответственность за создание «системы связи водителя с пассажиром», без «предприятий, имеющих соответствующие разрешения»: штраф 300 тыс. евро и лишение свободы на два года плюс еще до пяти лет тюрьмы согласно общему законодательству.
- Устанавливается право регионов Франции на введение единого цвета автомобилей такси.

Свои тенденции имеет и развитие законодательства о такси в США. Так, в феврале 2015 года в штате Вирджиния принят закон о работе на территории штата мобильных приложений по вызову такси. Согласно новому закону деятельность мобильных приложений приравнена к деятельности транспорта, поэтому все автомобили, выполняющие перевозки через мобильные приложения, обязаны получить лицензии. Кроме того, вводятся требования к водителям, а также требования страхования ответственности при ДТП, с лимитом 1 млн. долларов США.

Таким образом, в законодательствах разных стран закладываются нормы, позволяющие выстроить современные системы регулирования рынка такси, обеспечивающие равноправную конкуренцию и безопасность услуги для потребителей.

Основной новых принципов системы государственного регулирования рынка такси, исходя из мировой законодательной практики, являются:

- 1) отнесение деятельности диспетчерских центров и мобильных приложений по вызову такси к деятельности транспорта;
- 2) введение электронных реестров диспетчерских центров и мобильных приложений по вызову такси и получение государством информации в режиме реального времени о каждом факте заказа такси;
- 3) страхование профессиональной ответственности либо жизни и здоровья пассажиров такси применяется в качестве критерия допуска на рынок для диспетчерских центров и мобильных приложений по вызову такси.

2. Рекомендации по совершенствованию законодательства

Уникальной особенностью такси во всем мире, которая отличает его от любого другого вида транспорта и требует специальных правовых подходов к регулированию и организации деятельности, является устная публичная форма договора на предоставление транспортного средства для перевозки легковым такси. Поэтому для защиты прав потребителя услуги такси власти должны предъявлять требования к особому оснащению транспортных средств такси и их выделению из транспортного потока. Кроме того, с учетом современных реалий специальные требования должны предъявляться к мобильным приложениям и диспетчерским центрам вызова такси.

Деятельность такси в странах евразийского пространства и СНГ, как правило, регулируется:

- Гражданско-правовым законодательством, определяющим общие условия деятельности автомобильного транспорта, договорные отношения между субъектами бизнеса такси и потребителями.
- Административным законодательством, определяющим порядок приобретения специальной правоспособности субъектами бизнеса такси (получение лицензий, разрешений), порядок и правила государственного контроля и надзора, требования к транспортным средствам такси, квалификации водителей, права и обязанности участников рынка такси.
- Налоговым законодательством, определяющим экономические условия деятельности участников рынка такси.
- Трудовым законодательством, определяющим условия работы, продолжительность рабочего времени водителей такси.
- Местным законодательством, определяющим правила организации региональных (муниципальных) рынков такси. Под местным законодательством и местными органами власти понимаются законодательство субъектов федераций, регионов, областей, муниципалитетов, городов и соответствующие органы власти — в зависимости от государственного устройства стран СНГ и распределения полномочий по регулированию деятельности такси.

2.1. Гражданско-правовое законодательство

Как правило, в гражданском законодательстве стран СНГ существует два способа заключения договора на предоставление транспортного средства для перевозки пассажиров легковым такси:

- 1) заключение договора непосредственно с водителем такси — на стоянке либо при остановке такси на улице;
- 2) заключение договора с диспетчерским центром с использованием различных видов связи.

Современные реалии и структура рынков такси стран СНГ характеризуется отсутствием крупных предприятий — таксопарков. В сложившихся экономических условиях наиболее целесообразным для бизнеса является преобладание водителей-предпринимателей, собственников транспортных средств, получающих заказы от диспетчерских центров и мобильных приложений.

Исходя из этого, участниками рынка такси — субъектами бизнеса такси являются:

- 1) организации и предприниматели, владеющие транспортными средствами такси и осуществляющие деятельность по перевозке пассажиров легковыми такси;
- 2) операторы такси — диспетчерские центры и мобильные приложения по вызову такси, осуществляющие прием заказов на предоставление транспортного средства — легкового такси с помощью различных видов связи и передачу заказов непосредственным исполнителям перевозки.

Участников рынка — субъектов бизнеса такси условно можно разделить на перевозчиков и операторов такси, но при этом и те и другие с точки зрения гражданского законодательства осуществляют деятельность такси путем заключения договора на предоставление транспортного средства такси для перевозки пассажиров.

В гражданско-правовом законодательстве Российской Федерации этот вопрос юридически решен следующим образом: введено понятие фрахта транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа.

Согласно гражданско-правовому законодательству РФ фрахтовщик — юридическое лицо индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору фрахтования обязанность предоставить фрахтователю всю вместимость

(либо ее часть) одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозок пассажиров и багажа.

Фрахтователь — физическое или юридическое лицо, которое по договору фрахтования обязуется оплатить стоимость пользования всей вместимостью (либо ее частью) одного или нескольких транспортных средств, предоставляемых на один или несколько рейсов для перевозок пассажиров и багажа.

При этом и организации, и предприниматели, владеющие транспортными средствами такси и осуществляющие деятельность по перевозке пассажиров легковыми такси, и операторы такси, согласно российскому законодательству, являются фрахтовщиками, то есть осуществляют деятельность транспорта.

Однако не во всех национальных законодательствах стран СНГ используется понятие «фрахт». В этих случаях представляется целесообразным введение норм в национальные государственные законодательства, согласно которым операторы такси будут осуществлять деятельность такси и, соответственно, подпадать под действие транспортного законодательства.

2.2. Административное законодательство

Административным законодательством стран СНГ, как правило, устанавливаются требования к транспортному средству, водителям легкового такси, порядок допуска к рынку и профессии, порядок функционирования систем лицензирования и осуществления государственного контроля, а также устанавливаются штрафные санкции и ответственность субъектов бизнеса такси. Как правило, административное законодательство в данной сфере принимается на государственном уровне, но учитывая то, что легковые такси являются транспортом местного сообщения, административные требования и ответственность могут конкретизироваться местным законодательством в зависимости от особенностей территориальных рынков такси.

Требования к транспортным средствам легкового такси подразделяются на две категории:

- 1) требования, обеспечивающие безопасность перевозки: техническое состояние транспортного средства, страхование гражданской ответственности владельца транспортного средства, оборудование легкового такси;
- 2) требования по выделению такси из транспортного потока: опознавательные знаки такси (фонарь, цветографическая схема, цвет кузова).

Наиболее проблематичным при введении государственных требований к транспортным средствам такси является имплементация норм о цвете кузова автомобиля такси, поскольку изменение цвета кузова является наиболее затратным требованием для субъектов бизнеса такси. На наш взгляд, ошибочным является аргументация органов власти, принимающих решения, о том, что установление требования к цвету кузова легкового такси относится к требованиям безопасности перевозки. В большей степени это экономический механизм снижения стоимости транспортных средств такси для субъектов бизнеса, так как автопроизводители и дилеры могут обеспечивать рынок такси специализированными автомобилями, выпущенными и подготовленными специально для использования в сфере таксомоторных перевозок. Это позволяет формировать специальные условия ценообразования и лизинговых схем. Однако необходимо отметить, что данный механизм начинает работать при наличии государственных программ финансовой поддержки субъектов бизнеса такси.

2.3. Порядок функционирования системы лицензирования (разрешительной системы)

В современных реалиях постиндустриального общества основой систем допуска на рынок должны являться реестры участников бизнеса — государственные базы данных, обеспечивающие проверку специальной правоспособности субъектов бизнеса в режиме он-лайн как органами государственной власти, так и потребителям услуг.

Рекомендуемыми критериями внесения субъектов бизнеса такси в государственные реестры является соответствие субъектов предпринимательства следующим требованиям:

1. Для организации и предпринимателей, владеющих транспортными средствами такси и осуществляющих деятельность по перевозке пассажиров легковыми такси, — требования к транспортным средствам и водителям легкового такси, требования по соблюдению технологических процессов производства услуги и обеспечения безопасности дорожного движения.

2. Для диспетчерских центров и мобильных приложений по вызову такси, осуществляющих прием заказов на предоставление транспортного средства — легкового такси с помощью различных видов связи и их передачу непосредственным исполнителям перевозки, — требования по страхованию пассажиров от рисков ущерба их жизни и здоровью. Это обусловлено устной формой договора на перевозку легковым такси, не предусматривающей у пассажира во время осуществления перевозки документа о заключении договора. Но при заключении договора на предоставление транспортного средства для перевозки пассажиров (фрахтование легкового такси) с помощью любых средств связи операторы такси единственные, кто имеет юридически значимую для фиксации страхового случая информацию о транспортном средстве, осуществляющем перевозку пассажиров.

2.4. Введение платы за лицензии (разрешения) на перевозку легковыми такси.

В условиях, когда структура бизнеса такси меняется и все больше развиваются различные системы коммуникаций между водителем и пассажиром, позволяющие с минимальными затратами организовывать коммерческую перевозку с использованием непрофессиональных водителей на личном транспорте, установление органами власти ощутимой стоимости за специальную правоспособность субъектов бизнеса такси приводит к неконкурентоспособности легкового такси по сравнению с коммерческой перевозкой легковыми автомобилями. Попытки органов власти создать рынок лицензий по типу существующего в Нью-Йорке с середины прошлого века, не будут иметь успеха в странах СНГ не только в силу экономических факторов, приведенных выше, но и в силу другого законодательного подхода к разрешительным документам. В отличие от США в странах СНГ системой права не предусмотрена возможность свободной торговли государственными разрешениями.

Однако это не отменяет целесообразности ограничения количества транспортных средств такси местным законодательством, — это является общепризнанным отраслевым инструментом регулирования эффективности рынков такси. При этом органы власти, принимающие решения, обязаны руководствоваться объективными критериями определения потребности территории в легковых такси и иметь возможность оперативно изменять необходимое количество автомобилей такси с целью добиться наибольшей эффективности рынка таксомоторных услуг. Регулирование количества такси при развитии информационных технологий, позволяющих государству получать точную информацию о потребностях населения в услугах легкового такси, является механизмом установления баланса между

спросом и предложением, регулируя тем самым тарифы на перевозку легковыми такси. Подобная система успешно реализована в Финляндии.

2.5. Государственный и местный контроль

Применяющиеся в настоящее время во всем мире классические механизмы государственного контроля за соблюдением правил таксомоторной деятельности не могут обеспечить безопасность и качество оказываемых услуг, а также эффективность рынков такси. Органы государственных автомобильных инспекций, дорожных полиций не в состоянии выделить из потока автомобилей нелегальное такси, работающее по заказу из мобильного приложения и фактически не имеющее опознавательных знаков. Органы власти, осуществляющие государственные функции по организации рынков такси, как правило, ограничены в кадровых ресурсах, чтобы эффективно организовать работу. Применяющиеся на постсоветском пространстве методы государственного контроля путем проверок деятельности морально устарели и направлены исключительно на крупные предприятия.

Учитывая развивающийся на протяжении последних десяти лет на рыночных основах, рынок программного обеспечения деятельности диспетчерских центров, массовое применение субъектами предпринимательской деятельности осуществляющих перевозку пассажиров легковым такси технологий спутниковой навигации с помощью потребительских устройств, функциональную способность программно-аппаратных комплексов по получению разнообразных параметров и данных о поездке, состоянию транспортного средства такси, личности водителя такси и тп, является целесообразным получение этой информации государством в целях осуществления государственного контроля за деятельностью такси.

Ключевым вопросом является определение принципов деятельности и соотношения в отраслевых системах диспетчерских центров и мобильных приложений по вызову такси - как организаторов перевозки и источников информации для органов власти, осуществляющих государственный контроль.

Наиболее эффективным решением, с экспертной точки зрения, являлось бы создание и внедрение государственных информационных систем контроля и организации транспортного обслуживания населения легковыми такси. Эти системы объединяли бы электронные реестры участников рынка таксомоторных услуг, информацию о каждой поездке на легковом такси и государственные базы данных. Создание и развитие подобных систем возможно и на принципах государственно-частного партнерства. Однако, учитывая административный характер требований по передаче информации к диспетчерским центрам и мобильным приложениям по вызову такси, функционирование подобных центров без государственного участия невозможно.

Целесообразно рассматривать применение в будущем в этих целях национальных государственных автоматизированных информационных систем экстренного реагирования при авариях, разворачивающихся в настоящее время (в России — ЭРА-ГЛОНАСС, в Белоруссии — ЭРА-РБ, в Казахстане — ЭВАК, в Армении — ЭРА-АР, в странах Евросоюза — E-Call). Инфраструктура этих государственных систем может выступить в качестве технологической основы — специализированной информационно-навигационной транспортной среды, через которую осуществляется трафик любого заказа легкового такси. В данном случае эта информационная система, обеспечивающая некорректируемость передаваемых данных, выступит в качестве гарантийной системы, обеспечивающей передачу заказа для исполнения только субъектам бизнеса такси, имеющим специальную правоспособность.

2.6. Административная ответственность и штрафы

Штрафные санкции и ответственность субъектов бизнеса такси являются инструментом поддержки равноправной конкуренции и эффективности рынков таксомоторных услуг только в случае сбалансированного их применения ко всем участникам рынка. Установление любых штрафных санкций без детального анализа возможности и эффективности их применения приводит, как показывает практика, к обратному эффекту.

Наряду с ответственностью субъектов бизнеса за нарушения правил перевозки пассажиров легковыми такси и штрафами за невыполнение требований государственного законодательства целесообразно введение жесточайшей ответственности в следующих случаях:

1. Для водителей и собственников транспортных средств должна быть предусмотрена двухступенчатая система санкций за нелегальную работу (выполнения заказа мобильных приложений): серьезный штраф и — в случае повторного нарушения закона — конфискация транспортного средства в пользу государства.

2. Для собственников диспетчерских центров и мобильных приложений по вызову такси должен быть предусмотрен серьезный штраф за передачу принятого заказа лицу, не имеющему специальной правоспособности на работу в качестве легкового такси; при повторном нарушении закона — конфискация оборудования, используемого для приема-передачи заказов в пользу государства.

3. За организацию систем коммуникации между пассажиром и водителем транспортного средства с целью получения дохода без привлечения субъектов бизнеса такси — серьезный штраф и уголовная ответственность.

2.7. Экономическое законодательство. Налоги, сборы, страхование и субсидирование бизнеса такси государством

При определении эффективных систем налогообложения деятельности такси в странах СНГ, несмотря на разное налоговое законодательство, необходимо учитывать специфику сегментов бизнеса такси. Как правило, в сегменте перевозки преобладают водители-предприниматели, получающие заказы от диспетчерских центров и мобильных приложений по вызову такси.

Исходя из этого, основными видами налогообложения для такси должны стать упрощенные, вмененные или патентные системы, когда налог рассчитывается на основе физических показателей (технические характеристики автомобиля, число посадочных мест, количество водителей). Если тот или иной физический показатель будет присутствовать в реестре, определяющем допуск на рынок (лицензия, разрешение), то в этом случае значительно повысится как собираемость налогов, так и эффективность налогового контроля. И конечно, данная схема должна осуществляться при условии применения систем налогового администрирования, интегрированном с информационными системами организации транспортного обслуживания и государственного контроля деятельности такси.

Для диспетчерских центров и мобильных приложений по вызову такси важным фактором, определяющим вид налогообложения, на наш взгляд, является качество налогового администрирования, которое зависит от возможности доступа к информации о принятых и выполненных заказах.

Действующая система налогообложения должна стимулировать участников рынка к использованию альтернативных видов топлива и приобретению более экологичных транспортных средств.

Учитывая сравнительно малый по сравнению с другими видами транспорта срок использования автомобиля в качестве такси (3–4 года), индустрия такси оказывает мультипликативный эффект для экономики государств, обеспечивая постоянный спрос на продукцию автомобильной промышленности. Исходя из этого, целесообразно вводить на национальном или местном уровне системы субсидирования субъектов бизнеса такси, что стимулировало бы обновление их автопарка.

Уникальная юридическая особенность гражданско-правового договора на услуги легкового такси (его устная форма) и отсутствие у пассажира во время поездки проездного документа являются препятствием для применения классических, используемых на других видах транспорта форм страхования ответственности перевозчика (фрахтовщика) за ущерб жизни и здоровью пассажиров легкового такси. Однако юридически значимой информацией о заключенном договоре на услуги легкового такси обладают диспетчерские центры и мобильные приложения по вызову такси.

Фактически, речь идет о введении специального вида деликтной ответственности по договору на предоставление транспортного средства для перевозки пассажиров легковыми такси, заключаемому мобильными приложениями и диспетчерскими центрами по вызову такси.

Исходя из этого, целесообразным являлось бы создание специализированных региональных некоммерческих фондов страхования транспортных средств такси по рискам причинения ущерба жизни и здоровью пассажиров и введения требований страхования этих рисков для диспетчерских центров и мобильных приложений по вызову такси.

Средства фондов, могут не только идти на страховые выплаты, но и инвестироваться в региональные целевые программы развития легкового такси на принципах государственно-частного партнерства.

2.8. Трудовое законодательство и профессиональная подготовка водителей

Основным вопросом трудового права в бизнесе такси является организация рабочего времени водителей. Исходя из мировой практики, ограничение количества рабочих часов применяется в мировой практике очень редко и только в отношении наемных работников. В частности, такие ограничения (не более 10–12 рабочих часов в сутки) предусмотрены в законодательстве Франции и Швейцарии. Рабочее время водителей-предпринимателей, ничем не ограничивается.

Однако отсутствие нормативов, касающихся рабочего времени, не должно влиять на безопасность оказания услуги и безопасность дорожного движения.

Учитывая технологические возможности диспетчерских центров и мобильных приложений по вызову такси, например возможности получать информацию о времени нахождения водителя-предпринимателя на линии, целесообразным будет законодательно ввести для диспетчерских служб и мобильных приложений ограничение на работу с водителями, находящимися на линии более 10 часов. В тоже время введение таких ограничений должно быть связано с ограничениями на использование систем связи водителя и пассажира при перевозке личными автомобилями, так как развитие подобных систем влечет за собой постоянное снижение тарифов и, как следствие, невозможность профессиональному водителю такси достаточно заработать за 10 часов.

В вопросах организации систем профессиональной подготовки водителей такси (учитывая современную структуру рынков такси с преобладанием числа водителей-предпринимателей) ключевую роль играет определение субъектов, предъявляющих требования к профессиональной подготовке водителей такси. Реализацию программ подготовки водителей такси наиболее целесообразно будет возложить на диспетчерские центры и мобильные приложения по вызову такси, так как на практике именно они, обеспечивая выполнение корпоративных стандартов качества услуги, осуществляют обучение водителей для допуска к работе в своей системе.

2.9. Местное законодательство

Таксомоторный транспорт является транспортом местного значения, причем условия его функционирования могут кардинально отличаться в разных

административных образованиях. Поэтому необходимо устанавливать возможность осуществления нормативно-правового регулирования на местном уровне — наряду с установлением общих принципов деятельности такси в рамках государственного законодательства. Прежде всего, местные органы власти должны иметь право регулировать вопросы организации рынка таксомоторных услуг на своей территории.

Наиболее целесообразной формой нормативно-правового регулирования на местном уровне является принятие органами местной власти правил организации транспортного обслуживания населения легковым такси, обязательными для исполнения всеми участниками рынка, с установлением местной административной ответственности за их нарушение, а также системы стандартов бизнеса такси для добровольного исполнения участниками территориального рынка такси.

Правила могут содержать требования к порядку осуществления деятельности субъектами бизнеса такси, технологическим процессам производства услуги такси, обеспечению равноправной конкуренции, порядку функционирования информационных систем контроля и организации транспортного обслуживания населения легковым такси. Кроме того, в правилах должен быть отражен порядок использования территориальной инфраструктуры легкового такси, права и обязанности пассажиров легкового такси, порядок действий при возникновении чрезвычайных ситуаций.

Стандартами бизнеса такси регулируется качество оказываемых услуг. Благодаря конкуренции разнообразных стандартов, обусловленной их добровольным применением, внедряются новые технологии, и повышается качество услуги такси.

Чтобы использование стандартов было востребовано участниками рынка, необходимо, чтобы соответствие тому или иному стандарту требовалось при получении государственных преференций, и заключении государственных контрактов на услуги такси.

Стандарты бизнеса такси могут содержать требования к технологическим процессам, не влияющим на безопасность услуги, структуре тарифов на перевозку пассажиров легковым такси, требования к транспортным средствам легкового такси (типы, оборудование, оформление, использование рекламы), требования к использованию систем безналичной оплаты, требования к профессиональной подготовке водителей такси и управленческого персонала.

Рекомендуется нормативно закреплять на местном уровне допуск легковых такси на выделенные полосы для автобусов, свободное использование легковыми такси инфраструктуры других видов транспорта, развитие системы стоянок такси и использование автобусных остановок в качестве стоянок такси в ночное время суток.

2.10. Развитие альтернативных систем коммерческой перевозки пассажиров легковыми автомобилями

Технический прогресс, массовая автомобилизация населения стран СНГ, развитие информационных систем, упрощающих коммуникацию между пассажирами и водителем, — все это приводит к развитию разнообразных сервисов по предоставлению услуг такси.

На наш взгляд, необходимы политические решения, основой которых являются требования по обеспечению безопасности пассажиров, по созданию законодательных условий для разграничения бизнеса такси и других видов услуг, схожих с таксомоторными перевозками. Так, сервисы проката (каршеринг) и группового использования легковых автомобилей фактически являются подвидом услуги такси, это нечто среднее между классическим легковым такси и беспилотными такси, тестирование которых уже ведется в некоторых странах.

Исходя из этого, в среднесрочной перспективе на уровне местного законодательства целесообразно будет разработать и принять правила функционирования отдельных видов таких сервисов.

3. Заключение

Настоящие рекомендации по совершенствованию в странах СНГ национальных законодательств в сфере деятельности такси разработаны в условиях, когда изменившаяся под влиянием новых технологий структура бизнеса такси требует новых законодательных подходов и на основе анализа мирового опыта законодательного регулирования деятельности такси.

Учитывая схожесть рынков таксомоторных услуг и действующего законодательства стран СНГ, необходимо определить общие принципы реформирования систем государственного регулирования отрасли, учитывая при этом растущую глобализацию бизнеса такси и необходимость применения общих принципов регулирования в рамках Евразийского союза и стран СНГ.

Правительствам стран СНГ рекомендуется принять политическое решение о регулировании транспортным законодательством деятельности мобильных приложений по вызову такси и диспетчерских центров.

В настоящее время такси как вид автомобильного транспорта является своего рода полигоном для внедрения информационных технологий на транспорте. При этом появляются новые виды услуг для населения, обрабатываются маркетинговые и другие технологии использования персональных данных пассажиров, включая использование информации о клиентах такси в политических целях, избирательных технологиях.

Назревшие изменения национальных транспортных законодательств в сфере такси продиктованы объективной необходимостью не только сохранения такси как отдельного вида общественного транспорта, но и защиты национальных рынков такси от построения транснациональными корпорациями финансовых пирамид в ущерб безопасности и комфорту пассажиров.

Работу по совершенствованию национальных законодательств целесообразно проводить с участием Международного союза автомобильного транспорта (IRU), межправительственных и национальных компетентных и экспертных структур.