


ЮРИДИЧЕСКИЕ НАУКИ



<https://doi.org/10.5281/zenodo.7920557>
УДК 347.463

Скучаев А.А.

Скучаев Андрей Анатольевич, аспирант, Саратовская государственная юридическая академия, Россия, 410056, г. Саратов, ул. Чернышевского Н.Г., 104. E-mail: skuchaev.aa@mail.ru.

Новый закон о такси: усиление контроля и ответственности

Аннотация. В России принят новый закон, который призван регулировать таксомоторные перевозки пассажиров и багажа с сентября 2023 года. Автор проводит сравнительный анализ правовых норм принятого закона с ныне действующим, обращает внимание на усиление государственного регулирования рынка легкового такси. Исследуются нормы, регулирующие работу перевозчиков – физических лиц, являющихся плательщиками налога на профессиональный доход. Дается характеристика правовым нормам, касающимся службы заказа такси, и делается акцент на законодательное регулирование ответственности этой службы. Рассматриваются установленные законом требования к перевозчикам и автомобилям, используемым в качестве такси.

Ключевые слова: легковое такси, договор перевозки, перевозка пассажиров, налог на профессиональный доход, самозанятые, разрешение, ответственность, государственный контроль.

Skuchaev A.A.

Skuchaev Andrey Anatolevich, postgraduate student, Saratov state law academy, Russia, 410056, Saratov, st. Chernyshevskogo N.G., 104. E-mail: skuchaev.aa@mail.ru.

New taxi regulation law: increased control and liability

Abstract. A new law has been adopted in Russia, which is designed to regulate taxi transportation of passengers and luggage. It will start operating from September 2023. The author conducts some comparative analysis of the legal norms of the adopted law with the current one, draws attention to the strengthening of state regulation of the passenger taxi market. The norms regulating the work of carriers – individuals who are payers of professional income tax are investigated. The characteristic of the legal norms concerning the taxi ordering service is given and the emphasis is placed on the legislative regulation of the responsibility of this service. The requirements established by law for carriers and cars used as taxis are considered.

Key words: passenger taxi, contract of carriage, passenger transportation, taxi ordering service, professional income tax, self-employed, permit, responsibility, state control.

В России динамично развивается рынок легкового такси, что можно объяснить высокой востребованностью данной услуги и её доступностью для пассажиров. По данным Аналитического центра при Правительстве РФ, в 2021 году численность работающих в сфере такси составляла 575 тысяч человек [1, с. 4]. Новый закон № 580-ФЗ «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации» принят 29.12.2022 г. (далее ФЗ-580) [2]. Он начнёт действовать с 1 сентября 2023 г., а отдельные его положения – с 1 сентября 2025 г. Закон был инициирован Министерством транспорта РФ. В настоящее время основу правового регулирования перевозки пассажиров легковым такси составляют нормы ст. 9 федерального закона от 24.04.2011 г. № 69-ФЗ [3], до принятия которого большую часть рынка занимали нелегальные перевозчики. Отдельные элементы регулирования содержатся в Уставе автомобильного транспорта [4] (глава 5).

Системный анализ закона 2011г. показывает, что он имеет целый ряд недостатков. Едва ли можно считать достаточными нормы, касающиеся государственного регулирования обширного рынка легкового такси. Существующее нормативное регулирование не обеспечивает в полной мере безопасность и качество перевозок, так как оно не соответствует запросам общества и современному уровню развития отраслевых технологий. Всё ещё остаётся высоким теневой, особо аварийно-опасный сектор (около 20%). Более того, принимаемые региональные законы нередко приводят к установлению административных барьеров для легальных перевозчиков.

Сегодня отдельные нормы существующего законодательства о такси не работают из-за отсутствия должного контроля. Так, согласно существующему правовому регулированию, обязательными являются предрейсовый технический контроль автомобиля, медицинский осмотр водителей, соблюдение установленного режима рабочего времени. Часто данные правовые нормы не соблюдаются. Закон не

ограничивает использование на рынке услуг в качестве такси автомобилей, произведённых и более 10 лет назад: не имеет значения год выпуска автомобиля и его пробег.

Средний возраст автомобилей, используемых в качестве такси, свыше десяти лет. Полагаем, что необходимо законодательно закрепить поэтапное ужесточение требований к предельному возрасту автомобиля, на который может быть выдано разрешение для использования его в качестве такси.

Одновременно с этим в некоторых случаях не приходится говорить о прозрачности расчётов между сторонами договора перевозки, что затрудняет осуществление налогового контроля.

С развитием цифровых технологий на рынке такси появился новый субъект – агрегатор, играющий определённую положительную роль в решении существующих проблем. Агрегаторы такси осуществили переворот в области коммуникаций пассажира с перевозчиком. Используя цифровые технологии, можно произвести заказ такси, выбрать автомобиль экономкласса или наиболее комфортный, агрегатор сообщает время ожидания и, что немаловажно, снизились тарифы. Агрегаторы выполнили роль триггера развития рынка легкового такси, обеспечив большой рост количества перевозок.

Однако понятия «агрегатор такси» в законе 2011 г. не содержится, соответственно обязанности и права нового субъекта не прописаны, не определена его ответственность перед пассажиром.

Таким образом, очевидно, что система государственного регулирования рынка легкового такси нуждается в реформировании. Потому и был разработан и принят новый закон № ФЗ-580, который является объективной необходимостью. Он определяет полномочия региональных органов власти, решает ряд проблемных вопросов, касающихся введения требований к агрегаторам такси, а также регулирования их правоотношений как с перевозчиками, так и с пассажирами легковых такси. Законом

введены нормы ответственности субъектов договора перевозки за вред, причинённый в результате ДТП. Стоит отметить, что у лиц, использующих налоговый режим «Налог на профессиональный доход» (далее – НПД) (далее – самозанятых) появилась правовая основа для работы на рынке легкового такси. Предполагается, что закон будет способствовать усилению государственного контроля в этой сфере, в конечном счёте создаст для граждан наиболее безопасные условия использования такси, повысит эффективность работы бизнеса в данной отрасли.

По ныне действующему закону № 69-ФЗ разрешение на таксомоторные перевозки могут получить только индивидуальные предприниматели или компании. Самозанятым гражданам такое право сейчас не предоставлено. Сегодня закон не позволяет агрегаторам такси сотрудничать с физическими лицами, не имеющими статуса индивидуального предпринимателя.

Тем не менее, в России более 4 млн самозанятых, многие из которых работают в такси – сейчас они, как уже было указано, вынуждены оформлять статус ИП, что рушит саму идею упрощения легальной работы физическим лицам и полагаем, едва ли является целесообразным. Вновь принятый ФЗ-580 (п. п. 1, 2 ст. 3) предоставляет право оформлять разрешение на деятельность по перевозке пассажиров и багажа легковым такси физическим лицам – плательщикам НПД, что, конечно же, можно оценить с положительной точки зрения. Перевозчик, который легально работает на собственном автомобиле, проявит гораздо больше ответственности за качество предоставляемой услуги.

Плательщиками НПД в соответствии со ст. 5 ФЗ-422 [5] могут быть граждане России, Украины и государств – членов ЕЭС: Армении, Белоруссии, Казахстана и Киргизии. Этим же федеральным законом установлено, что НПД применяется в экспериментальном режиме до 31 декабря 2028 года.

В ходе обсуждения проекта закона предлагалось разрешить осуществление

перевозок легковым такси самозанятым лицам – только гражданам России, оставив для иностранных граждан действующий порядок допуска к осуществлению перевозок в статусе индивидуальных предпринимателей или юрлиц. К сожалению, данное предложение не было поддержано. Полагаем, что введение такой нормы могло бы привести к увеличению занятости населения граждан РФ, т. к. доля иностранцев среди таксистов значительна и имеется тенденция к её увеличению.

Новый закон в качестве существенного условия содержит требование, состоящее в том, что работать водителями такси плательщики НПД смогут, только если заключат прямой договор с агрегатором перевозок. При таком регулировании проблема возникает в том, что в небольших городах нет службы заказа такси, из-за нерентабельности агрегаторы такси не будут работать в таких городах, а следовательно, плательщики НПД не смогут работать водителями такси или, что более вероятно, останутся в «серой зоне», будут работать нелегально, не уплачивая никаких налогов. Полагаем, что одним из вариантов решения проблемы может быть предоставление возможности таким водителям получать разрешение на использование своего личного автомобиля в качестве такси без заключения договора в случае отсутствия в населённом пункте службы заказа такси.

Видится вполне обоснованной правовая норма, устанавливающая обязательное прохождение предсменных и послесменных медицинских осмотров. Одновременно с этим следует обратить внимание на определённые сложности, возникающие у водителей такси относительно медосмотров, так как есть территории со слабой доступностью ближайших медицинских пунктов: во многих населённых пунктах медпунктов нет вообще или нет круглосуточных. Также к проблемным можно отнести некоторые иные вопросы, например, страхование ответственности самозанятых перевозчиков по тарифу для такси; соблюдение установленной в регионе цветовой

гаммы автомобилей такси (при указании об этом в региональном законе); оформление путевого листа. Здесь имеется большая вероятность того, что в большинстве своем самозанятым сложно будет выполнять требования нового закона, поскольку расходы на это достаточно высоки. В итоге, на наш взгляд, главная проблема в том, что к самозанятым перевозчикам предъявляются те же обязательные высокие требования, что и к таксопаркам, которые существуют в настоящее время только в крупных городах.

Следует сказать, что одно из главных достижений закона - появление понятия «служба заказа такси» (ст. 2) и установление правового статуса этой службы. Сведения о службе заказа такси должны быть внесены в соответствующий региональный реестр. Агрегатор такси является не только информационным посредником, в его функции входит реклама, привлечение пассажира, аренда транспортного средства с водителем, приём и возврат оплаты услуги, определение стоимости поездки, выбор экипажа, отслеживание пути автомобиля. Таким образом, служба заказа такси является полноценным субъектом договора перевозки пассажира легковым такси. А потому закон устанавливает целый ряд требований к ней. Согласно ст. 14 ФЗ-580, служба, если это юридическое лицо, должна находиться только на территории РФ (такое требование будет действовать только с 01.09.2025 г.). Индивидуальные предприниматели должны быть зарегистрированы по месту жительства в том субъекте РФ, в котором они планируют осуществлять свою деятельность. Все технические средства, используемые службой заказа такси, также должны быть установлены на территории РФ. Используя реестры, агрегаторы будут обязаны ежедневно проверять актуальность документов у перевозчиков. К информационным системам и базам данных службы будет иметь доступ федеральный орган исполнительной власти в области обеспечения безопасности или его территориальный орган. Полагаем, что данные требования легко выполнимы и

с ними весьма затруднительно не согласиться.

Агрегаторы такси будут обязаны открыть филиалы в каждом регионе присутствия, где сервис использует более 4000 машин в сутки (норма будет действовать с 01.09.2025 г.). С распространением цифровых технологий постепенно уходят с рынка таксопарки с наёмными водителями, следовательно, контрольные функции в большей степени перейдут к службам заказа. А потому филиалы необходимы для оперативного решения возникающих проблем.

Новый закон распределяет ответственность участников перевозки за ущерб, причиненный в результате ДТП и, в частности, впервые устанавливает ответственность службы заказа легкового такси при передаче заказа. В соответствии со статьёй 29 она может быть полной, солидарной и субсидиарной в зависимости от наличия определённых условий.

Полная ответственность службы заказа легкового такси наступает в случае причинённого вреда, если пассажиру не была предоставлена информация о наименовании перевозчика либо в реестре легковых такси не имелось сведений об используемом транспортном средстве, т. е. не подтверждено право использования автомобиля в качестве легкового такси.

Солидарная ответственность с лицом, у которого нет разрешения на перевозку, наступает при причинении вреда жизни, здоровью или имуществу пассажира, т. е. пассажир в этом случае по своему желанию может потребовать возместить ущерб как с перевозчика, так и с агрегатора. Исключением являются случаи, когда служба не имеет технической возможности получения сведений об аннулировании или приостановлении действия разрешения данного лица и она заранее уведомила об этом уполномоченный орган – в таком случае она освобождается от солидарной ответственности.

Установлена и субсидиарная ответственность с перевозчиком – физическим лицом, т. е. компенсировать вред обязан

перевозчик, а в случае, если такая компенсация не будет произведена или окажется частичной, пассажир правомочен потребовать недостающую часть выплаты компенсации от агрегатора, но только в части возмещения реального ущерба за вычетом суммы страхового возмещения.

В свою очередь, в силу ч. 3 ст. 29 ФЗ-580 у агрегатора остается возможность взыскать компенсацию ущерба в регрессном порядке с виновника причинения вреда в случае применения солидарной или субсидиарной ответственности.

Ответственность агрегатора распространяется только на пассажиров такси, в отношении других участников движения ущерб будет взыскиваться в общем порядке.

Возложение ответственности на службу заказа такси вполне оправданно. Если служба не проявила должной осмотрительности или незаконно допустила к оказанию услуг водителя, не отвечающего требованиям, изложенным в статье 12 ФЗ-580, то она должна отвечать за причинённый вред.

ФЗ-580 содержит нормы, определяющие правовое положение участников отношений, которые возникают в таксомоторной деятельности. Пассажир также является потребителем услуг по предоставлению ему легкового такси. Поэтому, на наш взгляд, в закон логично было бы включить правовые нормы, регламентирующие права и обязанности пассажира, однако в законе таких норм нет. Не регламентируются они и Уставом автомобильного транспорта, хотя другие уставы такие нормы содержат.

Положительной стороной принятого закона является установление в нём требований, касающихся водителя легкового такси. Закон относит к ним следующие:

- водительский стаж по категории «В» от 3 лет; обязательно наличие трудового договора с перевозчиком; для физических лиц - наличие разрешения и договора со службой заказа такси, для индивидуальных предпринимателей - разрешение на перевозки такси; наличие договора

ОСАГО для перевозок легковым такси; отсутствие судимости за преступления, указанные в ст. 328.1 Трудового кодекса; наличие аттестации на знание расположения на территории региона различных объектов, если такое требование установлено законодательством субъекта РФ и др.

Можно констатировать, что новые, законодательно установленные требования к водителям такси сделают перевозки более комфортными и безопасными. Одновременно с этим статьёй 9 ФЗ-580 также определены требования к автомобилю такси и его салону. К сожалению, не принято положение об оснащении машин обязательными устройствами контроля за вниманием и усталостью водителя.

В закон не внесено требование о знании водителем легкового такси государственного языка РФ – русского языка. Так как водителями такси нередко являются иностранные граждане, для общения с пассажирами необходимо знать государственный язык страны. Тем более, что п. 1.1 ст. 3 федерального закона № 53-ФЗ [6] позволяет установить такое требование, учитывая особенности осуществления деятельности в сфере такси.

В соответствии со ст. ст. 8 и 12 при наличии нарушений разрешение на перевозку такси может быть приостановлено на срок до 30 дней или аннулировано.

Статьи 6, 10, 16, 22 и 23 ФЗ-580 предполагают создание нескольких государственных информационных систем, касающихся сферы такси: единой федеральной и трёх региональных реестров: перевозчиков легковых такси, легковых такси, служб заказа легкового такси. При этом в силу ст. 23 ФЗ-580 уполномоченному органу предоставлено право выбора: при использовании региональной системы в последующем необходима передача сведений в федеральную систему либо для внесения сведений можно непосредственно использовать федеральную информационную систему.

В законе определены нормы (ст. 30 ФЗ-580), устанавливающие государственный контроль в области перевозок легко-

вым такси. Он будет осуществляться на региональном уровне специальным уполномоченным органом. Для этого правительство региона обязано разработать и утвердить соответствующее Положение. В ряде субъектов РФ (Москва, Самара, Саратов и др.) такие положения уже разработаны и утверждены в 2021 г. На основании ФЗ-248 от 31.07.2020 г. [7] контроль будет осуществляться в отношении соблюдения субъектами, осуществляющими перевозку легковым такси, требований ФЗ-580 и соответствующих правовых актов субъекта РФ.

В целом, ФЗ-580 достаточно подробно урегулировал вопросы организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси, а также вопросы госконтроля в этой сфере. Дополнительно к закону будет принят ряд постановлений Правительства РФ,

законов и других нормативно-правовых актов субъектов РФ.

Так, к ведению субъектов РФ относится возможность установления требований к экологическому классу автомобилей, используемых в качестве такси, к организации перевозок легковым такси на территориях аэропортов, железнодорожных вокзалов и автовокзалов, к порядку ведения региональных реестров, порядку проведения аттестации водителя на знание объектов инфраструктуры и др.

Предполагается, что с введением данного закона будут созданы условия для дальнейшего развития рынка услуг легкового такси и для обеспечения безопасности перевозок. Правовое регулирование во многом направлено на защиту потребителей, улучшение доступности и качества сервиса.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Состояние таксомоторной отрасли в России и связанных с таксомоторной отраслью законодательных и экономических процессов. Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации. URL: https://ac.gov.ru/uploads/pdf/Taxi_14.04.pdf?ysclid=lezhdaxno6426171196 (дата обращения 10.03.2023).
2. Федеральный закон от 29 декабря 2022 г. № 580-ФЗ «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2023. № 1. Ст. 27.
3. Федеральный закон от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ (ред. от 21.12.2021) «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2011. № 17. Ст. 2310.
4. Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ (ред. от 06.03.2022) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» // Собрание законодательства РФ. 2007. № 46. Ст. 5555.
5. Федеральный закон от 27 ноября 2018 г. № 422-ФЗ (ред. от 28.12.2022) «О проведении эксперимента по установлению специального налогового режима «Налог на профессиональный доход» // Собрание законодательства РФ. 2018. № 49. Ст. 7494.
6. Федеральный закон от 1 июня 2005 г. № 53-ФЗ (ред. от 28.02.2023) «О государственном языке Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2005. № 23. Ст. 2199.
7. Федеральный закон от 31 июля 2020 г. № 248-ФЗ (ред. от 05.12.2022) «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2020. № 31. Ст. 5007.

REFERENCES (TRANSLITERATED)

1. The state of the taxi industry in Russia and the legislative and economic processes related to the taxi industry. Analytical Center under the Government of the Russian Federation. URL: https://ac.gov.ru/uploads/pdf/Taxi_14.04.pdf?ysclid=lezhdaxno6426171196 (accessed 10.03.2023).
2. Federal Law No. 580-FZ of December 29, 2022 "On the Organization of Passenger and Baggage Transportation by Passenger Taxi in the Russian Federation, on Amendments to Certain Legislative

-
- Acts of the Russian Federation and on Invalidation of Certain Provisions of Legislative Acts of the Russian Federation // Collection of Legislation of the Russian Federation. 2023. No. 1. Article 27
3. Federal Law No. 69-FZ of April 21, 2011 (as amended on 12/21/2021) "On Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation" // Collection of Legislation of the Russian Federation. 2011. No. 17. St. 2310.
 4. Federal Law No. 259-FZ of November 8, 2007 (as amended on 03/06/2022) "Charter of Motor transport and urban ground electric transport" // Collection of Legislation of the Russian Federation. 2007. No. 46. St. 5555.
 5. Federal Law No. 422-FZ of November 27, 2018 (as amended on 12/28/2022) "On conducting an experiment to establish a special tax regime "Tax on professional income" // Collection of Legislation of the Russian Federation. 2018. No. 49. St. 7494.
 6. Federal Law No. 53-FZ of June 1, 2005 (as amended on 02/28/2023) "On the State language of the Russian Federation" // Collection of Legislation of the Russian Federation. 2005. No. 23. St. 2199.
 7. Federal Law No. 248-FZ of July 31, 2020 (as amended on December 05, 2022) "On State Control (Supervision) and municipal control in the Russian Federation" // Collection of Legislation of the Russian Federation. 2020. No. 31. St. 5007.
-

Для цитирования:

Скучаев А.А. Новый закон о такси: усиление контроля и ответственности // Гуманитарный научный вестник. 2023. №4. С.11-17. URL: <http://naukavestnik.ru/doc/2023/04/Skuchaev.pdf>