

**Рынок такси в Твери захватили «Яндекс.Такси», Gett и другие онлайн-агрегаторы. Средняя цена одной поездки упала со 100 до 70-80 рублей. При этом агрегаторы, пользуясь несовершенством законодательства, в полной мере не отвечают за безопасность водителя и пассажира. Таксисты и традиционные таксопарки, которых практически не осталось, бьют тревогу, опасаясь монополизации рынка и резкого снижения качества услуг**

Онлайн-сервисы заказа такси набирают стремительную популярность во всем мире. На этот рынок приходят крупные компании, которые предлагают привлекательные условия для водителей и клиентов, очень быстро становятся монополистами. Агрегаторы появились в России уже давно, но активизировались несколько лет назад и очень быстро обрушили цены. В борьбе друг с другом они продолжают держать стоимость поездки на очень низком уровне. Так, у «Яндекс.Такси» стоимость поездки по Твери начинается от 49 рублей. При этом комиссия за услугу сервиса составляет 18%.

Почему водители соглашаются работать на таких невыгодных условиях? Все дело в том, что сервис доплачивает им за невыгодные заказы. Водители говорят, что уровень доплат постепенно снижается.

#### Как выглядит рынок такси

По данным Аналитического центра при Правительстве России, в 2017 году объем рынка такси составил 575 млрд рублей. За два года с момента предыдущего исследования он вырос на 14,2%. За это время количество нелегальных перевозчиков на рынке сократилось с 21% до 11,5%.

Компания VTB Capital Research проводила схожее исследование в 2016 году и оценила легальный рынок такси в 501 млрд рублей. При этом на долю агрегаторов приходилось почти 20%, или 105 млрд рублей.

Но насколько эти цифры соответствуют действительности? Председатель правления некоммерческого партнерства владельцев легкового такси в Тверской области «Союз такси» Евгений Баранов считает, что на рынке Верхневолжья практически не осталось легальных перевозчиков. По мнению эксперта, почти 100% таксистов — нелегалы. И эту статистику подтверждают данные Министерства транспорта Тверской области. Сейчас в регионе действует всего 1262 лицензии на работу такси. Срок действия порядка 200 разрешений истечет уже в этом году. Это значит, что по всей огромной области право на работу в такси останется всего у тысячи машин.

# Рабы агрегаторов

Напомним, что закон «О такси» Тверской области был принят на основе федерального в 2011 году. Разговоров было много, но порядок на рынке больше так и не стало.

— В этом году в наших планах оценить работу закона «О такси». Вспомните, что закон был принят в жесткой редакции, а потом федеральные, а вслед за ними и региональные законодатели ввели послабления. В итоге пострадали самые добросовестные перевозчики, которые уже исполнили все требования закона, — рассказал нашему еженедельнику председатель постоянного комитета по транспорту и жи-

з должен иметь свое ИП, платить необходимые налоги. Многие добросовестные таксисты сдали лицензии, потому что работать без них намного выгоднее. Нелегалов давно уже никто не трогает.

Откуда же аналитический центр взял информацию о том, что на рынке такси всего 11,5% нелегалов? Видимо, его сотрудники живут в какой-то параллельной реальности.

#### Кто нас возит и за что отвечает

«Яндекс.Такси», Gett и другие агрегаторы и близко не соблюдают закона «О такси». Они объединили самых

состоянием машины и здоровьем водителя, увы, не следит никто.

А еще до недавнего времени агрегаторы отказывались нести ответственность за аварии, которые случались с их водителями. Ситуация стала меняться после того, как Верховный суд России принял очень важное прецедентное решение. В 2014 году в Москве водитель, взявший заказ у агрегатора, попал в аварию, в которой погибла женщина. Агрегатор пытался снять с себя ответственность, утверждая, что он лишь диспетчерская служба, которая размещает заказы через интернет.

луг перевозок пассажиров и багажа по заказам и легковыми такси». Агрегаторами будут считаться сервисы, которые с помощью программного обеспечения принимают заказы и передают их таксистам. Агрегаторам запретят передавать заказы таксистам, которые не имеют разрешений на работу, а также обяжут хранить все данные на серверах, расположенных в России.

Законодатели также хотят обязать агрегаторов заказывать такси размещать на своих сайтах информацию обо всех водителях, их машинах, стоимости поездки и способах их оплаты. Заказ такси через приложение будет

ее в конце 2017 года поглотило «Яндекс.Такси»), была объявлена вне закона в Таиланде, Бразилии, Вьетнаме и Испании из-за отсутствия специальных лицензий для водителей или возмущения профсоюзов таксистов.

В России на этом рынке два года творился хаос. Впрочем, мотивировать агрегаторов работать в правовом поле можно уже сейчас. Все зависит от политической воли каждого конкретного региона. Так, власти Санкт-Петербурга в конце 2017 года подписали с «Яндекс.Такси» соглашение об информационном взаимодействии.

Агрегатор в режиме онлайн будет предоставлять властям города информацию о местоположении такси, получающего заказ, номерах машины, водительского удостоверения и лицензии на работу в такси, а также данные об условиях оплаты. В свою очередь «Яндекс.Такси» раз в неделю будет сверять данные лицензий своих водителей с государственным реестром. Водители, которые не имеют разрешений, в «Яндекс.Такси» работать не смогут.

#### Таксисты бастуют

На прошлой неделе по стране прокатилась серия забастовок водителей, которые работают в агрегаторах такси. Больше всего недовольных водителей собралось в Москве. Они выразили недовольство тем, что «Яндекс.Такси» поднял размер своей комиссии. Таксисты считают, что сервис навязывает свои условия работы, не считаясь с мнениями самих водителей. В Твери водители не выразили протеста в отношении агрегаторов. Но акция стала поводом вернуться к теме развития в регионе рынка такси.

«В Твери осталось всего пять служб заказа, главной из которых стало «Яндекс.Такси», — рассказывает Евгений Баранов. — Цены на такси не росли уже 10 лет, и я считаю, что их снижение продолжится. Агрегаторы стремятся монополизировать рынок, а своих водителей превратить в послушных рабов. Странно, что подобной ситуацией за это время не заинтересовалась антимонопольная служба России».

Евгений Баранов полагает, что, завоевав рынок, агрегаторы отменят все или большую часть доплат своим водителям, а те уже просто никуда не смогут деться. Эксперт считает, что для нормализации ситуации нужно принять более либеральный закон «О такси», например, введя патент на работу. Купив его, водитель получал бы не только лицензию, но и автоматическую уплату всех налогов. Важно, чтобы приобрести его могли не только индивидуальные предприниматели, но и частные лица.

**Андрей САБЫНИН**



лично-коммунальному комплексу Законодательного Собрания Тверской области Станислав Петрушенко. — Необходимо пересмотреть закон с учетом современной ситуации, но сделать так, чтобы исполнять его было выгоднее, чем не исполнять. В противном случае снова пострадают самые честные таксисты.

Сегодня многие добросовестные перевозчики сталкиваются с большими штрафами. Так, в 2017 году один владелец лицензии получил штраф в размере 20 тыс. рублей за то, что у его водителя не было бейджика со всей необходимой по закону информацией.

— При этом нелегал, работающий вообще без лицензии и всего необходимого оборудования, получит штраф в размере 5 тыс. рублей — и то только в том случае, если его вину докажет суд, — говорит председатель правления НП «Союз такси» Евгений Баранов. — Перевозчик, работающий по лицензии,

разных перевозчиков, предложив им свои условия работы. Так, согласно данным сайта «Яндекс.Такси», для работы в сервисе необходимо быть старше 23 лет, иметь российские права и водительский стаж не менее 2 лет, а также иномарку определенного возраста, который зависит от конкретной модели. Дальше необходимо заполнить анкету на сайте, пройти экзамен у партнера сервиса в своем городе, подписать с ним договор, поставить приложение на телефон — и можно начинать работу. Никакой лицензии получать не нужно, проходить перед выходом освидетельствование у врача и технический осмотр машины у механика тоже нет необходимости.

Конечно, агрегаторы стараются контролировать качество выполнения заказов своими водителями. Водители и пассажиры оценивают друг друга после каждой поездки. Общий рейтинг имеет важное значение. Но за

Дело дошло до Верховного суда, который в начале 2018 года постановил, что агрегатор продвигал услуги под своим именем и назначил цену за поездку, а значит, тоже должен нести ответственность. Дело направлено на повторное рассмотрение.

Может быть, это совпадение, но совсем недавно «Яндекс.Такси» приняло решение застраховать всех своих водителей и пассажиров на сумму 2 млн рублей. Никаких бумаг, как утверждает сервис, подписывать не нужно. Страховка начинает действовать в момент заказа поездки.

#### Закона на вас нет

Законодатели хотят ввести агрегаторов в правовое поле. Сейчас онлайн-сервисы формально не подпадают под действие закона «О такси». В Государственную Думу РФ внесены два законопроекта, которые призваны отладить ситуацию. В них будет прописан термин «агрегатор ус-

читаться подписанием договора между потребителем услуги и сервисом заказа. Потребитель обязан получить информацию о номере и дате заказа такси, марке, модели, цвете, государственном регистрационном номере машины, об имени, отчестве и фамилии водителя, а также о времени подачи и маршруте передвижения.

В законе также пропишут обязательную страховую гражданскую ответственность перевозчиков легковых такси. Также, возможно, будет отменена единая цветовая гамма такси, которую сейчас, напомним, утверждают регионы. Пока против этого выступает правительство Москвы.

#### Укрощение строптивых

Отметим, что с проблемой введения агрегаторов в правовое поле столкнулась не только наша страна, но и весь мир. В 2014 и 2015 годах компания Uber, которая является главным агрегатором такси в мире (в России