

DOI: <http://dx.doi.org/10.21686/2410-7395-2020-2-146-161>

ВЛИЯНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ СТАНДАРТОВ НА РЕГУЛИРОВАНИЕ НАЦИОНАЛЬНЫХ РЫНКОВ АГРЕГАТОРОВ ТАКСИ

М. Г. Гирич, А. Сауле

Российская академия народного хозяйства и государственной службы
при Президенте Российской Федерации, Москва, Россия

Развитие шеринговой экономики повлияло на изменение рынка пассажирских перевозок, так как появились цифровые платформы для оказания услуг такси. Например, значительную роль на рынке играет компания Uber Technologies, занявшая в 2017 г. первое место в топ-10 стартапов шеринговой экономики. В России к 2022 г. прогнозируется рост агрегаторов такси до 65% всего рынка такси. В настоящее время существует множество проблем, возникающих в связи с регулированием цифровых платформ такси. Организация экономического сотрудничества и развития совместно с Международным транспортным форумом проводят исследования правоприменительной практики стран в отношении регулирования цифровых платформ такси, в частности, изучаются такие проблемы, как регулирование цифровой платформы по перевозке пассажиров и багажа легковым такси (агрегаторов такси) в качестве обычной цифровой платформы или поставщика транспортных услуг; лицензирование платформ такси, контроль за получением водителем разрешения на осуществление пассажирских перевозок; обеспечение безопасности транспортного средства; контроль за водителями; обеспечение качества услуг; страхование перевозок и др.

Ключевые слова: ОЭСР, МТФ, перевозка пассажиров и багажа легковым такси.

INTERNATIONAL STANDARDS IMPACT ON THE REGULATION OF NATIONAL TAXI AGGREGATOR MARKETS

Maria G. Girich, Anes Saule

The Russian Presidential Academy of National Economy and Public
of the Ministry for Economic Development of the Russian Federation

The development of the sharing economy has affected the change in the passenger transportation market, as online platforms for taxi services have appeared. For example, Uber Technologies plays a significant role in the market, which in 2017 won first place in the top 10 startups of the sharing economy. Currently, there are many problems that arise with the regulation of online taxi platforms. The Organization for Economic Co-operation and Development, together with the International Transport Forum, is conducting a study of the law enforcement practices of countries regarding the regulation of online taxi platforms (or taxi aggregators), in particular, the problems of deploying the online platform for the transport of passengers and baggage by passenger taxi as a regular online platform or as a transport provider, and licensing problems for such online platforms, problems of control over obtaining

permission directly by the driver, problems of vehicle safety of control over the drivers, ensure quality of service, traffic security problems and etc.

Keywords: OECD, ITF, passenger and baggage transportation by taxi.

С развитием интернет-технологий, распространением смартфонов со встроенной GPS и онлайн-платежем появились новые виды услуг в сфере пассажирских перевозок: райд-сорсинг (ride-sourcing), известный как райд-хейлинг (ride-hailing) и райд-шеринг (ride-sharing). Для данных услуг используется многосторонняя платформа, участниками которой являются водители и пассажиры.

Сегодня ряд международных организаций, в частности, Организация экономического сотрудничества и развития (далее – ОЭСР) совместно с Международным транспортным форумом (далее – МТФ) исследуют правовые проблемы регулирования платформ пассажирских перевозок. Стоит отметить, что ОЭСР сохранила за собой функции администратора форума и интегрирована с МТФ. На данный момент организации выпускают совместные отчеты.

В соответствии с отчетом ОЭСР по вопросам цифровой торговли в рамках рабочей группы G20 в 2017 г., термин «райд-сорсинг» (или ride-hailing) используется в отношении услуг пассажирских перевозок, когда пассажир заказывает поездку, а водитель соглашается осуществить заказ [5]. К райд-сорсинг-компаниям относятся такие платформы, как Uber, Lyft, Яндекс.Такси, Ситимобил и др. Райд-шеринг предполагает, что водитель формирует запрос на поездку (поиск попутчиков), являясь одновременно поставщиком услуг и пользователем. К райд-сорсинг-платформе относится BlaBlaCar.

В последнее время популярность услуг платформ такси значительно возросла. В 2016 г. доля райд-сорсинга и райд-шеринга на рынке составляла 7%, а в 2017 г. – 8,3%. Эксперты считают, что через 5 лет эти показатели достигнут 13%. По данным на 2019 г., выручка в сегменте «райд-хейлинг» («райд-сорсинг») в 2020 г. составит 192 млн долларов. Ожидается, что годовой рост выручки (CAGR 2020–2023) составит 13,7%, а к 2023 г. объем рынка достигнет 318 млн долларов [20].

Роль агрегаторов такси растет и в России. По данным Аналитического центра при Правительстве России, с 2019 по 2022 г. доля перевозок, заказанных через агрегаторов, возрастет с 60 до 65%.

Услуги традиционного такси, как правило, строго регулируются. Регулирование варьируется в зависимости от фиксированных тарифов и квот на такси, периодических осмотров транспортных средств до требований наличия лицензий как у самой платформы, так и у водителей и др. [24].

Предоставляя аналогичные услуги для такси, платформы райд-сорсинг и райд-шеринг работают в основном за пределами нормативно-правовой базы, которая регулирует работу традиционного такси. В частности, серьезную проблему представляет объем нелегального такси. Согласно пояснительной записке № 864881-7, в 2019 г. объем рынка нелегального такси вырос на 35% (с 75 млрд рублей в 2017 г. до 101 млрд рублей) и составляет не менее 12% от общего объема рынка такси (рисунок). Доля нелегальных поездок составляет порядка 16% по России¹.



Рис. Прогноз объема рынка такси в 2020–2022 гг.
(в млрд руб., легальный рынок) [1]

Несмотря на востребованность цифровых платформ, предоставляющих услуги такси, этот тип деятельности не урегулирован на законодательном уровне [4]. При этом правовые вопросы, возникающие в ряде стран, приводят к запрету таких платформ. Основной причиной запрета деятельности таких платформ является их несоответствие существующим требованиям, предъявляемым к традиционному такси, например, невыполнение требования о наличии лицензии. В Индии после случая изнасилования водителем Uber женщины в декабре 2014 г. была запрещена деятельность нелицензированных онлайн-платформ, предоставляющих услуги пассажирских перевозок.

Во многих юрисдикциях отсутствие лицензии является причиной ограничения деятельности Uber. Например, в Норвегии такие услуги такси, как Uber, доступны только в некоторых частях страны, так как в Норвегии действует требование обязательного лицензирования услуг такси. Uber прекратил свои услуги UberPop (который предоставляет возможность использования платформы водителем без лицензии) в Норвегии с 30 октября 2017 г. [18].

¹ URL: https://sozd.duma.gov.ru/bill/864881-7#bh_note

Применение традиционного законодательства о такси к агрегаторам такси

Рассмотрим основные проблемы, возникающие в сфере регулирования агрегаторов такси.

В первую очередь необходимо ответить на вопросы, является ли платформа поставщиком услуг бронирования (информационных услуг) или же является транспортной компанией, осуществляющей пассажирские перевозки в традиционном смысле, нужно ли применять к таким платформам традиционные требования регулирования такси, в том числе связанные с получением лицензии на оказание платформой транспортных услуг?

Так, в Деле C-434/15 *Asociación Profesional Elite Taxi v Uber Systems Spain*, SL суд постановил, что Uber относится к поставщикам транспортных услуг, поскольку цель такой посреднической услуги, предоставляемой платформой, – соединять с помощью приложения для смартфона непрофессиональных водителей, использующих свое транспортное средство, с лицами, желающими совершать поездки по городу за определенную плату [14]. В 2017 г. Трибунал в Риме (Италия) постановил, что Uber – это не просто платформа или посредник между пассажирами и водителями, а транспортный оператор, не имеющий соответствующей лицензии, кроме того, платформа осуществляет недобросовестную конкуренцию по отношению к традиционному виду такси. Uber был временно запрещен, так как согласно постановлению суда Uber был приравнен к аренде частного транспорта (PHV) и не соответствовал требованиям, предъявляемым к PHV. Однако решение суда было отменено в апелляционной инстанции, поскольку было установлено, что Uber не относится к категории PHV [21].

Между тем в ряде штатов США деятельность Uber регулируется в качестве транспортной компании. В настоящее время в 45 штатах США принято законодательство, регулирующее новые бизнес-модели услуг пассажирских перевозок. Так, в Колорадо, Калифорнии, Иллинойсе и других штатах США райд-шеринг и райд-сорсинг-платформы относят к категории транспортных сетевых компаний (Transportation Network Companies, TNC). TNC не включают в себя услуги пассажирских перевозок по договору или услуги компаний традиционного такси. Согласно Закону штата Колорадо о регулировании TNC, транспортной сетевой компанией признается предприятие, осуществляющее свою деятельность в Колорадо и предоставляющее водителям цифровую платформу для оказания услуг пассажирской перевозки. Предполагается, что TNC не владеет, не распоряжается и не контролирует личные автомобили водителей – пользователей платформы. Водители платформы не являются сотрудниками TNC. К категории TNC относятся такие райд-сорсинг-ком-

пании, как Uber, Lyft и другие аналогичные платформы. То есть агрегаторы такси в штатах США обязаны получать лицензии транспортной компании, а также соблюдать ряд требований, связанных со страхованием водителей, их обучением и др.

В Великобритании для осуществления своей деятельности Uber также должен получить лицензию частной транспортной компании (PHV). В 2018 г. Uber London Limited получил лицензию на осуществление своей деятельности. Однако в 2019 г. компетентный орган Лондона TfL (Transport for London) решил приостановить лицензию Uber. В системе платформы были найдены нарушения: неавторизованные водители (те, кто не прошел предварительную проверку для доступа к платформе) использовали учетные записи других водителей. Таким образом, как минимум 14 тыс. поездок были не застрахованы, что поставило под угрозу безопасность пассажиров [23]. Аналогичная лицензия требуется для услуг бронирования такси в Австралии. Лицензия необходима, если компания планирует предоставлять услугу бронирования такси или арендовать автомобили, передавая информацию водителям для обслуживания пассажиров. Данные требования в основном предъявляются к райд-сорсинг-платформам, таким как Uber, Lyft, Grab и др.

Как будет регулироваться райд-шеринг-платформа? Нужно ли BlaBlaCar получать лицензию на осуществление деятельности такси или иную лицензию как компании, которая осуществляет пассажирские перевозки? В 2015 г. Confibus, испанская Конфедерация автобусных перевозок, подала иск против BlaBlaCar о недобросовестной конкуренции [12]. Confibus утверждала, что существует неравенство из-за отсутствия регулирования деятельности некоторых платформ, и требовала, чтобы к водителям BlaBlaCar применялись те же правила, что и к водителям автобусов. Однако Арбитражным судом Мадрида (Испания) было вынесено решение о том, что деятельность BlaBlaCar не подпадает под действие Закона о наземном транспорте. Так, судом было установлено, что платформа создана не для организации перевозок, а для объединения людей, которые хотят путешествовать вместе и разделить определенные расходы на поездку. То есть, по сути, такая платформа как BlaBlaCar предназначена не для оказания услуг пассажирских перевозок в коммерческих целях, а для покрытия расходов на дорогу, которые затрачиваются водителем.

Таким образом, во многих странах на цифровые платформы по оказанию услуг пассажирских перевозок распространяются традиционные требования по регулированию такси. Между тем стоит отметить, что регулирование распространяется на райд-сорсинг-услуги, т. е. услуги таких платформ, как Uber, Яндекс.Такси, Gett, тогда как услуги райд-шеринга, например, платформы BlaBlaCar, не относятся к услугам такси.

В России еще с 2016 г. поднимался вопрос о регулировании агрегаторов такси. Тогда впервые был вынесен на обсуждение Законопроект

№ 69583-7 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования государственного регулирования деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации»¹ в отношении деятельности юридических лиц и индивидуальных предпринимателей (ИП) по приему с помощью средств связи информации о потребности в услугах по перевозке пассажиров и багажа легковым такси и передаче любым способом такой информации перевозчикам либо водителям легковых такси (информационно-диспетчерские услуги). В 2017 г. была предпринята попытка внести изменения в Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта для установления понятия «интернет-агрегатор пассажирских перевозок»² (Законопроект № 219116-7). В 2018 г. появился Законопроект № 481004-7³, а в 2019 г. Законопроект № 864881-7, в рамках которых предлагалось ввести понятие «служба заказа легкового такси», которое в том числе могло распространяться на цифровые платформы, так как допускалась возможность использования службой любых средств связи, в том числе Интернета (Законопроект был принят в первом чтении). На данный момент ни один из законопроектов так и не был принят, однако можно определить общую тенденцию – попытка создания регулирования цифровых платформ такси все-таки была. Более того, для регулирования услуг такси действует Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», который не предназначен для регулирования перевозок в связи с деятельностью цифровых платформ, а также не учитывает некоторые правила, например, связанные со страхованием, получением разрешений водителями и др. Таким образом, тенденция идет к регулированию агрегаторов такси в рамках таксомоторных перевозок [2].

С учетом того, что множество стран законодательно или в рамках судебной практики устанавливают требования к Uber и другим платформам такси, то общая логика регулирования такова: платформы такси признаются поставщиками транспортных услуг и, следовательно, в отношении таких платформ появляются соответствующие обязательства. Например, контроль за водителями, регулирование рабочего времени, проведение медосмотров, контроль за прохождением машинами техосмотра, контроль за наличием у водителей всех необходимых лицензий и разрешений, нанесение опознавательных знаков такси (наклеек и плашек) и др. Кроме того, как мы видим по опыту других стран, некоторые

¹ URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/428641-7>

² URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/219116-7>

³ URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/481004-7>

юрисдикции требуют получения специальных лицензий на транспортные услуги не только для водителей, но и для самих транспортных компаний.

В связи с этим представляется важным внести изменения в Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, либо в Федеральный закон от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», которые являются базовыми законами по регулированию деятельности такси, установив основные требования, которые должны обеспечивать агрегаторы такси, как к платформам, так и к водителям.

Аспекты лицензирования водителей, которые работают через платформу

Услуги такси являются лицензируемой деятельностью во многих странах. При этом ряд стран (Великобритания, Италия, Испания, Дания и др.) уже предъявляют к райд-шеринг и райд-сорсинг-платформам такие же требования о лицензировании, что и к традиционному такси.

Так, например, в австралийском штате Новый Южный Уэльс для получения водителем лицензии необходимо иметь австралийские водительские права, быть не моложе 20 лет, пройти медицинский осмотр (проводится советом по такси), пройти тест по разговорному английскому языку [17]. Еще более строгие требования предъявляются во Франции [15]. Чтобы стать водителем такси, необходимо иметь водительские права категории В не менее 3 лет, предоставить медицинскую справку о состоянии здоровья от врача, который работает с префектурой, не иметь судимости, а также иметь Диплом PSC1, который подтверждает прохождение обучения по технике безопасности и медицинской помощи (обучение длится 10 ч). Кроме того, каждый водитель проходит специальные курсы подготовки водителей (3–6 месяцев), по окончании которых проводятся экзамены на знание правил дорожного движения, а также непосредственно экзамены по вождению. Каждые 5 лет водитель должен проходить обучение (16 ч).

В России лицензирование такси (получение разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси) осуществляется на уровне субъектов РФ и регулируется Федеральным законом от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ, а также законами субъектов РФ, например, Законом города Москвы от 11 июня 2008 г. № 22 «О такси в городе Москве». В соответствии с Федеральным законом № 69-ФЗ, разрешение может получить юридическое лицо или ИП на каждое транспортное средство. Стоит отметить, что в России, как и во многих других странах, существует территориальное ограничение на деятельность такси – разрешение действует на территории того субъекта, где было выдано разрешение (ст. 9 Федерального закона № 69-ФЗ).

Существующее в России законодательство о такси по сравнению с практикой других стран имеет ряд проблем, касающихся регулирования разрешений. Во-первых, разрешение может получить юридическое лицо или ИП. Однако с учетом работы райд-сорсинговых платформ возникает вопрос, как обычному физическому лицу получить возможность работать через платформу на собственной машине, не имея статуса юридического лица или ИП. Например, для регистрации на Ситимобил или Яндекс.Такси требуется наличие разрешения на такси, поэтому водители вынуждены регистрировать ИП, даже если планируют воспользоваться режимом самозанятого, либо заключить дополнительные контракты с таксопарком, чтобы поставить машину на баланс юридического лица и получить лицензию, что является барьером для обычных физических лиц, которые планируют работать на платформе на собственной машине.

Так, новый Законопроект № 864881-7 2019 г. предполагает расширение возможностей и для самозанятых, что логично, в условиях работы с платформами.

Что касается документов, необходимых для получения разрешения, то ИП необходимо подать копии документов, удостоверяющих личность, свидетельство о регистрации автомобиля, данные ОГРНИП или ОГРНИОЛ, ИНН индивидуального предпринимателя, договора лизинга, договора аренды или нотариально заверенной доверенности на право распоряжения автомобилем (если автомобиль принадлежит другому лицу), скан-копию доверенности (если подает не заявитель).

При этом в других странах (страны ЕС, Австралия) для лицензирования такси проводится расширенная проверка судимости, медицинское обследование, топографическая проверка знаний города (например, в городе Лестер в Великобритании существует практический экзамен по вождению такси), обычный экзамен на вождение, экзамен на знание правил дорожного движения, оценка знания языка у заявителя, проверка иммиграционного статуса, дипломы о прохождении подготовки по технике безопасности и медицинской помощи и др. [16].

Таким образом, для регулирования такси следует, во-первых, расширить положения статьи 9 Федерального закона от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и установить процедуру получения лицензии для самозанятых. Это позволит снизить барьеры, связанные с необходимостью регистрации в качестве ИП или присоединения к таксопарку обычного физического лица, которое хочет оказывать услуги такси на собственной машине через платформу. Кроме того, следует установить правила в отношении прохождения медицинского осмотра водителей такси, осуществлять проверки на наличие судимости за тяжкие и особо тяжкие

преступления против личности, сдать экзамен на знание языка у заявителя, а также проверить его иммиграционный статус (если заявитель является гражданином другой страны).

Меры по обеспечению безопасности такси

Технологические решения позволяют регулировать вопрос безопасности, используя различные инструменты. Райд-сорсинг и райд-шеринг-компании внедряют различные меры по обеспечению безопасности: проверка личности пассажира и водителя, проверка транспортных средств, требование наличия страхования профессиональной ответственности, создание механизма репутации (когда водителям ставится оценка за поездку), предоставление пассажирам возможности обмениваться информацией о поездке через приложение и предоставление кнопки «тревога», которая предупреждает приложение или местные органы власти о том, что пассажир находится в опасности.

Одним из важных вопросов является обеспечение безопасности транспортного средства [9]. В ряде стран лицензируемые поставщики услуг такси обязаны периодически осуществлять технический осмотр транспортного средства. Согласно законодательству штата Колорадо, TNC должны провести осмотр транспортного средства или поручить водителю провести первоначальную проверку безопасности транспортного средства до того, как оно будет одобрено для использования в качестве личного транспортного средства, а также проводить периодические проверки личных транспортных средств с интервалами не менее одной проверки в год. В соответствии с требованиями города Сиэтл, такси должны пройти единую проверку безопасности транспортных средств прежде, чем их можно будет использовать для предоставления услуг.

Острым является вопрос страхования профессиональной ответственности водителя такси. Транспортные платформы, такие как Uber и Lyft, обычно самостоятельно предоставляют страхование, включающее покрытие как для пассажиров, так и для водителей [11]. Например, согласно законодательству штата Колорадо, TNC должны предоставить в компетентный орган документы, подтверждающие наличие у TNC или водителя страхования ответственности. Страховое покрытие ДТП в период выполнения заказа (когда запрос на поездку принят или пассажир находится в транспортном средстве) должно составлять не менее 1 млн долларов за каждый страховой случай [10]. В Чикаго установлены минимальные требования относительно страхования к поставщику TNC (раздел 9-115-090 Муниципального кодекса города Чикаго): страхование гражданской ответственности коммерческих автомобилей осуществляется не менее чем на 1 млн долларов за каждое происшествие, произошедшее после того, как водитель TNC принял запрос на обслуживание от

пассажира с цифровой платформы TNC и во время транспортировки пассажира до конечного пункта назначения.

В Австралии, в Новом Южном Уэльсе для водителей такси, работающих через платформы, обязательным является наличие страхования третьей стороны – аналог ОСАГО (Compulsory Third Party (CTP) Insurance). Страховка обеспечивает компенсацию пассажирам, пострадавшим или погибшим в случае аварии. Стоимость страховки варьируется в зависимости от использования транспортного средства, при этом для такси и райд-шеринг-платформы стоимость значительно выше, чем для частных лиц, пользующихся собственным автомобилем [6].

В России вопрос страхования такси является довольно трудным – для осуществления этой деятельности страхование ответственности не требуется. Между тем в России и странах СНГ большое количество судебных процессов в отношении агрегаторов такси связано с возмещением вреда, причинного жизни или здоровью пассажиров [3]. Например, Яндекс.Такси самостоятельно осуществляет страховку пассажиров. Это выгодно как водителям, поскольку происшествия покрываются страховкой Яндекс.Такси, так и потребителям (внедрение обязательного страхования для каждого водителя может быть обременительным и влиять на цену тарифа). В 2018 г. были предприняты попытки ввести обязательное страхование для таксистов в рамках Проекта Федерального закона № 428641-7 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части введения обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков легковыми такси». Однако данный законопроект по-прежнему находится на рассмотрении.

Страны по-разному смотрят на страхование: некоторые налагают обязанность на компании такси и платформы (штаты США), некоторые на самих водителей (Австралия). Разумным представляется обременение страхованием именно самой платформы, а не каждого конкретного водителя, так как это снизит издержки водителей и минимально влияет на тариф для потребителя.

Еще одна проблема безопасности поездок – контроль платформами за рабочим временем таксиста. Согласно данным ВЭФ, Uber вводит ограничения на длину смены, стремясь таким образом обеспечить соблюдение трудовых прав, в частности, норм продолжительности рабочего времени [13]. В отчете Международного транспортного форума «Новые направления обеспечения безопасности транспорта на основе данных», отмечается, что райд-сорсинг-компании вводят предел рабочего времени с целью решения проблемы усталости водителей [19]. Например, Lyft отключает свое приложение после того, как водитель был в сети в течение 14 часов независимо от того, являются эти часы последовательными или нет. Приложение не позволяет водителям вернуться к работе в течение следующих 6 часов.

В некоторых юрисдикциях предъявляются требования, ограничивающие время использования транспортного средства. Например, согласно разделу 9-115-190 Муниципального кодекса Чикаго, водители платформ не должны работать более 12 часов в течение суток. Райд-сорсинг-платформы должны следить, чтобы водители не превышали лимит рабочего времени, а также соблюдали ограничение на возможность использования платформы в течение минимум 8 часов для водителей, которые работали более 12 часов в течение суток.

МТФ предполагает, что райд-сорсинг-приложения могут помочь определить частоту и строгость проверок транспортных средств водителей. Так, автомобиль, работающий 5 часов в неделю на райд-сорсинг-платформе, скорее всего, потребует менее тщательных и регулярных проверок, чем автомобиль, работающий 40 часов в неделю [7]. В то же время некоторые утверждают, что меры, принимаемые райд-сорсинг и райд-шеринг-платформами, не являются эффективной заменой для официальных проверок, сертификации и осмотров транспортных средств.

Согласно отчету МТФ «Принципы регулирования услуг такси и поездок, заказанных через приложения», предлагается присвоить водителям уникальный ID с момента первой регистрации на любой платформе или у любого оператора [7]. Необходимо, чтобы этот ID мог быть перенесен на любую платформу. Это позволит контролировать личность водителя, прохождение проверки безопасности, а также рабочее время на нескольких платформах или сервисах.

Такая идея представляется довольно разумной, так как на данный момент рабочее время водителей такси, работающих через платформы, трудно отслеживать, поскольку водители зачастую не состоят в трудовых отношениях с агрегатором. В связи с этим контролировать выполнение Приказа Минтранса России от 20 августа 2004 г. № 15 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей» затруднительно, особенно если водитель платформы является индивидуальным предпринимателем и самостоятельно работает на личном автомобиле, за исключением случаев, когда водитель был нанят таксопарком или по трудовому договору и работает через платформу. Например, Яндекс.Такси отслеживает рабочее время таксиста – не более 12 часов подряд. Однако водители часто пользуются сразу несколькими платформами, что затрудняет возможность отследить их рабочее время. Поэтому разработка уникального ID для всех водителей, который может быть использован на всех платформах – это способ минимизировать барьеры, связанные с идентификацией водителя на разных платформах, а также возможность контролировать рейтинг водителя, его правонарушения, рабочее время, техническое состояние транспортного средства и др.

Таким образом, как в мире, так и в России, объем агрегаторов такси растет. По данным исследования «Подъем экономики совместного использования» 2015 г., с 2013 по 2025 г. рынок перевозок с использованием агрегаторов увеличится в среднем на 23% [23]. В России объем таких перевозок составляет уже более 60% [1]. Однако по-прежнему сфера агрегаторов такси не регулируется в плане контроля за качеством услуг, борьбы с нелегальными перевозками и др. Поэтому для дальнейшего регулирования агрегаторов такси в России следует внести изменения в Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, либо в Федеральный закон от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», либо разработать новый законопроект, который будет устанавливать статус агрегатора, требования к осуществлению страхования услуг, оказываемых водителями, а также требования по контролю за водителями (рабочее время, проведение техосмотра, наличие разрешений, наличие нарушений правил дорожного движения, контроль за жалобами в отношении водителей, обязанность по установлению тревожных кнопок для того, чтобы пассажир мог сообщить о возможных противоправных действиях со стороны водителей и др.).

Список литературы

1. Исследование рынка такси. Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации, 8 октября 2019 г. – URL: <https://ac.gov.ru/archive/files/content/24166/rynok-taksi-2019-pdf.pdf>
2. Затолокин А. А. О государственном контроле за автомобильными поездками, при которых пассажиры компенсируют часть расходов (карпулинг, райд-шеринг) // Вестник КРУ МВД России. – 2018. – № 3 (41). – С. 91–94.
3. Зайцева Л. В., Митрясова А. С. Труд водителей такси на основе интернет-платформ: отдельные вопросы правового регулирования // Вестник Томского государственного университета. – 2018. – № 435. – С. 239–245.
4. Сатюков С. Р. Проблемы и перспективы развития райд-шеринга в рамках формирования экономики совместного потребления // Московский экономический журнал. – 2019. – № 4.
5. Towards a G20 Initiative on Measuring Digital Trade: Mapping Challenges and Framing the Way Forward. – URL: <https://www.oecd.org/g20/topics/trade-and-investment/Towards-a-G20-Initiative-on-Measuring-Digital-Trade.pdf>
6. A New Transport Economy: Consumer Choice, Competition and Downward Pressure on Fares. – URL: <https://www.innovation.nsw.gov.au/collaborative-economy/government-initiatives###Ridesharing>

7. App-Based Ride and Taxi Services: Principles for Regulation, ITF. – URL: <https://www.itf-oecd.org/app-based-ride-and-taxi-services-principles-regulation>

8. Authorisation to Provide a Booking Service – New South Wales. – URL: <https://ablis.business.gov.au/service/nsw/authorisation-to-provide-a-booking-service/40026>

9. *Cetin T., Deakin E.* Regulation of Taxis and the Rise of Ridesharing // *Transport Policy*. – 2019. – № 76 (1). – P. 149–158.

10. Colorado Revised Statutes, 40-1-102. – URL: https://drive.google.com/file/d/0B3u7jb_duOQ2MzdjdGYxN0FjUlK/view

11. *Edelman B., Geradin D.* Efficiencies and Regulatory Shortcuts: How Should We Regulate Companies Like Airbnb and Uber? // *Stanford Technology Law Review*. – 2016. – Vol. 19. – Issue 2. – P. 293–328. – URL: www.benedelman.org/publications/efficiencies-andshortcuts-2015-11-24.pdf.

12. *Hatzopoulos V.* The Collaborative Economy and EU Law. – Oxford : Hart Publishing, 2018. – URL: <https://www.bloomsburyprofessional.com/uk/the-collaborative-economy-and-eu-law-9781509917136/>

13. *Houser K.* World Economic Forum, Uber's New Algorithm Can Tell If Passengers are Drunk When They Hail a Ride. – URL: <https://www.weforum.org/agenda/2018/06/uber-wants-a-patent-to-tell-if-you-drink-and-ride/>

14. Judgment of the Court (Grand Chamber) of 20 December 2017. *Asociación Profesional Elite Taxi v Uber Systems Spain, SL*. – URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A62015CJ0434>

15. Le guide taxi et VTC, La licence de taxi. – URL: <http://www.taxi-vc.eu/licence-chauffeur-taxi>

16. Leicester City Council, Transport and street licences and permits. – URL: <https://www.leicester.gov.uk/business/licences-and-permits/transport-and-street-licences-and-permits/taxi-licensing/>

17. NSW Taxi Council, are you Eligible to Become a Taxi Driver in NSW? – URL: <https://www.nswtaxi.org.au/drivers/becomeADriver>

18. OECD Economic Surveys: Norway 2018, OECD Publishing. – Paris, 2017. – URL: https://doi.org/10.1787/eco_surveys-nor-2018-en.

19. *Santacreu A.* International Transport Forum, New Directions for Data-Driven Transport Safety. 2018. – URL: https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/new-directions-data-driven-transport-safety_0.pdf

20. Statista, Digital Market Outlook Segment Report. – URL: <https://www.statista.com/outlook/368/100/ride-sharing/worldwide#market-user>

21. Taxi, Ride-Sourcing and Ride-Sharing Services – Background Note by the Secretariat. OECD Competition Papers. DAF/COMP/WP2, 2018. –

URL: [https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD\(2018\)7/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD(2018)7/en/pdf)

22. The Rise of the Sharing Economy, Thinkers50, 2005. – URL: <https://thinkers50.com/wp-content/uploads/The-Rise-of-the-Sharing-Economy.pdf>

23. Uber London Limited Found to be Not Fit and Proper to Hold a Private Hire Operator Licence. – URL: <https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2019/november/uber-london-limited-found-to-be-not-fit-and-proper-to-hold-a-private-hire-operator-licence?>

24. Wyman K. M. Taxi Regulation in the Age of Uber // Legislation and Public Policy. – 2017. – Vol 20. – No. 1.

References

1. Issledovanie rynka taksi. Analiticheskiy tsentr pri Pravitelstve Rossiyskoy Federatsii [Study of the Taxi Market. Analytical Center under the Government of the Russian Federation]. 2019. – October 8. (In Russ.). Available at: <https://ac.gov.ru/archive/files/content/24166/rynok-taksi-2019-pdf.pdf>

2. Zatolokin A. A. O gosudarstvennom kontrole za avtomobilnymi poezdками, pri kotorykh passazhiry kompensiruyut chast raskhodov (karpuling, rayd-shering) [About the State Control over Automobile Trips in which Passengers Compensate Part of Expenses (Carpooling, Ride-Sharing)], *Vestnik KRU MVD Rossii*, 2018, No. 3 (41), pp. 91–94. (In Russ.).

3. Zaytseva L. V., Mitryasova A. S. Trud voditeley taksi na osnove internet-platform: ot delnye voprosy pravovogo regulirovaniya [Labor of Taxi Drivers Based on Internet Platforms: Some Issues of Legal Regulation], *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta*, 2018, No. 435, pp. 239–245. (In Russ.).

4. Satyukov S. R. Problemy i perspektivy razvitiya rayd-sheringa v ramkakh formirovaniya ekonomiki sovmestnogo potrebleniya [Problems and Prospects of Development of Ridesharing in the Framework of the Formation of the Economy of Shared Consumption], *Moskovskiy ekonomicheskiy zhurnal*. – 2019. – № 4. (In Russ.).

5. Towards a G20 Initiative on Measuring Digital Trade: Mapping Challenges and Framing the Way Forward. Available at: <https://www.oecd.org/g20/topics/trade-and-investment/Towards-a-G20-Initiative-on-Measuring-Digital-Trade.pdf>

6. A New Transport Economy: Consumer Choice, Competition and Downward Pressure on Fares. Available at: <https://www.innovation.nsw.gov.au/collaborative-economy/government-initiatives/#!/Ridesharing>

7. App-Based Ride and Taxi Services: Principles for Regulation, ITF. Available at: <https://www.itf-oecd.org/app-based-ride-and-taxi-services-principles-regulation>

8. Authorisation to Provide a Booking Service – New South Wales. Available at: <https://ablis.business.gov.au/service/nsw/authorisation-to-provide-a-booking-service/40026>

9. Cetin T., Deakin E. Regulation of Taxis and the Rise of Ridesharing, *Transport Policy*, 2019, No. 76 (1), pp. 149–158.

10. Colorado Revised Statutes, 40-1-102. Available at: https://drive.google.com/file/d/0B3u7jb_duOQ2MzdjdGYxN0FjUlk/view

11. Edelman B., Geradin D. Efficiencies and Regulatory Shortcuts: How Should We Regulate Companies Like Airbnb and Uber? *Stanford Technology Law Review*, 2016, Vol. 19, Issue 2, pp. 293–328. Available at: www.benedelman.org/publications/efficiencies-andshortcuts-2015-11-24.pdf.

12. Hatzopoulos V. *The Collaborative Economy and EU Law*. Oxford, Hart Publishing, 2018. Available at: <https://www.bloomsburyprofessional.com/uk/the-collaborative-economy-and-eu-law-9781509917136/>

13. Houser K. World Economic Forum, Uber's New Algorithm Can Tell If Passengers are Drunk When They Hail a Ride. Available at: <https://www.weforum.org/agenda/2018/06/uber-wants-a-patent-to-tell-if-you-drink-and-ride/>

14. Judgment of the Court (Grand Chamber) of 20 December 2017. *Asociación Profesional Elite Taxi v Uber Systems Spain, SL*. Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A62015CJ0434>

15. Le guide taxi et VTC, La licence de taxi. Available at: <http://www.taxi-vtc.eu/licence-chauffeur-taxi>

16. Leicester City Council, Transport and Street Licences and Permits. Available at: <https://www.leicester.gov.uk/business/licences-and-permits/transport-and-street-licences-and-permits/taxi-licensing/>

17. NSW Taxi Council, are you Eligible to Become a Taxi Driver in NSW? Available at: <https://www.nswtaxi.org.au/drivers/becomeADriver>

18. OECD Economic Surveys: Norway 2018, OECD Publishing. Paris, 2017. Available at: https://doi.org/10.1787/eco_surveys-nor-2018-en.

19. Santacreu A. International Transport Forum, New Directions for Data-Driven Transport Safety. 2018. Available at: https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/new-directions-data-driven-transport-safety_0.pdf

20. Statista, Digital Market Outlook Segment Report. Available at: <https://www.statista.com/outlook/368/100/ride-sharing/worldwide#market-user>

21. Taxi, Ride-Sourcing and Ride-Sharing Services – Background Note by the Secretariat. *OECD Competition Papers*. DAF/COMP/WP2, 2018. Available at: [https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD\(2018\)7/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD(2018)7/en/pdf)

22. The Rise of the Sharing Economy, Thinkers50, 2005. Available at: <https://thinkers50.com/wp-content/uploads/The-Rise-of-the-Sharing-Economy.pdf>

23. Uber London Limited Found to be Not Fit and Proper to Hold a Private Hire Operator Licence. Available at: <https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2019/november/uber-london-limited-found-to-be-not-fit-and-proper-to-hold-a-private-hire-operator-licence?>

24. Wyman K. M. Taxi Regulation in the Age of Uber, *Legislation and Public Policy*, 2017, Vol. 20., No. 1.

Сведения об авторах

Мария Георгиевна Гирич

младший научный сотрудник
Российского центра компетенций
и анализа стандартов ОЭСР РАНХиГС
при Президенте РФ.
Адрес: ФГБОУ ВО «Российская академия
народного хозяйства и государственной
службы при Президенте Российской
Федерации», 119571, Москва,
проспект Вернадского, д. 82.
E-mail: girichmari@mail.ru

Анес Сауле

младший научный сотрудник
Российского центра компетенций
и анализа стандартов ОЭСР РАНХиГС
при Президенте РФ.
Адрес: ФГБОУ ВО «Российская академия
народного хозяйства и государственной
службы при Президенте Российской
Федерации», 119571, Москва,
проспект Вернадского, д. 82.
E-mail: akulova.saule@gmail.com

Information about the authors

Maria G. Girich

Researcher of the Centre of competence
and Analysis of OECD Standards
of the Russian Presidential Academy
of National Economy and Public
Administration (RANEPA).
Address: The Russian Presidential
Academy of National Economy and Public
Administration, 82 Prospect Vernadskogo,
Moscow, 119571, Russian Federation.
E-mail: girichmari@mail.ru

Anes Saule

Researcher of Russian Centre of Compe-
tence and Analysis of OECD Standards of
The Russian Presidential Academy of Na-
tional Economy and Public Administration
(RANEPA).
Address: The Russian Presidential
Academy of National Economy and Public
Administration, 82 Prospect Vernadskogo,
Moscow, 119571, Russian Federation.
E-mail: akulova.saule@gmail.com