

V Международный Евразийский форум «Такси»

В. Кузьмина



Пятый, юбилейный, Международный Евразийский форум «ТАКСИ» состоялся 3–4 августа 2017 года в Москве. Нынешний год является особенным для российской таксомоторной отрасли – свой 110-й юбилей празднует старейшее в стране московское такси.

Участниками форума стали представители федеральных и региональных органов исполнительной власти, Государственной Думы РФ, организаций, занимающихся таксомоторной деятельностью как на территории России, так и за рубежом.

Юбилейное мероприятие открыла Дина Горячева, директор АНО «Международный Евразийский форум «ТАКСИ» – организатора форума. Она отметила, что сегодня Международный Евразийский форум «ТАКСИ» – отраслевая площадка федерального уровня, объединяющая представителей профильных федеральных и региональных органов власти, участников таксомоторного рынка и смежных отраслей. От рассмотрения узкоотраслевых вопросов форум вырос в полноценную общественную площадку, где поднимается широкий круг тем, непосредственно связанных с такси, а помимо этого, безусловно, важных для устойчивого развития городских транспортных систем и предпринимательства в целом.

В 2017 году на площадке форума были представлены 68 регионов России. За последние годы его участниками стали представители 22 иностранных государств. В этом году список пополнился Словенией и Эстонией.

Д. Горячева подчеркнула, что главный итог работы форума – это резолюция, консолидирующая общественные

предложения по совершенствованию государственной политики в сфере такси.

Пленарное заседание, посвященное стратегическим направлениям развития национального рынка такси в России, прошло под председательством Александра Старовойтова, члена Комитета Государственной Думы РФ по транспорту и государственному строительству.

Такси – локомотив цифровой экономики России

Выступая на пленарном заседании, А. Старовойтов обозначил роль такси в формировании цифровой экономики в России. Он сказал, что во всем мире происходят глобальные процессы «оцифровки» экономики, изменяется технологический уклад, быстрыми темпами формируется новая инфраструктура. Широкое развитие технологий спутниковой навигации, информатизация производственных процессов, автомобилизация населения, развитие мгновенных коммуникаций и средств связи обеспечили безусловное лидерство



На пленарном заседании

автомобильного транспорта в развитии цифровой экономики.

Уникальность легкового такси как вида общественного транспорта заключается в том, что договор между участниками заключается в устной форме.

Это одна из первых отраслей, которая от понятия «документ» перешла к понятию «информация». Информация о заказе такси, пассажире, времени и месте подачи, маршруте – все это содержится в электронном виде в базах данных компаний, которые организуют поездку на такси. И данная информация является юридически значимой. Как подчеркнул А. Старовойтов, именно эта особенность позволила такси стать локомотивом цифровой экономики.

Он напомнил, что недавно Правительством РФ была принята государственная программа развития цифровой экономики в России. «Она требует тщательного законодательного регулирования, которое будет благоприятствовать этому процессу. Для такси это особенно важно, поскольку отрасль уже живет в реальности цифровой экономики», – подчеркнул депутат.

Формирование законодательной базы

На пленарном заседании также выступил заместитель министра транспорта РФ Николай Асаул, который отметил, что в последнее время такси пользуется все большим спросом населения.

«Тот факт, что такси становится доступным и востребованным видом перевозок, способным обеспечить высокий уровень мобильности граждан, заставляет нас всех и на законодательном уровне, и на практике эту услугу совершенствовать, обеспечивая пассажирам не только скорость передвижения и оптимизацию времени поездки, но и высокий уровень безопасности и комфортности. Министерством транспорта ведется активная работа, направленная на формирование понятной и прозрачной законодательной базы для такси», – сообщил он.

Замминистра рассказал о законопроекте «О государственном регулировании деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации», принятом Госдумой в первом чтении. «Это самостоятельный акт, направленный на упорядочение рынка услуг легкового такси, обеспечение безопасности перевозочного процесса», – уточнил он. Предлагается внести поправки в части введения системы добровольной ак-

кредитации субъектов рынка, терминов «диспетчерские, операторские и иные службы заказа», дифференцированного подхода с целью индивидуализации наказания с учетом характера совершенного административного правонарушения, и ряд других изменений.

Н. Асаул сообщил о необходимости законодательного регулирования использования IT-технологий в сфере перевозок легковым такси. Так, Минтранс России внес в Правительство РФ проект поправок к законопроекту, в котором регулируется деятельность юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих прием и передачу заявок фрахтовщикам для дальнейшей перевозки пассажиров легковым такси. Проектом вводятся понятия «агрегатор» и «оператор», к которым предъявляется требование передавать заявки от граждан только тем фрахтовщикам, которые имеют разрешения на осуществление этого вида деятельности.

Субъектам РФ предполагается сохранить право на установление цветовой гаммы кузова легкового такси. В то же время регионы должны вносить в реестр разрешений актуальные данные в день выдачи или аннулирования разрешения, размещать данные реестры на своих официальных сайтах в свободном доступе. Н. Асаул обратил внимание, что проект поправок обсуждался на заседании Общественного совета при Минтрансе России, на котором было поручено провести мониторинг реализации (или готовности реализации) субъектами Российской Федерации права введения ограничения на выдачу разрешений и установления цветовой гаммы кузова легкового такси.

Участие в мониторинге приняли 83 субъекта Российской Федерации. В 46 субъектах не установлено и не планируется ни введение квот на количество разрешений на перевозку легковыми такси, ни установление цветовой гаммы кузова.

Установлено ограничение по выдаче разрешений (такое право субъектам Российской Федерации предоставлено в соответствии со статьей 9 Федерального закона № 69-ФЗ) в двух субъектах Российской Федерации – в Волгоградской и Вологодской областях.

Рассматривают возможность введения ограничений по выдаче разрешений в 10 субъектах Российской Федерации (Республика Калмыкия, Республика Мордовия, Республика Хакасия, Краснодарский край, Воронежская область, Ивановская область, Курганская область, Омская область, Свердловская область, Москва).

Установлено требование по цветовым гаммам кузова в 15 субъектах Российской Федерации (Республика Адыгея, Республика Бурятия, Республика Северная Осетия – Алания, Республика Татарстан, Краснодарский край, Пермский край, Приморский край, Ставропольский край, Амурская область, Астраханская область, Белгородская область, Калининградская область, Московская область, Тверская область, Москва).

В двух субъектах – в Вологодской и Ростовской областях – данное требование вступит в силу с 1 января 2018 г. В Тульской области – с 1 июля 2019 г. В Калужской области соответствующий закон от 20.06.2013 г. № 853 не вступил в силу.

Планируется установление требования по цветовой гамме кузова в 17 субъектах Российской Федерации (Республика Башкортостан, Республика Калмыкия, Республика Мордовия, Республика Хакасия, Волгоградская область, Воронежская область, Ивановская область, Калужская область, Курганская область, Омская область, Орловская область, Саратовская область, Свердловская область, Смоленская область, Ярославская область, Санкт-Петербург, Ханты-Мансийский АО). В Волгоградской области, Калужской области, Курганской области, Орловской области и Санкт-Петербурге подготовлены соответствующие нормативные правовые акты.

«Экономическая ситуация в регионах России разная, также отличаются стадии развития рынка такси. В связи с этим мы не должны принуждать таксомоторный бизнес к единому подходу по всей стране», – отметил Н. Асаул.

Московский парк такси – один из самых молодых в Европе

Заместитель руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы Дмитрий Пронин сделал краткое резюме 110-летней истории развития московского такси.

Первое упоминание такси было сделано в газете «Голос Москвы» в 1907 году 22 сентября (5 октября по новому стилю): «Вчера в Москве появился первый извозчик



В 2017 году свой 110-й юбилей празднует старейшее в стране московское такси

на автомобиле. Какой-то шофер привесил к своему небольшому «ольдсмобилу» плакат «извозчик, такса по соглашению». Он разъезжал по улицам, останавливаясь на углах и, по-видимому, не мог пожаловаться на отсутствие седоков».

К 1913 году в Москве насчитывалось 224 таксомотора. В декабре 1924 года Моссовет принял решение о покупке 200 автомобилей-такси, что позволило возобновить таксомоторное движение в Москве, прерванное Октябрьской революцией 1917 года и гражданской войной. В воскресенье, 21 июня 1925 года, в семь часов утра из гаража в Орликовом переулке, что неподалеку от Каланчевской (Комсомольской) площади, в первый рейс отправились 15 таксомоторов фирмы «Renault».

На сегодняшний день в Москве выдано 83 544 разрешения на таксомоторную деятельность, из них действительны 46 404.

Ежедневно московские таксисты перевозят 715 000 человек. Среднее время поездки составляет 21 минута, средняя дистанция поездки – 11,8 км. По сравнению с 2015 годом средняя стоимость поездки снизилась на 29% – с 650 до 460 рублей. Одно такси в сутки выполняет 7–8 заказов. На один заказ приходится 1,7 человека. По сравнению с 2010 годом количество заказов в сутки выросло примерно в 2 раза. В Москве действуют 384 стоянки для легковых такси.

«Сегодня удалось достичь значительного снижения срока ожидания автомобиля – до 5–7 минут. Это один из лучших показателей в мире», – сообщил Д. Пронин.

Средний возраст автомобиля такси в Москве – 2,8 лет, один из низких показателей в Европе. В Московской области этот показатель равен 4,7 годам, в Санкт-Петербурге – 4 годам. Д. Пронин связывает это с тем, что Москва активно субсидирует таксомоторные компании при покупке новых автомобилей. За 5 лет на эти цели было направлено 286 млн рублей.

Таксисты пополняют казну

Главный государственный налоговый инспектор отдела налогообложения доходов физических лиц Управления Федеральной налоговой службы по г. Москве Ольга Кондратьева рассказала, какой вклад внесли таксисты в бюджет города.

На данный момент в Москве зарегистрированы 4800 организаций и индивидуальных предпринимателей в сфере легкового такси. При этом 88% налогоплательщиков приходится на долю ИП. 85% работают по упрощенной системе налогообложения. По словам Кондратьевой, 94% организаций и индивидуальных предпринимателей заявляют доход не выше 10 млн в год и имеют штат до 15 человек. Часть таксистов воспользовалась возможностью не так давно введенной патентной системы и приобрели патент на таксомоторную деятельность. На сегодняшний день куплено 3276 патентов, на которые начислено 51,7 млн рублей.

«В 2016 году таксисты принесли московскому бюджету 1,113 млрд рублей. За первое полугодие 2017 года – 704 млн рублей», – резюмировала О. Кондратьева.

Риск-ориентированный подход в надзоре над таксистами

На пленарном заседании выступил Роман Самсонов, начальник отделения организации контроля за перевозками пассажиров и грузов отдела технического надзора ГУОБДД МВД России. Он отметил, что с 2014 года количество ДТП с участием водителей такси увеличилось на 30%. Специалист связывает это с повсеместным распространением услуги такси.

Лидерами среди регионов по количеству ДТП, совершенных по вине водителей такси, на сегодня являются Москва, Московская область, Санкт-Петербург и Приморский край. На эти регионы приходится порядка 40% нарушений. Больше всего нелегальных перевозчиков зафиксировано в Москве, Чеченской Республике, Московской области, Республике Дагестан, Краснодарском крае.

Наиболее частыми нарушениями являются перевозка пассажиров без разрешения, незаконное нанесение цветографической схемы легкового такси и несанкционированная установка опознавательных знаков «Такси».

ГУОБДД МВД России планирует применить риск-ориентированный подход к надзору над таксистами. В соответствии с критериями вероятности несоблюдения обязательных требований деятельность легкового такси будет относиться к среднему уровню риска. К высокому уровню риска относятся организации, которые допустили ДТП с пострадавшими. Значительный риск – нетрезвое вождение и неисполнение предписаний. К среднему риску относятся те организации, у кого есть более 20 нарушений; умеренный риск – от 10 до 19 нарушений; низкий риск – до 10 правонарушений.



В последнее время такси пользуется все большим спросом населения

«Предусмотрено как понижение уровня риска, так и повышение в зависимости от наличия ДТП и правоупотребления поведения перевозчика», – сообщил Самсонов.

По его словам, Минтранс России предлагает законопроект, который предусматривает обязательное регулярное повышение квалификации водителей. «МВД России поддерживает такой законопроект. Это может лечь в основу региональных стандартов, которые будут регулировать деятельность такси. На сегодняшний день, по мнению МВД России, все механизмы для обеспечения безопасности перевозок такси созданы», – подчеркнул представитель ГУОБДД в завершение своего выступления.

Международный опыт регулирования сферы такси

В рамках форума на панельной сессии обсудили международный опыт регулирования сферы такси. Представитель Международного союза автомобильного транспорта (IRU) в Евразии Елена Анфимова отметила тенденции в таксомоторной отрасли, которые наблюдаются сегодня в европейских странах: определение посредников и операторов транспортной услуги и разграничение их ответственности; определение условий доступа на рынок; регламентирование трудовых отношений в отрасли; законодательное определение правил райдшеринга (совместное использование частного автомобиля с помощью онлайн-сервисов поиска попутчиков).

Но в начале своего выступления она напомнила, что Международный союз автомобильного транспорта насчитывает в своих рядах более 100 ассоциаций из 70 стран мира. Основной задачей IRU является развитие международных грузовых автомобильных перевозок, но большое внимание также уделяется автобусным и таксомоторным перевозкам.

Три года назад в IRU была создана Группа по такси, в которую входят представители 11 европейских стран. Она занимается мониторингом ситуации в отрасли и формированием позиции бизнес-сообщества и предложений по решению существующих в отрасли проблем. Группа IRU по такси работает в тесном взаимодействии с Комиссией ЕС по транспорту, представляя на ее заседаниях экспертное мнение бизнес-сообщества и оказывая консультативную помощь в выработке решений и рекомендаций по развитию таксомоторных перевозок.

Усилия по законодательному регулированию таксомоторных перевозок, вызванные, в том числе, использованием цифровых технологий, радикально изменивших отрасль, предпринимаются в большинстве европейских стран. В ряде европейских стран реформирование отрасли уже завершено – как например, в Литве, Венгрии, Франции. В Эстонии, Финляндии, Бельгии процесс реформирования таксомоторной отрасли находится в стадии реализации.

В европейских странах деятельность таксомоторной отрасли регулируется в каждой стране в соответствии с национальным законодательством. Однако мониторинг показывает, что существуют общие проблемы в развитии таксо-

моторных перевозок, характерные для всех стран. Решение этих проблем требует вмешательства законодателей. Группа IRU по такси выделяет следующие общие моменты, затрудняющие дальнейшее развитие таксомоторной отрасли и требующие новых законодательных подходов.

Общие проблемы

1. Отсутствие четкого определения посредников в оказании транспортных услуг – то есть компаний-агрегаторов, сферы их деятельности и ответственности.

Развитие Интернет-технологий и, в частности, приложений по вызову такси внесло значительный вклад в развитие рынка таксомоторных услуг. Однако следует дифференцированно подходить к компаниям, предлагающим таксомоторные услуги. Так, с одной стороны, существуют компании, имеющие собственный автопарк, водителей и работающие с собственными диспетчерскими центрами и собственными разработанными приложениями. С другой стороны, существуют компании, имеющие только приложение по вызову такси, которые, по сути, являются посредниками, сводящими потребителя транспортной услуги с транспортным оператором. Существуют также и самозанятые предприниматели.

Компании-посредники используют разные модели деятельности. Некоторые из них работают только с перевозчиками, имеющими официальные разрешения. Однако в таких европейских странах, как Финляндия и Польша компании-агрегаторы работают также с водителями, не имеющими разрешений, поскольку это ограничение не прописано в законодательстве.

Позиция IRU в данном вопросе состоит в том, что посредники, то есть компании-агрегаторы, обязаны работать только с водителями, имеющими официальные разрешения. Кроме того, их деятельность подлежит лицензированию. Законодательство также должно предусматривать сферу ответственности компаний-агрегаторов.

2. Важным критерием, обеспечивающим безопасность и качество таксомоторных перевозок, является система допуска таксомоторных перевозчиков на рынок.

Известны количественные и качественные подходы к ограничению количества компаний, осуществляющих таксомоторные перевозки. В ряде стран применяют такую ограничительную меру, как регулирование количества выдаваемых лицензий (разрешений). В большинстве государств ЕС право определять количество таксомоторных перевозчиков относится к компетенции муниципальных органов. Только в Люксембурге количество необходимых лицензий определяется Министерством транспорта, а в Швеции, Австрии и Словакии не существует количественных ограничений по выдаче лицензий.

По мнению IRU, прибегая к ограничению количества обращающихся на рынке лицензий, необходимо учитывать динамику потребительского спроса на таксомоторные перевозки. Так, в странах, применяющих эту ограничительную меру, на основе мониторинга потребитель-

ского спроса периодически происходит пересмотр количества разрешений, существующих на национальном рынке таксомоторных перевозок.

Например, во Франции в период с 2010 по 2014 год количество выдаваемых разрешений было увеличено на 4%, в Великобритании – на 1,4%.

Члены Группы IRU по такси считают, что ограничительные количественные меры могут применяться при необходимости, но в конечном итоге их применение может привести к негативному влиянию. В результате ограничения количества перевозчиков может затормозиться развитие рынка таксомоторных перевозок и конкуренции на нем.

В ряде стран Европы рынок регулируется качественными ограничениями. Например, в Швеции для допуска на рынок таксомоторных перевозок требуется предоставление информации о финансовом положении компании. Качественным ограничением допуска на рынок в Бельгии и ряде других стран является требования к профессиональной подготовке водителей и менеджеров перевозок. В европейских странах значимым критерием допуска на рынок также является доказательство хорошей репутации компании. Хорошая репутация подразумевает отсутствие нарушений со стороны компании, например, в уплате налогов, выплате заработной платы сотрудникам, отсутствие в истории компании ДТП с тяжелыми последствиями, произошедшими по вине водителей компании.

IRU поддерживает принятие качественных критериев допуска на рынок, таких как хорошая репутация, финансовая устойчивость и профессиональная компетентность. Подкрепляя свои позиции конкретными делами, Академия IRU приняла активное участие в разработке бесплатной европейской программы TaxiStars, переведенной на 7 европейских языков, а также разработала программу Академии IRU для обучения водителей и менеджеров таксомоторных компаний. Профессиональное обучение и периодическая переподготовка повышают уровень профессиональной компетентности водителей и менеджеров, а также безопасности перевозок.



В развитии таксомоторных перевозок разных стран существуют общие проблемы



На повестке дня перед законодателями сегодня стоит вопрос разработки правил для райдшеринга и каршеринга

3. *Повышение безопасности и качества таксомоторных перевозок зависят и от модели трудовых отношений в таксомоторных компаниях.*

Участниками рынка таксомоторных перевозок являются как наемные сотрудники, так и самозанятые предприниматели. В европейских странах на национальных уровнях их соотношение различно. Например, в Эстонии, Австрии, Швеции, Великобритании, Латвии доля наемных сотрудников компаний, включая водителей, на рынке таксомоторных перевозок составляет более 75%. В таких странах как Греция, Франция, Испания, Италия большая часть таксомоторных перевозчиков – самозанятые предприниматели.

В странах с высоким уровнем регулирования рынка таксомоторных перевозок зарождается тенденция ослабления качественных критериев регулирования. Сторонники этого процесса объясняют это тем, что при таком подходе создается большее количество рабочих мест в отрасли. Однако шаги по либерализации рынка предусматривают в то же время гарантии минимальных прав водителей и их социальную защищенность.

Так, в Австрии и Бельгии новым законодательством для водителей устанавливается минимальная заработная плата и до 48 ограничивается количество рабочих часов в неделю. Причем в Австрии не существует самозанятых перевозчиков. Каждый из них должен быть сотрудником таксомоторной компании. В Швеции условия труда и заработная плата регулируются коллективными договорами между работниками и работодателями, и 54% занятых в отрасли охвачены коллективными договорами. В Испании, в Мадриде и Барселоне, согласно закону, каждый водитель такси обязан отдыхать один день в неделю.

Мнение бизнес-сообщества по данному вопросу заключается в том, что, несмотря на различия в формах занятости, для создания цивилизованного рынка таксомоторных перевозок необходима гарантия трудовых прав водителей, их режима труда и социальная защищенность, которая должна обеспечиваться законодательно.

4. *Законодательное определение правил райдшеринга.*

По мнению Группы IRU по такси, для создания условий честной конкуренции и обеспечения безопасности пас-

сажиров на повестке дня перед законодателями сегодня стоит также вопрос разработки правил для райдшеринга и каршеринга. Решение этого вопроса нельзя откладывать, поскольку этот сегмент рынка стремительно растет в европейских городах и несет потенциальную возможность конкуренции с таксомоторными перевозками. Попытки создать законодательные рамки для райдшеринга сегодня предпринимаются в Эстонии и Великобритании.

Основополагающие принципы

Группа IRU по такси на всех уровнях отстаивает следующие основополагающие принципы:

1. Законодательство должно гарантировать безопасность пассажиров и честную конкуренцию.
2. Одинаковый бизнес – одинаковые правила.
3. Подлинная долевая экономика vs. коммерческих транспортных посредников.
4. Правовые рамки должны устанавливаться на надлежащем приемлемом уровне (федеральном, региональном, муниципальном).

В заключение своего выступления Е. Анфимова напомнила, что в Государственной Думе Российской Федерации на рассмотрении находится ряд законопроектов, касающихся такси. «Хочется пожелать, чтобы было найдено такое оптимальное решение, учитывающее мнение профессионального сообщества отрасли, которое позволит таксомоторным перевозчикам работать в условиях честной конкуренции и обеспечит безопасность и качество таксомоторных перевозок» – сказала представитель IRU.

Особенности таксомоторных перевозок в Эстонии и Словении

Продолжили обсуждение темы международного опыта в сфере таксомоторных перевозок руководитель отдела городского транспорта Транспортного департамента г. Таллин Пярн Рут и координатор по устойчивому развитию транспортной системы Департамента коммерческой деятельности и транспорта г. Любляны Сопотник Матиц.

Пярн Рут проинформировала, что в Эстонской Республике приняты законы, связанные с организацией общественного транспорта. Это Закон о дорожном движении,



Согласно эстонскому законодательству каждый гражданин имеет возможность проверить личность таксиста через специальный сайт в Интернете



Дорожные знаки «Остановка такси» на территории Местного самоуправления и на частной земле

Закон об автомобильных перевозках, Закон об общественном транспорте, Коммерческий кодекс и законы о налоге.

Так, в Законе о дорожном движении отсутствует понятие «Таксомотор», но имеется понятие: «Транспортное средство общего пользования» – оказывающие услуги общественного транспорта в соответствии с Законом об общественном транспорте: автобусы, троллейбусы, трамваи или предусмотренные для оказания услуг общественного транспорта и перевозящие пассажиров легковые автомобили». В этом же законе определены те дорожные знаки, которые не действительны для общественного транспорта, в том числе и для таксомоторов. То есть им разрешена езда по выделенным полосам, для них не действителен дорожный знак «Остановка запрещена» и «Зона запрета стоянки». В то же время для таксомоторов имеется специальный дорожный знак «Место стоянки такси».

В Законе об автомобильных перевозках закреплено требование к водителям, предоставляющим услуги такси, – необходимость проходить обучение через каждые пять лет. По содержанию обучение включает изучение вопросов по организации перевозок и законодательству.

Закон об общественном транспорте включает требования к предпринимательству, то есть определяет, кто имеет право заниматься организацией таксомоторных перевозок. Кроме этого, документ включает требования к водителю, а также определяет, кто имеет право предоставлять услуги таксомоторов.

Водитель таксомотора должен иметь специальное удостоверение, свидетельствующее о его праве на выполнение таксомоторных перевозок. Согласно эстонскому законодательству каждый гражданин имеет возможность проверить личность таксиста через специальный сайт. В Интернете можно узнать по номеру удостоверения водителя, в каких местных самоуправлениях он имеет право оказывать услуги такси.



В Эстонии на правой двери таксомотора необходимо размещать название перевозчика или логотип фирмы

Все, кто желает осуществлять таксомоторные перевозки, должны быть зарегистрированы в коммерческом регистре. Для этого Местному самоуправлению необходимо предъявить ходатайство для получения разрешения на право оказания услуги такси.

Надзор за таксомоторными перевозками осуществляют полиция и местное самоуправление, которые проверяют наличие необходимых документов, и в случае их отсутствия штраф составляет 3200 евро.

В Эстонии установлены следующие требования к таксомотору:

- наличие удостоверения у водителя таксомотора;
- нахождение на крыше автомобиля плафона «TAKSO»;
- наличие преysкуранта (Местное самоуправление имеет право внести «потолок» цены за километр);
- на правой двери таксомотора необходимо размещать название перевозчика или логотип фирмы.

Кроме того, в салоне автомобиля должны быть таксометр и принтер. Как отметила Пярн Рут, водитель такси обязан выдать после поездки квитанцию. Если ее нет, то пассажир имеет право не платить. Оплата за проезд возможна наличными, банковскими карточками. Объявление о возможностях оплаты должно находиться на окне таксомотора.

Интересно, что на земле Местного самоуправления остановка такси отмечена знаком дорожного движения «TAKSO», а вот на частной земле на специальном знаке должна быть отмечена фирма, которая имеет право оказывать услугу такси.

О том, как регулируется сфера такси в Словении, проинформировал Сопотник Матиц. «К 2025 году мы хотим, чтобы Любляна стала самым экологически чистым городом Европы. Поэтому мы пытаемся сделать транспортную систему города экологичнее. Для этого центр города был закрыт для автомобилей. Рядом с ним мы расположили стоянки только для такси», – отметил он. По его словам, такси будущего – электрическое такси. Сегодня в центре г. Любляны работает подобное такси. Оно работает бесплатно, за счет средств муниципалитета.

Окончание – в очередном номере «АТ»