

Законопроект о такси. «Тема резонансная, важная, сложная»

С. Владимиров



За последние годы сфера таксомоторных перевозок получила значительное развитие: обновился и вырос парк подвижного состава, значительно сократилось время подачи таксомоторов клиенту, стала более совершенной и удобной система оплаты поездки. Появилось достаточно много приложений для мобильных устройств, с помощью которых можно не только вызвать такси, но и дать оценку водителю, выполнившему заказ на перевозку. За перемещением такси в момент его прибытия к клиенту и во время выполнения заказа пассажир с помощью мобильного устройства может наблюдать в режиме on-line в условиях реального времени. Все чаще отрасль таксомоторных перевозок на современном этапе ее развития признают авангардом в сфере внедрения цифровых технологий.

Вместе с тем Федеральный закон от 21.04.2011 г. № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ», который получил неофициальное название «Закон о такси», даже с учетом изменений, внесенных в этот документ в 2014 году, уже не отвечает реалиям сегодняшнего дня. На рынке таксомоторных перевозок появились новые игроки – так называемые агрегаторы, которые непосредственно участвуют в процессе оформления заказов, но при этом не отвечают за безопасность и качество выполняемых перевозок. Есть и другие аспекты, которые привели к необходимости подготовки законопроекта № 481004-7 «О государственном регулировании отношений в области организации и осуществления деятельности по перевозке легковым такси и деятельности служб заказа легкового такси, внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации». Данный законопроект уже принят в первом чтении Государственной Думой РФ и в настоящее время обсуждается на площадке различных форумов с целью выработки предложений для дальнейшего его совершенствования.

Обоснование необходимости принятия нового закона

Законопроект № 481004-7 «О государственном регулировании отношений в области организации и осуществления деятельности по перевозке легковым такси и деятельности служб заказа легкового такси, внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» принят в первом чтении Государственной Думой РФ 13 декабря 2018 года.

В пояснительной записке к данному законопроекту говорится, что перевозки пассажиров легковыми такси решают важнейшую социальную задачу в обеспечении транспортной доступности населения. В ряде сельских местностей, отдаленных от маршрутов регулярного автобусного сообщения, такси выполняет функцию общественного транспорта. Зачастую такси является единственно возможным средством передвижения для людей с ограниченными возможностями. Маневренность, комфорт, персонализированные услуги легкового такси формируют устойчивый потребительский спрос на данный вид перевозок.

В настоящее время вклад отрасли в ВВП составляет порядка 0,7%. Динамика прямого вклада в ВВП имеет прирост на 14,2% в 2017 году по отношению к 2015 году. Среднегодовой темп роста отраслевой занятости опережает многие секторы традиционного малого бизнеса и в 2017 году по отношению к 2015 году составил 25%.

Вместе с тем действующая модель государственного регулирования рынка легкового такси требует изменений, обусловленных рядом технологических и социальных аспектов. Отмечается рост аварийности с участием автомобилей, работающих в режиме «такси». Высокий уровень аварийности наблюдается в теневом секторе таксомоторных перевозок, масштабное расширение которого произошло в период дерегулирования отрасли. Система государственного регулирования рынка легкового такси, установленная ранее Федеральным законом № 69-ФЗ, не в состоянии коренным образом повысить безопасность и качество перевозок по причине отставания нормативного регулирования от уровня развития отраслевых технологий и запросов общества.

На конец 2017 года в Российской Федерации было выдано 466 683 разрешений на деятельность такси. Лидерами по количеству выданных разрешений являются Москва и Санкт-Петербург – порядка 7 разрешений на 1000 человек жителей (в число жителей не включены лица, приезжающие в мегаполисы и заинтересованные в услугах такси). Отмечаются существенные различия в границах региональных рынков такси мегаполисов: при наличии большой концентрации такси в центральных частях города и вблизи крупных транспортных узлов не в полном объеме удовлетворен потребительский спрос в



Популярность такси за последние 5 лет значительно выросла

услугах на окраинах. В субъектах Российской Федерации количество выданных разрешений колеблется от 1 до 3 на 1000 человек жителей. Приведенные цифры подтверждают высокую долю теневого, аварийно-опасного сектора.

По информации, полученной от субъектов Российской Федерации, действующее нормативное регулирование в сфере легкового такси не позволяет полноценно осуществлять региональный государственный контроль. Это приводит к появлению региональных законов, противоречащих Конституции РФ и федеральному законодательству, установлению административных барьеров и вытеснению легального извоза в тень. Требуется приведение как федерального, так и регионального законодательства в соответствие с современными экономическими реалиями.

Развитие цифровой экономики вызвало появление на рынке такси агрегаторов, осуществляющих коммуникацию фрахтовщиков и фрахтователей через IT-платформы. Агрегаторы изменили структуру услуг и способ выбора заказа такси. Деятельность агрегаторов оптимизировала процесс коммуникации фрахтователей и фрахтовщиков. Как следствие уменьшилось время ожидания автомобиля, услуги такси стали доступнее, снизились тарифы для населения, появилась возможность выбора автомобиля и водителя по усмотрению пассажира. Одновременно внедрение новых технологий привело к снижению контроля за работой водителя, нарушению норм транспортного законодательства.

Деятельность агрегаторов, напрямую влияющая на формирование рынка такси, законодательно не урегулирована. Данные субъекты не учтены и не идентифицированы в процессе оказания транспортных услуг. Не установлены их права и обязанности, не определена их ответственность перед пассажиром. Этим пробелом правового регулирования пользуются недобросовестные участники рынка.



Маневренность, комфорт, персонифицированные услуги легкового такси формируют устойчивый потребительский спрос на данный вид перевозок

Появление современных технологий обострило проблемы теневого сектора, сформировало новые схемы ухода от ответственности за вред, причиненный пассажиру. Ряд предприятий, позиционирующих себя, в качестве лизинговых компаний с функцией агрегатора, получают на свое имя разрешения на деятельность такси на принадлежащие им транспортные средства. Впоследствии автомобили вместе с разрешениями передаются в аренду физическим лицам, в том числе нелегальным мигрантам. Арендная плата списывается ежедневно с виртуального счета водителя. В случаях ДТП компании – собственники автомобилей отказываются возмещать пассажиру причиненный вред, ссылаясь на передачу автомобиля во владение другому лицу. Водитель-мигрант, уклоняясь от ответственности, выезжает за пределы Российской Федерации.

Летом 2016 года полицией г. Москвы в ходе операции «Такси» были выявлены водители, осуществляющие перевозку в режиме «такси», ранее привлекавшиеся к уголовной ответственности за убийство, изнасилование, захват заложников, находящиеся в розыске за террористическую деятельность. Наибольшее количество нарушений отмечалось именно среди водителей-мигрантов, управляющих автомобилем без официального разрешения на деятельность такси.

Недобросовестные агрегаторы, передавая заказы лицам, не имеющим разрешения, способствуют формированию теневого сектора и не несут ответственности за организацию услуг ненадлежащего качества и наступление общественно опасных последствий.

Иностранные агрегаторы получают информацию о персональных данных и передвижениях граждан РФ, которую хранят и обрабатывают за пределами России. Это противоречит интересам потребителей, расценивающих

безопасность персональных данных как гарантию конституционных прав неприкосновенности частной жизни.

Как отмечают разработчики документа, настоящий законопроект устраняет проблемные вопросы, возникшие в правоприменительной практике. Вводятся требования к агрегаторам, устанавливаются особенности осуществления их деятельности, в том числе запрет передачи заявок лицам, не имеющим разрешения на деятельность такси. Закрепляется порядок и основания ответственности агрегаторов и перевозчиков за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира. Устанавливается запрет передачи разрешений на деятельность такси третьим лицам с целью осуществления ими деятельности легкового такси.

Законопроект определяет компетенцию органов законодательной и исполнительной власти субъектов Российской Федерации, содержит общие положения, касающиеся организации деятельности уполномоченных органов исполнительной власти, их прав и обязанностей, порядка предоставления государственных услуг по выдаче разрешений и порядка осуществления государственного контроля. Вводимые положения обеспечат создание прозрачной системы организации транспортного обслуживания населения легковым такси и государственного контроля (надзора) в этой сфере деятельности.

Высокоаварийный теневой сектор легкового такси, составляющий 0,09% ВВП, в настоящее время фактически выведен из-под регулирующего воздействия действующего законодательства и получает необоснованное экономическое преимущество. Профессиональное сообщество отмечает отсутствие адекватного административного воздействия на теневой сектор при одновременной низкой правовой защищенности легального бизнеса. Финансовая ответственность нелегального биз-



Высокий уровень аварийности наблюдается в теневом секторе таксомоторных перевозок, масштабное расширение которого произошло в период дерегулирования отрасли

неса ничтожна по сравнению с получаемой выгодой, а затраты на осуществление государственной надзорной деятельности значительно превышают поступления в бюджет от денежных взысканий (штрафов), наложенных на нелегальных перевозчиков.

Настоящий законопроект предусматривает дифференцированный подход, обеспечение индивидуализации наказания с учетом характера совершенного административного правонарушения, учитывая причинение вреда публичным интересам. Ответственность легальных перевозчиков снижается, нелегальных – значительно ужесточается.

С принятием законопроекта в Российской Федерации будут заложены современные основы для развития цивилизованного рынка таксомоторных услуг. Таковы основные доводы, изложенные в пояснительной записке касательно необходимости принятия данного документа.

На площадке Государственной Думы РФ

При рассмотрении законопроекта в первом чтении в Государственной Думе РФ Глава комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичев, выступая на пленарном заседании, отметил, что тема такси обсуждается сегодня очень широко на различных площадках, и мнение едино, что законопроект надо принимать, так как «отрасль не может сегодня регулироваться одной статьей ФЗ № 69, который был принят в 2011 году».

«За эти годы многое изменилось. Действительно, заказ такси развивается и сегодня доступен для любого гражданина, но в заказе такси нет ответственности тех, кто зарабатывает с этого деньги, но это не говорит, что мы должны сделать такой законопроект, чтобы дальше нельзя было заказать такси вообще», – заявил Евгений Москвичев.

По его словам, такси – это единственный вид перевозок, который имеет свободный поиск пассажира и свободный маршрут, который задает пассажир, что говорит о том, что «безопасность на этом виде перевозок должна быть усилена».

«Мы одним из федеральных законов разрешили иностранцам с российскими водительскими удостоверениями работать на автобусах, троллейбусах и трамваях, на мой взгляд, надо на такси на первом этапе запретить иностранцам управлять легковыми такси. Уверен, что у нас достаточно водителей сегодня, которые способны управлять этим транспортом.

Мы обязаны решить еще одну проблему: ни одно такси не должно выходить на дороги, не пройдя механику на выпуске по техническому состоянию автомобиля», – подчеркнул Евгений Москвичев.

Глава комитета также отметил, отвечая на вопросы коллег, что этот законопроект напрямую коснется самозанятых, «и мы понимаем, что к нему надо внести сразу при подготовке ко второму чтению такие предложения».



Действующее нормативное регулирование в сфере легкового такси не позволяет полноценно осуществлять региональный государственный контроль

«Потому что мы сегодня видим, что касается профессионального транспорта, который работает на коммерческой основе, он уже раз в 5 лет проходит переобучение, и ему выдается подтверждающее удостоверение, а на легковом такси этого нет. Я думаю, с 2021 года для них тоже вступит это в силу, и мы как раз самозанятых привяжем к этому вопросу», – рассказал он.

«Что касается медосмотра, то мы считаем, что закон по телемедицине нужно срочно принимать, и все водители, которые будут выезжать на дороги общего пользования, будут такой осмотр проходить в обязательном режиме, и это будет обязательно», – сообщил глава комитета.

Евгений Москвичев предложил поддержать этот законопроект в первом чтении, сообщив, что уже есть рабочая группа, действия которой будут направлены на то, «чтобы этот законопроект был лучше, чем сегодня одна статья федерального закона».

Кроме того, в процесс подготовки законопроекта № 481004-7 к первому чтению Комитет Государственной Думы по транспорту и строительству дал свое заключение, в котором наряду с положительной оценкой данного законопроекта для регулирования рынка такси указал следующее:

«В законопроекте предусматривается уведомительный характер начала деятельности служб заказа такси, не сформулированы требования к ним и отсутствуют основания для отказа в их регистрации. Полагаем необходимым ввести разрешение на деятельность служб заказа такси, предусмотреть требования к ним, нарушение которых будет служить основанием для отказа в регистрации или для прекращения деятельности. Это позволит сделать деятельность служб заказа такси прозрачной и осуществлять должный контроль за их деятельностью.

Законопроектом закрепляется существующее в настоящее время положение, когда службы заказа такси фак-

тически определяют условия договора перевозки, включая ее стоимость, но не несут при этом ответственности в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения перевозки. Ответственность служб в этих случаях должна быть предусмотрена.

Требуют также корректировки положения законопроекта, устанавливающие требования к перевозчикам и деятельности служб заказа такси, поскольку вводимое регулирование не обеспечивает в полной мере гарантию передачи заказа водителю, у которого отсутствует судимость, имеющему разрешение и работающему в соответствии с режимом труда и отдыха водителя, а также гарантию, что транспортное средство прошло предрейсовый технический осмотр, а водитель – медицинский осмотр.

По мнению Комитета, указанные замечания могут быть устранены при доработке законопроекта ко второму чтению».

Обсуждение в Общественной палате РФ

В Общественной палате РФ 9 апреля 2019 года прошли общественные слушания, посвященные экспертизе законопроектов, регулирующих деятельность такси: № 481004-7 «О государственном регулировании отношений в области организации и осуществления деятельности по перевозке легковым такси и деятельности служб заказа легкового такси, внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и № 428641-7 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части введения обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков легковыми такси».

«Есть таксисты, есть парки, есть агрегаторы. Когда мы заказываем такси, не очень ясно, кто несет ответственность. Тема резонансная, важная, сложная, – сказал, от-

крывая слушания, Секретарь Общественной палаты РФ Валерий Фадеев. – Здесь не надо совершать ошибок, а самое главное – не надо спешить, формально принимать закон, чтобы поскорей закрыть эту проблему. Насколько я знаю, в законопроекте о такси есть сложности. Не надо на них закрывать глаза, а надо спокойно разобраться и принять такой закон, который будет устраивать всех участников этого рынка, в первую очередь потребителя».

Большинство опрошенных экспертов сходятся во мнении о том, что принятие законопроектов, регулирующих деятельность перевозчиков и агрегаторов такси, а также вводящих обязательное страхование гражданской ответственности перевозчиков, давно назрело, рассказал председатель Комиссии Общественной палаты РФ по развитию экономики, предпринимательства, сферы услуг и потребительского рынка Борис Алешин. «Главное опасение – это риск увеличения стоимости, – отметил он. – За последние пять лет российский рынок таксомоторных перевозок показывает поступательную динамику. Его уникальной особенностью является наличие сильных отечественных игроков. Это очень важно – не навредить развитию экономики за счет лишних ограничений, регулятивных функций и не допустить увеличения накладных расходов граждан, ведь отрасль затрагивает большое количество людей».

О необходимости доработки законопроектов, уже одобренных в первом чтении, заявил член Комитета Государственной Думы Федерального Собрания РФ по транспорту и строительству Александр Старовойтов. Он убежден, к работе над поправками необходимо привлечь все заинтересованные стороны: представителей агрегаторов, уполномоченных органов, водителей, профсоюзов и т.д. Если этого не сделать, то статистика по дорожно-транспортным происшествиям с участием водителей такси будет только расти, считает он.

Действительно, статистика по ДТП диктует необходимость закрепить требование об обязательном страховании ответственности перевозчиков на законодательном уровне, согласился с коллегой заместитель председателя Комитета Государственной Думы Федерального Собрания РФ по финансовому рынку Юрий Олейников. Законопроект о такси предусматривает увеличение размера возмещения ущерба, а также ужесточение набора требований к предприятиям, работающим в данной сфере.

Ни в действующем законодательстве, ни в предлагаемом законопроекте недостаточно регулируется деятельность агрегаторов такси, считает заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Алла Сологубова. В частности, по ее словам, необходимо законодательно закрепить следующее требование: не допускать к базе данных пассажиров перевозчиков, не имеющих разрешения на данный вид деятельности. В настоящее время отсутствие такого ограничения приводит к тому, что на рынке таксомотор-



Развитие цифровой экономики вызвало появление на рынке такси агрегаторов, осуществляющих коммуникацию фрахтовщиков и фрахтователей через IT-платформы

ных услуг много так называемых серых перевозчиков, отметила Алла Сологубова.

Член Комиссии Общественной палаты РФ по развитию экономики, предпринимательства, сферы услуг и потребительского рынка, руководитель рабочей группы Общественной палаты РФ по транспорту Андрей Усенко призвал представителей профессионального сообщества сформулировать конкретные предложения по поправкам в рассматриваемые законопроекты.

Большинство экспертов, в том числе самих водителей такси, сошлось во мнении, что в нынешней редакции законопроекты не отражают всех существующих проблем в сфере такси и не способны обеспечить надлежащее качество предоставляемых услуг, поскольку не охватывают всех участников рынка. Речь прежде всего идет об агрегаторах заказов, которые, по сути, не несут ответственности перед пассажирами. Кроме того, эксперты сошлись во мнении, что для обеспечения должного уровня безопасности пассажиров и качества оказания услуг необходимо разработать единый стандарт реестров выдаваемых разрешений на перевозку – сейчас такие реестры устанавливаются на уровне субъекта РФ. Необходимо также законодательно закрепить обязательное страхование водителя, а не машины; усилить контроль за наймом водителей.

Сегодня на системном уровне не хватает консенсуса между теми, кто получает услугу, теми, кто ее оказывает, и законодателями – подвел итоги слушаний Борис Алешин. «Предстоит большая работа, и проводить ее надо срочно: в зале чувствовался огромный накал и среди водителей, и среди руководителей компаний, и среди регуляторов. Все хотели высказаться, всех беспокоит этот законопроект. Поэтому ни в коем случае нельзя спешить со вторым чтением – проект закона требует концептуальной переработки», – заключил он.

При этом все участники дискуссии согласились с тем, что законодательное регулирование такси сегодня является необходимым.

Основные положения законопроекта

Профессиональное сообщество, безусловно, уже ознакомилось с законопроектом № 481004-7 «О государственном регулировании отношений в области организации и осуществления деятельности по перевозке легковым такси и деятельности служб заказа легкового такси, внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации», поэтому расскажем только об основных его положениях.

В частности, законопроект о такси предусматривает разграничение полномочий между федеральными органами государственной власти и органами государственной власти субъектов Российской Федерации по государственному регулированию отношений в области органи-

зации транспортного обслуживания населения легковым такси, осуществления деятельности по перевозке легковым такси и деятельности служб заказа легкового такси.

Разделение полномочий

К полномочиям Российской Федерации по государственному регулированию отношений в области организации транспортного обслуживания населения легковым такси, осуществления деятельности по перевозке легковым такси и деятельности служб заказа легкового такси относятся:

- установление правовых основ организации транспортного обслуживания населения легковым такси, а также функционирования рынка перевозок легковым такси и служб заказа легкового такси;
- установление требований к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим деятельность по перевозке легковым такси;
- установление требований к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям и обособленным подразделениям иностранных организаций, осуществляющим деятельность служб заказа легкового такси;



Сегодня деятельность агрегаторов, напрямую влияющая на формирование рынка такси, законодательно не урегулирована

- установление требований к транспортным средствам, используемым в качестве легкового такси;
- установление требований к водителям легкового такси;
- установление единого порядка предоставления государственных услуг по выдаче, переоформлению, аннулированию разрешений на осуществление деятельности по перевозке легковым такси и выдаче дубликатов таких разрешений на территории субъекта Российской Федерации;
- установление единого порядка предоставления государственных услуг по приему и учету извещений служб заказа легкового такси;

- установление общих требований к порядку ведения региональных реестров легкового такси и региональных реестров служб заказа легкового такси;
- установление особенностей, включаемых в договоры об обработке информации о заказе легкового такси;
- установление порядка осуществления государственного контроля (надзора) за осуществлением деятельности по перевозке легковым такси;
- установление порядка осуществления регионального государственного контроля (надзора) за осуществлением деятельности служб заказа легкового такси;
- иные полномочия по государственному регулированию отношений в области организации транспортного обслуживания населения легковым такси, осуществления деятельности по перевозке легковым такси и деятельности служб заказа легкового такси, отнесенные другими федеральными законами к полномочиям Российской Федерации.

К полномочиям органов государственной власти субъектов Российской Федерации по государственному регулированию отношений в области организации транспортного обслуживания населения легковым такси, осуществления деятельности по перевозке легковым такси и деятельности служб заказа легкового такси относятся:

- организация транспортного обслуживания населения легковым такси на территории субъекта Российской Федерации с учетом требований настоящего Федерального закона;
- разработка и реализация государственных программ субъектов Российской Федерации повышения качества транспортного обслуживания населения легковым такси и обеспечения безопасности перевозок легковым такси;
- создание условий для развития рынка перевозок легковым такси на территории субъекта Российской Федерации;

– предоставление государственных услуг по выдаче, переоформлению, аннулированию разрешений на осуществление деятельности по перевозке легковым такси и выдаче дубликатов таких разрешений на территории субъекта Российской Федерации;

– предоставление государственных услуг по приему и учету извещений о начале осуществления деятельности служб заказа легкового такси на территории субъекта Российской Федерации;

– ведение региональных реестров легкового такси и региональных реестров служб заказа легкового такси;

– определение органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации, уполномоченного на решение задач по организации транспортного обслуживания населения легковым такси и осуществление регионального государственного контроля (надзора) за осуществлением деятельности по перевозке легковым такси и регионального государственного контроля (надзора) за осуществлением деятельности служб заказа легкового такси на территории субъекта Российской Федерации;

– создание и обеспечение функционирования парковок (парковочных мест) легкового такси в границах территории субъекта Российской Федерации;

– осуществление регионального государственного контроля (надзора) за осуществлением деятельности по перевозке легковым такси и регионального государственного контроля (надзора) за осуществлением деятельности служб заказа легкового такси на территории субъекта Российской Федерации.

Субъекты Российской Федерации в рамках государственных программ субъектов Российской Федерации за счет собственных средств и ресурсов вправе применять меры государственной поддержки субъектов предпринимательской деятельности, осуществляющих деятельность по перевозке легковым такси.

Право осуществления деятельности по перевозке легковым такси

Право юридического лица или индивидуального предпринимателя осуществлять деятельность по перевозке легковым такси с использованием в качестве легкового такси конкретного транспортного средства возникает с момента получения разрешения на осуществление деятельности по перевозке легковым такси и прекращается при истечении срока действия или аннулировании такого разрешения.

Право осуществления деятельности легковым такси с использованием конкретного транспортного средства должно быть удостоверено отдельным разрешением на каждое транспортное средство, используемое в качестве легкового такси.

Перевозка пассажиров и багажа легковым такси осуществляется на основании публичного договора фрахтования, заключаемого между фрахтователем и фрахтовщиком.



Статистика по ДТП диктует необходимость закрепить требование об обязательном страховании ответственности перевозчиков на законодательном уровне

Публичный договор фрахтования заключается фрахтователем непосредственно с водителем легкового такси, действующим от имени и по поручению фрахтовщика, или путем принятия к выполнению фрахтовщиком заказа фрахтователя.

Особенности выдачи, оформления и учета разрешения на осуществление деятельности по перевозке легковым такси

Разрешение является именным документом, удостоверяющим право осуществления деятельности по перевозке легковым такси лицом, на имя которого выдано такое разрешение.

Право, удостоверенное разрешением, не может быть передано (отчуждено) третьим лицам. Допуск водителя фрахтовщика к управлению транспортным средством, используемым в качестве легкового такси, не является передачей права, удостоверенного разрешением.

Разрешение выдается на срок не менее чем пять лет. Переоформление разрешения осуществляется на срок действия выданного разрешения. Дубликат разрешения выдается на срок действия утраченного или испорченного разрешения.

Разрешение должно находиться в салоне легкового такси и предъявляться по требованию пассажира, должностного лица уполномоченного органа или сотрудника полиции.

Реестр легкового такси

Ведение регионального реестра легкового такси осуществляется уполномоченным органом в порядке, установленном законом или иным нормативным правовым актом субъекта Российской Федерации.

Основанием для внесения соответствующей записи в региональный реестр легкового такси является решение, принятое уполномоченным органом в установленном настоящим Федеральным законом порядке.

Форма регионального реестра легкового такси устанавливается законом или иным нормативным правовым актом субъекта Российской Федерации.

Сведения, содержащиеся в региональном реестре легкового такси в электронном виде, должны быть открытыми и доступными для всех заинтересованных лиц.

Требования к легковым такси

В целях обеспечения безопасности пассажиров и идентификации легковых такси по отношению к иным транспортным средствам легковое такси должно соответствовать следующим обязательным требованиям:

- должно иметь на кузове (боковых поверхностях кузова) цветографическую схему легкового такси, представляющую собой композицию из квадратов контрастного цвета, расположенных в шахматном порядке;



В ожидании пассажиров

- должно иметь на крыше опознавательный фонарь оранжевого цвета;

- должно быть оборудовано таксометром в случае, если плата за пользование легковым такси определяется в соответствии с показаниями таксометра на основании установленных тарифов исходя из фактического расстояния перевозки и (или) фактического времени пользования легковым такси;

- транспортное средство, используемое в качестве легкового такси, должно быть зарегистрировано на территории Российской Федерации. Запрещается использовать в качестве легкового такси транспортные средства, зарегистрированные в других странах и временно находящиеся на территории Российской Федерации.

Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям и водителям

Юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие деятельность по перевозке легковым такси, обязаны:

- использовать в качестве легкового такси транспортные средства, допущенные к участию в дорожном движении в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, и соответствующие требованиям настоящего Федерального закона;

- обеспечивать техническое обслуживание и ремонт легкового такси, организовывать предрейсовый контроль технического состояния легкового такси перед выездом на линию;

- организовывать проведение обязательных медицинских осмотров водителей легкового такси.

Что касается требований, предъявляемых к водителю легкового такси, то он должен иметь общий водительский стаж не менее трех лет.

**Осуществление деятельности службами заказа
легкового такси**

Право осуществлять деятельность служб заказа легкового такси на территории соответствующего субъекта Российской Федерации возникает с момента подачи юридическим лицом, обособленным подразделением иностранной организации или индивидуальным предпринимателем извещения о начале осуществления деятельности и прекращается при аннулировании записи в региональном реестре служб заказа легкового такси. Иностранные организации обязаны осуществлять деятельность службы заказа легкового такси через обособленное подразделение, зарегистрированное в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Не допускается передача информации о заказах легкового такси и обеспечение доступа к такой информации фрахтовщикам (водителям фрахтовщиков), не заключившим договора об обработке информации о заказе легкового такси со службой заказа легкового такси, а также лицам, не имеющим разрешения на осуществление деятельности по перевозке легковым такси.

Служба заказа легкового такси несет ответственность перед фрахтователем за передачу заказа легкового такси (обеспечение доступа к информации о заказе легкового такси) лицу, не владеющему разрешением на осуществление деятельности по перевозке легковым такси, в соответствии с законодательством о защите прав потребителей. При этом ответственность за это нарушение несет служба заказа легкового такси, принявшая заказ от фрахтователя, вне зависимости от того, осуществлялась ли обработка заказа непосредственно этой службой заказа легкового такси или привлеченными ею третьими лицами.

Служба заказа легкового такси обязана сообщить фрахтователю номер принятого к исполнению заказа. По прибытии легкового такси к месту его подачи служба заказа легкового такси сообщает фрахтователю место нахождения, государственный регистрационный знак, марку и цвет кузова легкового такси, а также фактическое время подачи легкового такси.

Фрахтовщик несет ответственность за вред, причиненный при перевозке легковым такси жизни или здоровью пассажира и (или) его багажу, ручной клади, в соответствии с гражданским законодательством.

Напомним, что речь идет об основных положениях законопроекта, принятого Государственной Думой РФ в первом чтении. Ко второму чтению в законопроект внесут предложения, направленные на дальнейшее его совершенствование и развитие отрасли таксомоторных перевозок пассажиров.

Слово пассажирам: заметки на полях

Как уже было отмечено выше, обществу нужен закон, который будет устраивать всех участников рынка такси, и в первую очередь потребителя, то есть пассажира, пользующегося услугами такси.

Надо признать, что сегодня популярность такси, по сравнению с предыдущими годами, значительно выросла. Достаточно взглянуть на поток проезжающих по улицам машин, чтобы заметить увеличение количества машин с «шашечками» на борту, ставшими отличительной чертой таксомоторов еще с советских времен.

Что же способствует росту популярности такси? Назовем ряд факторов, на которые обращают внимание пас-



Действующая модель государственного регулирования рынка легкового такси требует изменений, обусловленных рядом технологических и социальных аспектов

сажиры при выборе этого вида транспорта для своего передвижения. К ним относятся:

- свобода выбора маршрута;
- доставка пассажиров «от двери до двери»;
- возможность пользования мобильным приложением, позволяющим моментально вызвать такси, выбрав при этом способ оплаты поездки и автомобиль определенного класса;
- выбор тарифа в зависимости от километража, времени поездки либо фиксированного тарифа независимо от километража и времени поездки;
- сокращение времени подачи таксомотора с момента вызова к месту отправления пассажира (к примеру, в Москве время подачи таксомотора составляет 2–3 минуты);
- сокращение времени поездки на такси за счет пользования выделенными полосами, что особенно важно при возникновении дорожных заторов;
- возможность пассажира отслеживать маршрут передвижения такси во время его подачи и выполнения перевозки в режиме on-line в условиях реального времени с помощью мобильного устройства;
- возможность клиента дать оценку водителю такси, выполнявшему перевозку пассажира, сразу после ее окончания с помощью мобильного устройства;
- доступность стоимости поездки на такси, которая устанавливается в том числе в зависимости от интенсивности движения автомобилей на дорогах и времени суток выполнения перевозки.

К отрицательным моментам пассажиры отнесли следующие факторы:

- в ряде случаев, при выполнении заказа такси через агрегаторов, водитель во время перевозки пассажиров отказывается ехать по выделенным полосам, ссылаясь на отсутствие у него таких прав, что свидетельствует о его нелегальном статусе;
- плохое знание некоторыми таксистами русского языка, затрудняющее общение с ними при уточнении места подачи такси, что приводит к лишней трате времени либо вообще к вызову другого такси;
- снятие денег с карточки пассажира в том случае, если машину подали, но не в указанное клиентом место, в результате чего перевозка не выполнена, а деньги списаны;
- отказ водителя выдать пассажиру квитанцию об оплате поездки при расчете наличными деньгами из-за отсутствия у него нужных бланков;
- использование в качестве такси, особенно в сельской местности, автомобилей без надлежащей для таксомоторов атрибутики.

Разговор по дороге

Согласитесь, во время поездки на такси нередко завязывается откровенный разговор между водителем и пассажиром, причем на различные темы.



Закон о такси должен устраивать всех участников рынка, в первую очередь пассажира

Заходит речь и об условиях труда водителей, которые нередко жалуются на переработки, признаются, что работают свыше установленных законодательством норм. Объясняют такое положение дел тем, что надо хоть как-то прилично зарабатывать. На вопрос, как к этому относятся работодатели, поясняют, что их это мало волнует, главное, чтобы водители арендную плату за таксомотор вовремя платили. Приезжают водители в офисе работодателя всего-то раз в неделю, для визуального контроля таксомотора. Рассказывают, что зачастую офис работодателя располагается в комнате размером приблизительно «2х2» м, естественно, ежедневный предрейсовый технический осмотр автомобилей и медицинский осмотр водителей здесь даже не проводят.

После таких откровенных разговоров еще раз убеждаешься в необходимости принятия законопроекта о такси, который позволит упорядочить деятельность в этой сфере, повысит ответственность участников этого рынка за выполнение качественных и безопасных перевозок пассажиров.



Такси – визитная карточка города