

Векторы развития таксомоторной отрасли

А. Мокина



В Москве 4-5 августа 2022 г. прошел X юбилейный Международный Евразийский форум «ТАКСИ» (МЕФТ). В его работе приняли участие около 1000 представителей органов федеральной и региональной власти, экспертов, участников таксомоторной и смежных отраслей из регионов России и 6 иностранных государств. Участники обсудили планы дальнейшего развития отрасли. Особенное внимание было уделено новому законопроекту о такси, который был недавно принят Государственной Думой ФС РФ в первом чтении.

«Юбилейный МЕФТ проходит в особенное время. Сейчас меняется экономическая и социальная политика государства, уходят или меняют свои бизнес-модели крупные компании; появляются новые серьезные вызовы и для отрасли такси. Неизменным остается одно – востребованность такси как массового вида транспорта, который обеспечивает свыше двух миллиардов поездок в год по Российской Федерации. Это серьезный вклад в экономику государства и социальная функция, важность которой трудно переоценить», – отметила Дина Горячева, директор АНО «МЕФТ» (организатор форума).

Сегодня такси в России – это сформированная отрасль. В ней занято более 700 тыс. водителей таксомоторов, на конец 2021 года было выдано 460 тыс. разрешений.

Практика регионов поддержки и развития локальных рынков таксомоторных перевозок *Московское такси*

В Москве ежедневно такси перевозят 1,6 млн пассажиров. Об этом на форуме проинформировал Владимир Макаров, заместитель руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы. Рассказывая о таксомоторных

перевозках, он отметил, что в Москве объем перевозимых пассажиров на такси за последние 10 лет вырос в 20 раз. В российской столице работает 220 863 водителя, из которых 74% – это граждане России, а 26% – иностранные граждане. Средний возраст таксомотора в Москве – 3,3 года.

Московское такси одно из самых доступных в мире:

- среднее время подачи – 4 мин;
- среднее время поездки – около 20 мин.;
- средняя дистанция поездки – 7–8 км.

В сутки одно такси совершает 13–15 поездок. Средний чек за поездку составляет 455 руб.

Лидером по использованию автомобилей в таксомоторной отрасли г. Москвы является Hyundai Solaris, следом идет Volkswagen Polo, замыкает тройку лидеров модель Kia Rio.

83,5% заказов через мобильные приложения происходят с помощью Яндекс.Такси.

В Москве действует программа субсидирования, которая позволяет обновлять парк такси и снижает финансовую нагрузку на предприятия. За 10 лет в российской столице выдано субсидий в размере 1,3 млрд руб. Город субсидирует в среднем 11% от стоимости нового автомобиля такси за три года. Субсидия выдается только на автомобили, собранные в нашей стране.

В настоящее время из-за изменения цен и отсутствия на рынке новых автомобилей компаниям стало труднее обновлять парк автомобилей. Чтобы сервисы оставались удобными и доступными для пользователей, по распоряжению Мэра Москвы Сергея Собянина размер субсидии в 2022 году увеличен в 2 раза.

Владимир Макаров привел статистические данные системы КИС «АРТ» – комплексной информационной си-



В Москве действует программа субсидирования, которая позволяет обновлять парк такси

стемы «Аналитика работы такси», разработанной в 2021 году Департаментом транспорта Москвы для контроля за работой сферы такси в Москве и Московской области.

Статистические данные системы КИС «АРТ» (по состоянию на 01.08.2022)

Данные по водителям в системе



ПРЕДПОСЫЛКИ СОЗДАНИЯ СИСТЕМЫ КИС «АРТ»

- Высокий уровень количества ДТП с участием легковых такси
- На момент создания системы более 60% водителей были иностранными гражданами.

ДЛЯ КОГО ЭТО СДЕЛАНО

- Водитель
- Служба заказа такси (агрегатор)
- Таксомоторная компания или ИП, а также мед. работники и ответственные за проведение тех. осмотра

37

Средний возраст водителя

15

Средний стаж водителя

3

Среднее кол-во штрафов на 1 водителя

3458

Средняя сумма штрафов на водителя

Предпосылками создания системы КИС «АРТ» стали высокий уровень количества ДТП с участием такси. Кроме того, на момент создания системы более 60% водителей были иностранными гражданами.

По состоянию на 01.08.2022 г. в системе КИС «АРТ» размещены данные по 220 863 водителям, из них 163 607 (74%) являются гражданами России и 57 256 (27%) – иностранными гражданами. Среди иностранных водителей преобладают граждане Кыргызстана, Таджикистана и Узбекистана.

Средний возраст водителя – 37 лет, средний стаж – 15 лет, среднее количество штрафов на одного водителя – 3, средняя сумма штрафа на одного водителя – 3458 рублей.

Говоря о планах дальнейшего развития сферы такси, Владимир Макаров выразил уверенность, что в ближайшее время будет принят новый закон о такси, который позволит:

- осуществлять контроль за деятельностью диспетчерских служб заказа легковых такси (агрегаторов);
- наделить субъекты РФ полномочиями по ограничению количества разрешений, регулированию тарифов, аттестации водителей;
- предусмотреть обязательным требованием к водителю легкового такси иметь российское национальное водительское удостоверение.

Таксомоторные перевозки в Московской области

Евгений Аптекин, Первый заместитель министра транспорта и дорожной инфраструктуры Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области рассказал, что на территории региона выдача разрешений такси организована с 2011 года.

На сегодня количество действующих разрешений – 93 180, из них 76 251 (81%) получили индивидуальные предприниматели (ИП) и 16 929 (19%) – юридические лица.

Всего таксомоторные перевозки осуществляют 38 559 перевозчиков, из них 1129 (3%) – юридические лица и 37 430 (97%) – ИП. При этом более 60% перевозчиков, которые осуществляют таксомоторные перевозки в Московской области, зарегистрированы на территории других субъектов Российской Федерации.

С 2020 года госуслуга по выдаче разрешений в Московской области предоставляется в электронном виде с QR-кодом. Подлинность разрешения и информацию о перевозчике пассажир может проверить по QR-коду, который размещается в салоне автомобиля.

Внедрение разрешений с QR-кодом позволило отказаться от бумажного разрешения, информация о перевозчике стала доступной, поскольку, отсканировав QR-код смартфоном, пассажир и контролирующие органы могут проверить разрешение по реестру, а также узнать рейтинг перевозчика. В то же время заявитель может распечатать разрешение самостоятельно или обратиться в любой из 126 МФЦ Московской области.

Ежедневно за получением услуги обращаются более 500 заявителей. Срок оформления для собственника составляет 1 рабочий день, а не собственника – 5 рабочих дней. При этом требуется минимальный пакет документов: для собственника – паспорт, СТС, а для не собственника – паспорт, СТС и право обладающий документ. Электронное разрешение направляется в личный кабинет заявителя, услуга предоставляется бесплатно.

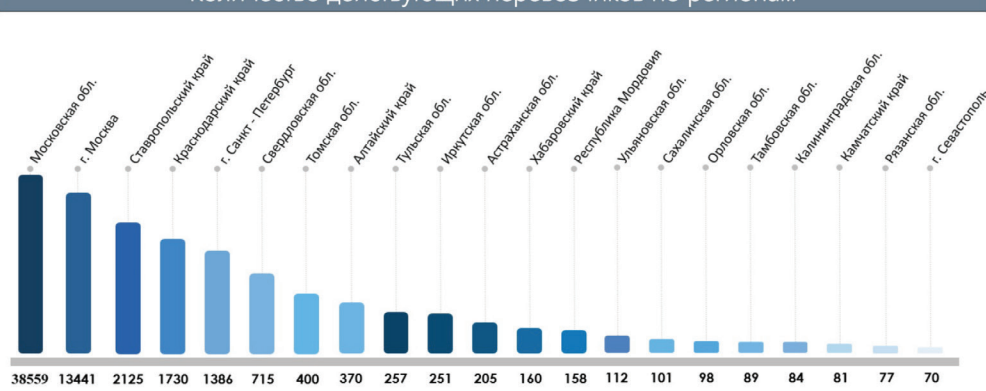
С июля 2022 года в Московской области запущен виртуальный бот такси. Теперь на вопросы заявителей от

Сравнительный анализ с другими регионами РФ

Кол-во действующих разрешений



Количество действующих перевозчиков по регионам



Увеличение легкового такси на территории Московской области свидетельствует о привлекательности региона к осуществлению таксомоторной деятельности.

вечает Telegram бот-помощник Анна. Она консультирует заявителей по популярным вопросам, связанным с выдачей разрешения:

- как получить разрешение;
- как подать заявление;
- как должно выглядеть такси Московской области;
- какие документы необходимо представить;
- срок предоставления разрешения и др.

При возникновении дополнительных вопросов, бот переключит заявителя на консультацию специалиста Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области.

Таким образом, вместо бумажных обращений и телефонных звонков проводятся онлайн консультации. На сегодняшний день, с начала запуска виртуального бота, более 370 человек получили квалифицированную помощь в Telegram и более 185 человек проконсультировались со специалистами Министерства.

Что касается обеспечения безопасности перевозок такси, то в настоящее время все больше внедряются удаленные методы контроля. К примеру, с октября 2021 года компания «Нейросеть» с помощью камер фото- и видеофиксации проверяет такси на соответствие необходимой цветовой гамме. Выявление такси, не соответствующих цветовой гамме, снизилось на 54% (по сравнению с аналогичным периодом 2021 г.). В Московской области такси должны быть белого цвета с желтой и серой полосами.

За 7 месяцев 2022 г. по камерам фото- и видеофиксации проверено 13 341 такси (10% от всех такси), выявлено 5220 (39,1%) нарушений несоответствия цвету. При этом 282 (5,4%) нарушения устранены и 4938 (94,6%) разрешений аннулированы.



С 2020 года госуслуга по выдаче разрешений в Московской области предоставляется в электронном виде с QR-кодом

В Московской области (впервые в России) внедрили в таксомоторной отрасли рейтинг перевозчиков. Для этого провели анализ количества нарушений атрибутики/обязательных требований, ПДД и ДТП. Распределили перевозчиков по зонам рейтинга: зеленая, желтая или красная. Данную информацию внедрили в QR-код разрешений такси, при сканировании которого теперь можно увидеть информацию о перевозчике:

- количество нарушений ПДД и совершенных ПДД;



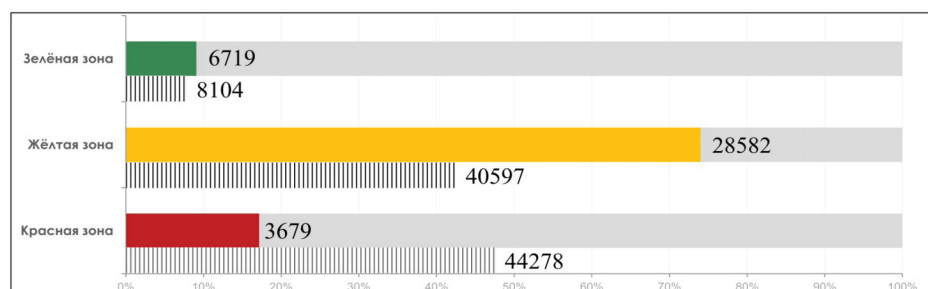
1-й квартал



Всего перевозчиков – **38 980**



Действующие разрешения – **92 979**



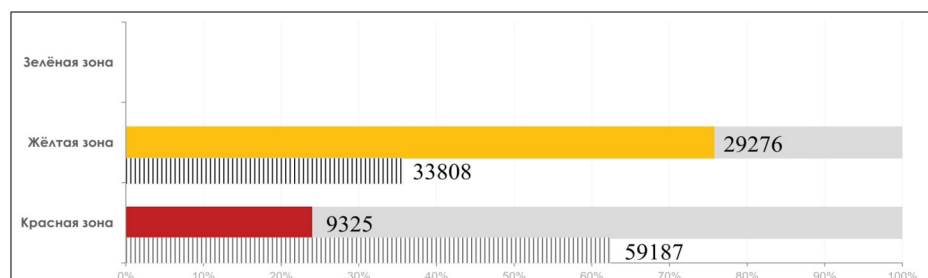
2-й квартал



Всего перевозчиков – **38 601**



Действующие разрешения – **92 995**

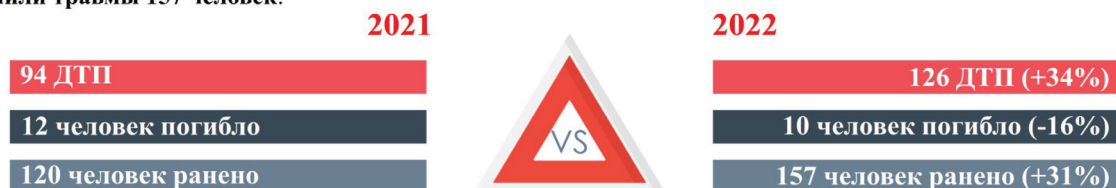


По итогам рейтингования за 2-й квартал: из **6719 действующих перевозчиков** из «Зелёной зоны» (по данным за I квартал) попали в «Жёлтую зону» - **694**, в «Красную зону» - **5 646**.

Статистика ДТП за 7 месяцев 2022 года (ГИБДД)

Водители, осуществляющие пассажирские перевозки в качестве легкового такси, стали виновниками в 126 ДТП, в которых:

- погибло 10 человек;
- получили травмы 157 человек.



Столкновение		Наезд на пешехода		Наезд на стоящее ТС		Иное	Наезд на препятствие
74 (60 %)		32 (26)%		8 (5%)		7 (5%)	5 (4%)
Погибло	Ранено	Погибло	Ранено	Погибло	Ранено	Ранено	Ранено
5	94	2	33	3	14	9	7

- количество административных нарушений;
- количество выданных предостережений и предписаний.

Внедрение рейтинга мотивирует перевозчиков повышать уровень безопасности и комфорта пассажиров. Вместе с тем по итогам рейтингования за II квартал 2022 г. из 6719 действующих перевозчиков из «Зеленой зоны» (по данным за I квартал) попали в «Желтую зону» 694 перевозчика, в «Красную зону» – 9325. В «Зеленой зоне» во II квартале 2022 г. никого не оказалось.

Как показала статистика ДТП за 7 месяцев 2022 г., водители, осуществляющие пассажирские перевозки в качестве легкового такси, стали виновниками в 126 ДТП, что на 34% больше, чем за весь 2021 год.

В 2022 году при осуществлении регионального контроля основным приоритетом является проведение профилактических мероприятий, которые включают:

- информирование перевозчиков;
- обобщение правоприменительной практики;
- объявление предостережений о недопустимости нарушения обязательных требований;
- консультирование;
- самообследования;
- профилактические визиты.

На сегодня проведено 197 профилактических визитов (1500 консультаций).

Совместно с ГИБДД, МАДИ, агрегаторами ведется борьба с нелегальными перевозками. В 2022 году вынесено 8470 постановлений, наложено штрафов на сумму в размере 24 074 000 рублей, изъято и помещено на штрафстоянку за незаконные перевозки 2019 транс-

портных средств, отключено агрегаторами от заказов 385 «нелегалов».

В своем выступлении Евгений Аптекин выделил основные проблемы отрасли. Среди них:

1. Нарушение требований по безопасности перевозок, в том числе отсутствие предрейсовых медицинских осмотров, наличие технически неисправных транспортных средств.

2. Нарушение режима труда и отдыха. Возможность подключения водителей к нескольким агрегаторам ведет к переработке и риску ДТП.

3. Нарушение трудового законодательства, в том числе неоформление водителей в штат, уклонение от уплаты налогов, лишение водителей социальных гарантий.

4. Работа иностранных граждан, которые порой используют поддельные водительские удостоверения, не знают русского языка, оказывают низкий уровень сервиса.

В заключение Евгений Аптекин назвал основные направления развития отрасли такси. Поскольку устаревший Федеральный закон № 69-ФЗ о такси не позволяет эффективно регулировать рынок, необходимо принятие проекта федерального закона № 481004-7, которым предусмотрен допуск «самозанятых» граждан РФ и требование о регистрации агрегаторов в налоговых органах субъектов РФ.

Так же к основным направлениям развития он отнес:

- регулирование деятельности агрегаторов;
- цифровизация отрасли: интеграция с базами агрегаторов, применение электронных путевых листов и внедрение телемедицины;
- установление тарифов;
- проведение аттестации водителей.

Такси в Калужской области

О развитии сферы легкового такси в регионе рассказал Станислав Орехов, начальник Управления административно-технического контроля Калужской области.

Он высказал мнение, что отдельные проблемы, связанные с развитием рынка такси в Калужской области, характерны не только для этого региона, но и для большинства других субъектов Российской Федерации, аналогичных по уровню своего социально-экономического развития.

В Калужской области легковое такси на протяжении последних лет пользуется большой популярностью среди населения, и потребность в нем, несмотря на имеющиеся в настоящее время экономические трудности, остается высокой.

Этому способствует, в первую очередь, стремительное развитие цифровых технологий, с приходом которых внедряются новые формы организации работы такси, обеспечивающие удобство пользования такси для населения при относительно низких тарифах.

Исходя из анализа данных, на рынке услуг легкового такси занято не менее 25 000 транспортных средств, а действующих на территории Калужской области официальных такси 1739, т.е. в разы меньше. Аналогичная ситуация, к сожалению, типична для большинства регионов.

Таксомоторную деятельность в Калужском регионе осуществляют 34 юридических лица и 168 индивидуальных предпринимателей. Количество разрешений, полученных одним юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем, варьируется от 1 до 370 единиц.

Законодательством Калужской области не установлены квоты на количество выдаваемых разрешений, на установление максимального количества легковых такси

в регионе, не установлен также предельный возраст автомобиля такси.

Выдача разрешения, дубликата разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси осуществляется на безвозмездной основе.

Станислав Орехов отметил, что количество выданных разрешений в регионе и соответственно лиц, более ответственно относящихся к исполнению оказываемых услуг по перевозке пассажиров, могло бы быть существенно выше за счет самозанятых граждан, которые нередко обращаются с вопросами о возможности получения ими разрешений. Однако установленные законодательством ограничения препятствуют выдаче разрешений указанной категории. Естественно, что такой отказ не останавливает их в намерении получить доход от занятия нелегальным извозом.

На период до 1 января 2023 года на территории области продлено действие закона, приостанавливающего ограничения по установлению обязательного цвета легкового такси. Предположительно, что и в дальнейшем приостановление действия указанных ограничений будет продлено в целях поддержки бизнеса в сложных экономических условиях.

Характерно, что в начале 2021 года, после приостановления действия Закона о цвете такси был отмечен резкий приток лиц, желающих получить разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров легковым такси. Однако в связи с широким распространением страховщиками практики расторжения в одностороннем порядке договоров ОСАГО с собственниками транспортных средств и отказа под различными предлогами в заключении договоров ОСАГО при указании



Калужская область



страхователем вида эксплуатации автомобиля в качестве легкового такси, количество желающих получить разрешения вновь резко снизилось.

Также многие владельцы транспортных средств, на которые ранее были получены разрешения, во избежание возможных проблем со страхованием, предпочитают сдавать разрешения.

В настоящее время Калужская область не имеет соглашений о межрегиональном сотрудничестве в сфере перевозок легковым такси с другими субъектами Российской Федерации.

Все ранее заключенные восемь соглашений расторгнуты, поскольку на практике оказалось, что наличие соглашений, не привнося за собой практически никакой пользы для населения и для развития бизнеса, породило ряд проблем, влияющих на качество и безопасность оказываемых услуг.

Так, из-за разницы в требованиях, установленных субъектами Российской Федерации в качестве условия получения разрешения (обязательный цвет кузова такси и платная основа получения разрешения), область столкнулась с ситуацией, когда большое количество хозяйствующих субъектов из других регионов, в которых были установлены более высокие требования в сравнении с Калужской областью, стали массово получать разрешения в области. Указанное обстоятельство стало причиной невозможности осуществления контроля за лицами, получившими разрешения не по месту фактического осуществления предпринимательской деятельности, привело к полной их бесконтрольности, что не могло не сказаться на качестве и безопасности оказываемых услуг.

Таким образом, наличие ранее заключенных соглашений не внесло существенного вклада в развитие межрегиональных перевозок легковым такси.

Учитывая растущие потребности населения региона в развитии городского общественного транспорта, в том числе в услугах легкового такси, региональные органы государственной власти крайне заинтересованы в развитии данного вида предпринимательской деятельности.

В указанных целях Правительством Калужской области утверждена госпрограмма «Экономическое развитие в Калужской области», включающая в себя подпрограмму «Организация транспортного обслуживания населения на территории Калужской области».

Подпрограммой предусмотрены мероприятия, направленные на решение задачи повсеместного транспортного обслуживания населения воздушным, железнодорожным и автомобильным транспортом, в том числе транспортом легкового такси.

Специальной региональной программы развития такси в регионе пока не существует. Станислав Орехов полагает, что принятие программы будет целесообразно после модернизации федерального регулирования в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси.

Тем не менее, представители малого и среднего предпринимательства, специализирующиеся на оказании услуг легковым такси, имеют возможность на общих основаниях воспользоваться государственной поддержкой в рамках действующих региональных государственных и ведомственных целевых программ «Развитие предпринимательства и инноваций в Калужской области» и «Защита прав предпринимателей», соответственно, а также обратиться в государственный фонд поддержки предпринимательства Калужской области за получением микрозаймов на льготных условиях.

За период реализации полномочия по организации транспортного обслуживания населения легковым такси, Калужская область, в пределах предоставленной законодательством компетенции, последовательно нарабатывала опыт и совершенствовала практику государственного управления в сфере легкового такси, путем выстраивания диалога с участниками рынка услуг такси.

Основными формами работы органов государственного регионального контроля с подконтрольными субъектами в сфере перевозок легковым такси в регионе еще до вступления в действие Федерального закона «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации», а также введения Правительством РФ ограничений на проведение контрольных мероприятий в 2022 году, стали поиск и внедрение новых форм взаимодействия как с перевозчиками, так и со службами заказов такси (агрегаторами), а также разумное сочетание мер административного воздействия, не провоцирующее официальных перевозчиков к уходу в теневой бизнес.

Так, сегодня широко используется проведение встреч, в том числе в формате «круглых столов», на которых помимо представителей от предпринимательского сообщества участвуют представители службы ГИБДД, Роспотребнадзора, Центробанка, аппарата Уполномоченного по защите прав предпринимателей, где вполне открыто обсуждаются вопросы, волнующие предпринимательское сообщество.

Как правило, обсуждению подлежат вопросы, связанные с организацией и порядком исполнения обязательных требований; о проблемах страхования транспортных средств, используемых для работы в такси; несправедливости штрафных санкций к официальным перевозчикам за нарушения обязательных требований и штрафных санкций за осуществление нелегальной деятельности в сфере перевозок легковым такси, приводящей к стремительному и ничем не ограниченному в условиях действующего федерального законодательства распространению нелегального извоза.

Станислав Орехов отметил, что в результате проводимой работы, хозяйствующими субъектами, активно участвующими в проведении указанных мероприятий, практически не допускаются случаи нарушения обязательных требований.

Так, за 2022 год, в том числе в связи с введением моратория на проведение контрольно-надзорных мероприятий, к административной ответственности привлечен только один официальный перевозчик.

Несмотря на определенные успехи, достигнутые в организации официальных перевозок легкового такси в Калужской области, на сегодняшний день имеются нерешенные проблемы, существенным образом препятствующие дальнейшему и цивилизованному развитию рынка услуг такси.

Причинами сложившейся ситуации являются, с одной стороны, все более нарастающий кризис в отрасли такси, обусловленный низкими тарифами на услуги такси, которые застыли на уровне 10-летней давности и оторваны от инфляции, тогда как затратная составляющая с 2021 года подорожала практически вдвое, что создает значительные трудности для развития легальных автопарков такси, с другой стороны, юридически ничем не ограниченная возможность для получения заказов от агрегаторов на выполнение услуг такси нелегальными перевозчиками.

К сожалению, в настоящее время большая часть услуг легкового такси и в области оказывается нелегальными перевозчиками и до принятия специального федерального закона, регулирующего деятельность такси, управлять ситуацией по ограничению доступа нелегалов к заказам такси достаточно сложно.

Тем не менее, на протяжении последних нескольких лет, в Калужской области активно ведется работа по нелегальным перевозчикам, в том числе путем применения специальных мер, предусмотренных административным законодательством, включая задержание транспортного средства и помещение его на специализиро-

ванную стоянку. Только за период текущего года было выявлено и привлечено к ответственности за непрохождение предрейсовых технических и медицинских осмотров (статья 12.31.1 части 2 и 3 КоАП РФ) более 200 нелегальных перевозчиков. В рамках заключенных соглашений «Об информационном взаимодействии...» с агрегаторами указанным лицам, после оперативного направления соответствующей информации, блокируют доступ к сервису заказа такси.

Также, используя свой официальный сайт в информационной сети Интернет, площадки социальных сетей, Управление административно-технического контроля Калужской области на постоянной основе проводит информационную работу по разъяснению преимуществ использования населением легального такси, а также об имеющихся или возможных рисках при обращении к нелегальным перевозчикам.

Не менее остро в регионе стоит вопрос защиты рынка услуг легкового такси от иностранных граждан.

Причин тому множество, они достаточно хорошо известны и гражданам, пользующимся такси, и государственным службам, осуществляющим контроль в указанной сфере деятельности. Основными профессиональными недостатками водителей иностранцев, в сравнении с российскими водителями, являются слабое знание русского языка, незнание инфраструктуры населенного пункта или местности, в которой они работают, незнание требований законодательства в сфере перевозок такси. Но самым пагубными последствиями активного привлечения иностранного труда в указанной сфере является вытеснение российских таксистов с рынка труда вследствие заниженных требований иностранцев к условиям работы и заработной плате.

Изъятие транспортных средств у нелегальных перевозчиков



В результате активного привлечения трудовых мигрантов из Средней Азии происходит постепенное вытеснение с рынка калужских перевозчиков в муниципальных образованиях, расположенных в приграничных зонах Москвы и Московской области.

В целях защиты рынка труда Калужской области Постановлением Губернатора Калужской области от 11 февраля 2022 года № 46 «Об установлении на 2022 год запрета на привлечение хозяйствующими субъектами, осуществляющими деятельность на территории Калужской области, иностранных граждан...» был введен запрет на привлечение иностранных граждан к работам по отдельным видам экономической деятельности на основании патентов, в том числе и в сфере услуг легкового такси.

Контроль за исполнением указанного Постановления Губернатора осуществляют органы внутренних дел в рамках контроля за соблюдением миграционного законодательства. Управление административно-технического контроля Калужской области также активно подключилось к выявлению граждан иностранцев, работающих в сфере перевозок общественным пассажирским транспортом в рамках своих контрольных полномочий. За период действия вышеуказанного Постановления Губернатора с участием сотрудников Управления выявлено 138 иностранных граждан, предоставляющих услуги по перевозке пассажиров и багажа легковым такси.

Деятельность легкового такси, динамично развивающаяся сфера общественного транспорта, использующая современные инновационные технологии и подходы, требует от органов государственного управления таких же быстрых решений (в рамках нормативно-правового регулирования) и использования инновационных и тех-

нологических подходов при организации ее деятельности.

Станислав Орехов считает, что с принятием нового федерального закона о такси и реформирования административного законодательства, будут созданы правовые механизмы, обеспечивающие полноценное развитие перевозок пассажирским такси.

Ленинградская область: практика наказания автопарков и служб заказа такси за отсутствие разрешений у водителей, которых они подключают к агрегаторам

В Ленобласти придумали, как наказывать автопарки и службы такси за отсутствие разрешений у водителей.

В панельной сессии «Лучшие региональные практики поддержки и развития локальных рынков такси» представители субъектов РФ поделились своим опытом регулирования рынка такси. В частности, в Ленинградской области продвигают практику наказания автопарков и служб заказа такси за отсутствие разрешений у водителей, которых они подключают к агрегаторам.

Леонид Минин, главный специалист сектора контрольно-надзорной деятельности Комитета Ленинградской области по транспорту, рассказал о том, как в Ленобласти применяют практику привлечения к административной ответственности за осуществление перевозок пассажиров и багажа легковым такси без соответствующего разрешения (лицензии) не фактических исполнителей заказов на перевозку (водителей легкового такси), а непосредственно перевозчиков (парков, служб такси), которые осуществляют подключение водителей к агрегаторам (к примеру, к таким как Яндекс.Такси и Ситимобил).

Рассмотрение указанной категории дел о привлечении парков к административной ответственности по части 2 статьи 14.1 относится к компетенции арбитражных судов, в подавляющем большинстве случаев вставших на сторону органов государственной власти субъектов Российской Федерации.

Так, в основу решения о привлечении парков к административной ответственности ложится Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», в соответствии с частью 2 статьи 31 которого «договор фрахтования легкового такси для перевозки пассажиров и багажа заключается фрахтователем с водителем легкового такси, действующим от имени и по поручению фрахтовщика. Права и обязанности по такому договору возникают непосредственно у фрахтовщика». Суды указывают, что физические лица в Российской Федерации самостоятельно деятельность такси не осуществляют, если они не являются индивидуальными предпринимателями и работают через парки (службы заказа легкового такси).

В совокупности с положениями лицензионных соглашений (договоров оферты) агрегаторов со службами за-



В Ленинградской области придумали, как наказывать автопарки и службы такси за отсутствие разрешений у водителей

каза легкового такси (парками), в соответствии с которыми перевозчиками (фрахтовщиками) в вышеуказанных правоотношениях выступают именно парки, подключающие водителя к агрегаторам, арбитражные суды приходят к выводу о виновности служб заказа легкового такси в совершении административных правонарушений, ответственность за которые предусмотрена частью 2 статьи 14.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Подобные решения арбитражных судов первой инстанции поддерживают и вышестоящие апелляционные и кассационные арбитражные суды. Практика обжалования парками подобных решений в Верховный суд Российской Федерации также не имела успеха.

Указанная практика позволяет воздействовать именно на парки, службы заказа легкового такси, которые работают с множеством водителей, и является более эффективной, нежели работа с водителями нелегальных такси, в том числе, с учетом размеров административных штрафов, налагаемых на парки (для индивидуального предпринимателя от 4000 до 5000 руб., на юридическое лицо от 40 000 до 50 000 руб.)

С результатами работы Комитета Ленинградской области по транспорту в данном направлении можно ознакомиться в картотеке арбитражных дел на сайте <https://kad.arbitr.ru/>, введя в поле поиска в строке «Участник дела» Комитет Ленинградской области по транспорту.

Главный вопрос отрасли

В ходе проведения форума были озвучены приоритеты дальнейшего развития отрасли. Прежде всего, это повышение безопасности, в том числе, снижение количества ДТП с участием легковых такси за счет совместной работы с надзорными органами. Кроме того, важной задачей является цифровизация таксомоторной отрасли, которая предполагает развитие цифровых профилей водителей такси, внедрение телемедицины, а также проведение техосмотров транспортных средств дистанционным способом.

Главный вопрос отрасли сегодня – это разработка правил, по которым должно работать современное такси в новых экономических условиях. Обсуждение нового законопроекта о такси стало ключевой дискуссией форума. В ней приняли участие авторитетные эксперты отрасли. Дискуссия вызвала большой интерес среди профессионального сообщества, участниками сессии был высказан ряд конструктивных предложений.

Новый законопроект предполагает контроль за деятельностью диспетчерских служб заказов легковых такси (агрегаторов) и регулирование их ответственности, наделение субъектов РФ расширенными полномочиями в данной сфере, выведение из тени самозанятых, переход к реестровой модели регистрации такси.

«Закон о такси сегодня очень нужен стране. Технологии шагнули далеко, отсюда и потребность в новом за-

коне о такси. Старый законопроект не отвечает новым реалиям, как минимум, потому что за последние годы появился новый игрок на этом рынке – агрегатор. Документ формировался на площадке Минтранса России и конечная цель для нас была – безопасность пассажира. Он является компромиссом между тем, что хотели мы, бизнес и контролирующие органы. Та редакция, которая опубликована, не является конечной, мы открыты для предложений», – сообщил Владимир Луговенко, заместитель директора Департамента автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта РФ.

Он отметил, что такси в России сегодня – это сформированная отрасль. В такси занято более 700 тыс. водителей такси, на конец 2021 года было выдано 460 тыс. разрешений.

Негативной стороной деятельности такси является высокая аварийность. За 2021 год с участием такси в России совершено 3700 ДТП, 149 человек погибло. Две трети аварий происходит по вине водителей такси.

Владимир Луговенко подчеркнул, что важными положениями законопроекта стало регулирование ответственности и обязанности агрегаторов, выведение из тени самозанятых, переход к реестровой модели (региональные и федеральные реестры).

Обсуждение нового закона о такси вызвало большой интерес среди профессионального сообщества, участниками сессии был высказан ряд конструктивных предложений.

Олег Зайцев, начальник Правового управления Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы подробно рассказал о некоторых положениях законопроекта о такси. В частности, вместо одного реестра выданных разрешений на такси появится два (реестр перевозчиков и реестр автомобилей). Такое разделение позволит на законных основаниях передавать автомобили, сведения о которых внесены во второй реестр, для осуществления перевозок лицам, имеющим разрешение. Сейчас на это действует запрет. Законопроект прописывает правовой статус служб заказа такси («агрегаторов») и требования к ним. Как один из основных участников рынка такси, они фактически определяют стандарты перевозок, но их правовой статус до сих пор был не определен. Законопроект предусматривает механизм установления минимального тарифа на перевозку для городов федерального значения и прилегающих регионов. Также важной нормой станет допуск самозанятых граждан к перевозкам на законных основаниях. Субъектам РФ документ даст полномочия установить требования к аттестации водителей на знание основных объектов инфраструктуры. Расширился перечень оснований, по которым водитель может быть не допущен к вождению в такси. Кроме того, предусматривается возможность для регионов по регулированию перевозок от аэропортов, железнодорожных

вокзалов, автовокзалов с учетом требований, который установит Минтранс России. «Мы считаем, что новый законопроект позволит лучше защищать безопасность пассажира», – резюмировал эксперт.

Илья Зотов, председатель Общероссийского объединения пассажиров, попросил обратить внимание законодателей на то, как будет законопроект работать в отдаленных населенных пунктах. «Закон не идеален, но он и должен быть компромиссным. Общественная палата поддержала закон в рамках нулевых чтений. Я считаю, что в нем нужно дать больше свободы регионам, но предусмотреть четкие ориентиры по тарифам, по безопасности», – подчеркнул Илья Зотов.

Ольга Федоткина, исполнительный директор Национального союза экспертов в сфере транспорта и логистики, главный эксперт Ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» сделала ряд конструктивных замечаний к содержанию законопроекта. В частности, она отметила, что документ не должен накладывать дополнительных обременений на участников рынка, а регулирование цен – это сложный процесс, который должен быть частью антимонопольного регулирования. Кроме того, она предложила добавить в законопроект нормы по страхованию ответственности перевозчика.

«Разрабатываемый закон позволяет обеспечить правовой фундамент отрасли. Он требует доработок, но это не то, что может его сейчас тормозить. Закон должен быть рамочным. Ряд норм можно вынести в подзаконные акты, чтобы потом можно было оперативно вносить изменения», – пояснила она.

Владимир Луговенко, заместитель директора Департамента автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта РФ поблагодарил участников дискуссии. «По итогам дискуссии уже есть мысли, что можно поправить в документе. Любой закон – это ограничение наших прав и свобод, но важно, чтобы это было обоснованно. Закон сегодня очень нужен, это то, что назрело, потому что новый участник этого про-

цесса (агрегатор) требует регулирования», – резюмировал он.

Вместе с тем, надо заметить, что во время проведения дискуссии «Выйти из сумрака: перспективы самозанятости в такси», модератором которой выступил Сергей Алексюк, начальник отдела развития таксомоторных перевозок Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы, экспертное сообщество не поддержало допуск самозанятых в такси.

Эксперты попытались ответить на вопрос, можно ли допускать самозанятых в отрасль такси, какие у них должны быть права и обязанности, как обеспечить социальные гарантии самозанятым, нужны ли дополнительные требования к водителям такси, и как контролировать их соблюдение.

В дискуссии приняли участие директор Ассоциации «СРО «МОАТП» Андрей Абрамов, координатор Общественного движения «Стоп нелегал» Евгений Грэк, заместитель председателя Союза Работников Такси Павел Калинин, индивидуальный предприниматель Иван Свердлов и другие.

Практически все спикеры высказались против того, чтобы допускать самозанятых в отрасль такси, некоторые предложили отложить это решение. Прозвучало мнение, что случайные лица без необходимой подготовки не могут быть допущены к управлению такси, иначе возникает угроза жизни пассажиров и других участников дорожного движения.

«Мы видим, что самозанятые – это комплекс вопросов, который включает безопасность, ОСАГО и другие условия. В новом законопроекте многие вещи предусмотрены, давайте внимательно его изучать», – резюмировал Сергей Алексюк.

Участники МЕФТа обратились к спикеру Государственной Думы ФС РФ Вячеславу Володину с просьбой провести парламентские слушания в Государственной Думе с целью достижения баланса интересов бизнеса, государства и потребителей при формировании эффективного и современ-

ного законодательства для отрасли такси Российской Федерации.

На форуме также обсуждались вопросы необходимости импортозамещения технологических решений, поддержания должного уровня качества и безопасности перевозок, перестройки бизнес-моделей сервисов, развития конкуренции, развития умной мобильности и городской инфраструктуры и многие другие.

Итогом работы Форума стала общественная резолюция, которая поможет донести до федеральных властей отраслевые инициативы. Резолюция направлена в органы государственной власти.



Обсуждение нового законопроекта о такси стало ключевой дискуссией форума МЕФТ