**ПРОБЛЕМЫ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТАКСОМОТОРНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ:**

**ВЗГЛЯД БИЗНЕС-ОМБУДСМЕНОВ**

**Докладчик:** Бакиров Альфир Фидаевич

Уполномоченный по защите прав предпринимателей

в Ярославской области

В начале своего выступления приведу вам немного цифр. На территории Ярославской области до принятия 69 ФЗ работало более 70 таксомоторных перевозчиков. В настоящее время осталось всего девять, пять из них это федеральные перевозчики. Только за 2013 год разорились и ушли с рынка 61 предприятие. В ходе реализации закона уполномоченным органом выдано чуть более 5600 разрешений, но в налоговой инспекции числится только 1200 предпринимателей. 4400 предпринимателей после получения разрешений предпринимательскую деятельность прекратили, но разрешения не сдали.

И последнее. В апреле этого года в Ярославской областной Думе прошло обсуждение предложений, разработанных региональной Ассоциацией таксомоторных перевозчиков совместно с аппаратом Уполномоченного по изменению ФЗ в сфере таксомоторных перевозок. В ходе обсуждения руководитель финансового управления Правительства ЯО сделал заявление о том, что никаких налоговых поступлений от федеральных перевозчиков в бюджет ЯО нет. Цифры говорят сами за себя.

**Уважаемые коллеги!**

Хочу отметить, что аналогичная ситуация сложилась не только в Ярославской области. Поэтому считаю необходимым остановиться на актуальных проблемах совершенствования законодательства рынка легковых такси.

Для анализа ситуации на рынке легкового такси аппарат ярославского Уполномоченного весной этого года направил запросы во все регионы России, отреагировали на наш запрос 19 областей. Нами были изучены аналитические данные из этих регионов. Хочу отметить то, что запрашиваемая региональными бизнес-омбудсменами информация от уполномоченных органов исполнительной власти субъекта РФ в сфере транспорта, а также налоговых органов носит "***приблизительный характер".*** Почему приблизительный характер? Во многих субъектах РФ в данной отрасли ***полностью отсутствует межведомственное взаимодействие и обмен информацией, связанной с выявлением нелегальных перевозчиков и контролем деятельности таксомоторных перевозчиков.***

Исходя из полученных данных, мы можем говорить о том, что количество ***лиц, осуществляющих нелегальную перевозку пассажиров легковым такси, составляет примерно половину всех перевозчиков в таксомоторной деятельности (41 %)***. Это лица, которые получили разрешение на осуществление перевозки пассажиров легковым такси, но не зарегистрированы в налоговых органах либо прекратившие предпринимательскую деятельность, но не сдавшие официально в уполномоченный орган разрешение на осуществление таксомоторной деятельности. ***Число добросовестных перевозчиков, уведомивших о прекращении таксомоторной деятельности, составило всего 5%****. (!!!!)*

Данные о ***службах, осуществляющих прием и передачу заказов, смогли представить лишь 4 субъекта Российский Федерации***. В остальных регионах указывают на невозможность получения информации.

**Таким образом, аналитический обзор рынка легкового такси позволяет сделать следующие выводы:**

Во-первых, ***отсутствует четкая регламентация*** компетенции органов власти всех уровней в сфере организации и контроля за деятельностью перевозок пассажиров и багажа легковым такси. Между органами власти постоянно возникают споры о полномочиях в сфере осуществления перевозок пассажиров и багажа легковым такси, организации мест стоянок и прочего. В конечном итоге это приводит к тому, что на предпринимателей оказывается давление, либо идет незаконное вмешательство в предпринимательскую деятельность.

Также хочу отметить, что до сих пор ***остается вне правового поля деятельность диспетчерских служб, оказывающих услуги по перевозке пассажиров легковым такси***. Это происходит из-за того, что

- отсутствует определение «служба заказа такси» и «диспетчерская служба»;

- не урегулирован порядок взаимодействия этих служб с юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, получившими разрешение на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси;

- не предусмотрен контроль за соблюдением требований законодательства по передаче заказа;

- отсутствует правовая норма об ответственности служб.

***При всем этом продолжается «экспансия» нелегальных перевозчиков***, - эффективных мер по выявлению таких перевозчиков и привлечению их к ответственности не ведется. В настоящее время основным инструментом борьбы с нелегальными перевозчиками являются рейды контрольно-надзорных органов. Каждый рейд результативен: выявляются водители, нарушающие требования к осуществлению перевозки пассажиров легковым такси, и привлекаются к административной ответственности. **Однако, такое наказание является малоэффективным и не меняет ситуацию к лучшему.**

Коллеги! Хочу обратить ваше внимание и на ***отсутствие единых обязательных требований к транспортным средствам, используемым в качестве легкового такси.*** Это создает серьезные проблемы идентификации лиц, осуществляющих законную деятельность по перевозке пассажиров и багажа легковым такси. Отличить участников рынка легкового такси, осуществляющих законную деятельность, от представителей теневого рынка такси практически невозможно.

На сегодняшний день деятельность по перевозке пассажиров и багажа легковым такси регулируется федеральным законом № 69-ФЗ.  Почти трехлетний период действия этого документа породил массу проблем, о которых много говорилось участниками совещания.  Практически все представители юридического сообщества указывают на необходимость разработки отдельного отраслевого закона.

Ознакомившись с проектами федеральных законов, предлагаемых депутатами Вячеславом Лысаковым и Евгением Москвичевым, а также Межрегиональным профсоюзом работников общественного транспорта «Таксист», представители юридического сообщества и общественных организаций предпринимателей в сфере легкового такси указывают на ***необходимость объединения усилий при разработке единого, эффективного законопроекта***, который бы был направлен на:

- соблюдение прав и законных интересов предпринимателей в сфере таксомоторных перевозок,

- создание здоровой и добросовестной конкуренции,

- повышение качества услуг легкового такси,

- соблюдение безопасности пассажиров.

В то же время, многие эксперты сошлись во мнении, что законопроект, предложенный депутатами Госдумы РФ Вячеславом Лысаковым и Евгением Москвичевым, - это первый шаг к желаемому результату. В целом эксперты поддержали законопроект, внесенный на рассмотрение в Госдуму, при условии его доработки с учетом замечаний и предложений регионов. Для этого предлагается создать в ГД рабочую группу со всеми заинтересованными лицами.

**Уважаемые коллеги!**

Отдельно хотелось бы остановиться на **предложениях**, полученных нами от региональныхбизнес-омбудсменов.

Большинство опрошенных нами Уполномоченных и лидеров общественных объединений предпринимателей предлагают ***четко разграничить полномочия органов государственной власти Российской Федерации, субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления***. Так, например, в компетенцию регионального органа исполнительной власти в сфере таксомоторных перевозок предлагается включить:

- обязательное определение методики расчета формулы тарификации перевозки пассажиров и багажа легковым такси;

- ведение реестра перевозчиков и служб заказа такси, определение и создание мест для стоянок таксомоторных перевозчиков;

- ведение в открытом доступе в сети Интернет специализированного информационного ресурса, содержащего сведения о таксомоторных перевозчиках и лицах, осуществляющих деятельность по приему и (или) передаче заказов легкового такси;

- ежегодное информирование регионального налогового органа о лицах, получивших разрешение на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси.

В целях наведения порядка с диспетчерскими и другими информационными службами такси со стороны бизнес-омбудсменов предлагается ввести ***нормы, предполагающие выдачу разрешений на деятельность по приему и передаче заказов легкового такси юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям***. Это позволит избежать подмены кода внешнеэкономической деятельности с оказания услуг легкового такси на информационную деятельность. Кроме того, необходимо закрепить на законодательном уровне обязанности таких диспетчерских, операторских или других служб заказа:

- принимать и передавать заказы на перевозку пассажиров и багажа легковым такси;

- вести реестр заказов на перевозку пассажиров и багажа легковым такси;

- информировать заказчика о прибывшем автомобиле перевозчика с указанием марки, государственного номера, цвета и времени прибытия транспортного средства к месту посадки;

- информировать уполномоченный и налоговый орган о заключенных договорах с перевозчиками и их данными;

- информировать заказчика о тарифах и предварительной стоимости поездки.

Предусмотреть порядок уведомительной регистрации служб в региональном реестре диспетчерских служб такси. Регистрация должна носить декларативный характер, предусматривающий уведомление уполномоченного органа о намерении юридического лица или индивидуального предпринимателя осуществлять деятельность по приему и передаче заказов легкового такси.

Еще одно предложение касается выдачи разрешений юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, у которых транспортные средства находятся не только на праве собственности или аренды, но и на ***праве хозяйственного ведения и лизинга***. При этом ввести обязанность выдачи ***транспортной карты*** с указанием марки и государственных номеров транспортных средств, имеющихся в парке у юридического лица или индивидуального предпринимателя.

Для получения разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси ***предлагается включить в перечень обязательных ряд документов***, необходимых к представлению в уполномоченный орган вместе с заявлением.

К примеру: копию документа, удостоверяющего личность заявителя; копии свидетельств о регистрации транспортных средств; копию договора лизинга или договора аренды транспортного средства; документ о прохождении технического осмотра с ограничением до 1 года для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих прием, трудоустройство водителей на транспортные средства собственного парка; договор на техническое обслуживание транспортных средств с предприятием, имеющим сертификат соответствия на проведение технического осмотра; договор с организацией или медицинским учреждением, имеющим лицензию на проведение предрейсового или послерейсового осмотра водителей; полис обязательного страхования автогражданской ответственности владельцев транспортных средств; договор обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров; копии документов, подтверждающих наличие общего водительского стажа не менее трех лет у водителей, с которыми заключены трудовые договоры.

**Для использования транспортного средства в качестве легкового такси предлагается соблюдение следующих обязательных требований:**

- легковое такси должно иметь ***на всех боковых поверхностях кузова***цветографическую схему установленной длины;

- кузов транспортного средства ***должен соответствовать одному или как здесь было отмечено трем-пяти установленным законом субъекта РФ цветов***;

- на крыше транспортное средство должно иметь опознавательный фонарь оранжевого цвета;

- легковое такси должно быть оборудовано таксометром;

- легковое такси***должно иметь государственные номера желтого цвета***.

**Уважаемые участники совещания!**

Особое внимание при этом необходимо уделить ***нормам об административной ответственности****.*В целях ужесточения административной ответственности предлагается исключить из проекта закона, рассматриваемого в ГД, дифференциацию сумм штрафов, не допускать снижения уже установленных размеров ответственности, ввести административную ответственность за нарушения требований о передаче заказов на перевозку пассажиров и багажа легковым такси, а также к организации и осуществлению деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси.

В отношении нелегальных таксомоторных перевозчиков необходимо максимально ужесточить законодательство. Предлагается ввести ответственность с более широким диапазоном мер наказания: от штрафа, лишения водительского удостоверения и конфискации транспортного средства вплоть до уголовной ответственности за незаконную предпринимательскую деятельность.

**И в заключение,** хочу отметить, что опыт реформ, прошедших в стране, показал: развитие цивилизованного рынка таксомоторных перевозок самостоятельно, без помощи государства, невозможно. Считаю, что государственное регулирование деятельности этой сферы относится к одной из важнейших функций, поскольку данная отрасль тесно связана с безопасностью жизни и здоровья людей.

Рынок таксомоторных перевозок, как любая отрасль, нуждается в определении фундаментальных правил в интересах общественной безопасности, поддержании здоровой конкуренции, соблюдении транспортного пространства и наличии действенной системы контроля, а также регулировании уровня тарифов и выполнения социальных заказов.

**Считаю, что для обеспечения всех выше перечисленных факторов в российском законодательстве должны**

**содержаться два основных принципа – это качество и безопасность услуг такси.**