

Справка о ситуации на рынках таксомоторных пассажирских перевозок

1. По г. Москве

Москва сегодня остается, пожалуй, единственным в мире мегаполисом, где отсутствует цивилизованный механизм таксомоторных перевозок.

Многомиллионный город уже много лет живет без узнаваемого "зеленого огонька" такси.

По данным московского управления транспорта и связи, в городе лицензию на транспортные перевозки имеют 42 организации, все вместе они могут выставить максимум 3,5 тысячи автомобилей. Однако чтобы полностью удовлетворить спрос, машин должно было порядка 40 тысяч.

Большинство экспертов из частных компаний и государственных структур сходятся в том, что не менее 90 процентов рынка приходится на долю частных нелегальных извозчиков, или, как их еще называют, "бомбил". При этом лицензированные частные компании с собственным автопарком реально претендуют всего на несколько процентов рынка.

В официальном секторе московского таксомоторного рынка сегодня действуют три вида владельцев.

Прежде всего это сохранившиеся еще с советских времен автопарки. На балансе каждого из них находится около 100 автомобилей. Здесь придерживаются жестких требований к водителям и транспорту. Шоферы проходят обязательный медосмотр до и после рейса, у каждого более трех лет водительского стажа в таксопарке, перед тем как взять на работу, их проверяют на уголовное прошлое. Машина выходит в рейс только после техосмотра, она застрахована. Исходя из всего этого, складывается и цена — около 12 руб./км.

Параллельно с этими автопарками существуют маленькие таксокомпании, располагающие не более десятком машин каждая.

Третий собственник — диспетчерские службы. Они нанимают на работу водителей с личным транспортом, устанавливают в них рации и снабжают заказами, забирая себе 10–20% с каждого клиента. Некоторые службы работают по низким ценам — 7 руб./км, но и отношение соответствующее: пассажиры не застрахованы, водителей не проверяют, технический осмотр машины ограничивается наличием талона ТО. Диспетчеры не несут никакой ответственности перед клиентами.

Существует и четвертая категория «извозчиков» — так называемые «бомбилы», работающие на своих автомобилях, естественно, без лицензий. По экспертным оценкам их количество составляет порядка 40 тысяч. При этом статистика обычно не учитывает тех автолюбителей, которые подвозят пассажиров от случая к случаю, например, по дороге домой или на работу.

Понятно, что «черные извозчики» не могут гарантировать пассажиру ни необходимое качество обслуживания, ни достаточный уровень безопасности. Вместе с тем существование нелегального извоза в определенной степени решает проблему таких перевозок. Достаточно подойти к краю тротуара и поднять руку, как у «голосующего» останавливается один, два, а то и три автомобиля. Такая ситуация вполне устраивает москвичей со средним доходом, так как с частником можно договориться на значительно меньший тариф, чем назначат легальные таксисты.

В данном случае даже можно говорить о достаточно высоком уровне конкуренции среди нелегалов.

Совсем иная ситуация складывается у железнодорожных вокзалов и аэропортов. Сюда путь «неорганизованному» извозчику, не входящему в число «избранных», закрыт. Вопрос допуска к таким точкам решается «крышами» — организованными преступными группами и, зачастую, отдельными представителями

правоохранительных органов. Характерным примером является недавний инцидент у Курского вокзала, когда водителей автомобилей «Нового желтого такси» не пустили на привокзальную стоянку. В инциденте участвовали как частники, «приписанные» к вокзалу, так и сотрудники милиции.

Регулирование рынка таксомоторных перевозок осуществляется в соответствии с постановлением Правительства Москвы от 03.06.2003 №425-ПП «Об основных направлениях развития таксомоторных перевозок в г. Москве», которым утверждены «Правила организации легковых таксомоторных перевозок (такси) в г. Москве», «Положение о городских стоянках легкового таксомоторного транспорта в г. Москве», «Положение о добровольной аккредитации при управлении транспорта и связи г. Москвы операторов, осуществляющих таксомоторные перевозки и прием предварительных заказов на такси в г. Москве», «Положение о межведомственной комиссии по таксомоторным перевозкам».

Чтобы победить "диких" частных, городские власти собираются установить единые правила для всех занимающихся извозом и дополнительно к федеральным лицензиям ввести добровольную аккредитацию городских таксомоторных фирм. Обязательной сделать такую аккредитацию нельзя - это незаконно. Потому компаниям, которые согласится пройти процедуру аккредитации, разрешат пользоваться специальными стоянками для такси. Для начала предполагается оборудовать 150-200 таких точек. Разместят их в самых привлекательных для таксистов местах - на вокзалах, в аэропортах, у крупных торговых и развлекательных центров.

Однако проблема в том, что, по некоторым оценкам, даже если организовать тысячу специальных стоянок, это ничего принципиально не изменит - парковаться на них будет некому, так как количество легальных таксомоторных компаний в Москве весьма незначительно. «Дикий» же частник легализоваться не спешит. И этому есть свои причины.

Чтобы получить аккредитацию у московских властей, кроме покупки лицензии на машинах придется установить дополнительное оборудование. Сюда входят таксометр, радиосвязь и навигационная система, которые обойдутся в 1100 долларов на автомобиль, застраховать пассажиров и автомобиль. А это не каждому частнику по карману.

2. По поручению ФАС России 27 территориальных органов представили информацию по данному вопросу. При этом информация большей части УФАС'ов касается маршрутных (в основном городских) перевозок пассажиров.

Практически все управления, предоставившие информацию о таксомоторных перевозках отмечают отсутствие жалоб по этим вопросам.

По мнению большинства территориальных управлений ФАС России, ограничений конкуренции при перевозках пассажиров от аэропортов, вокзалов индивидуальными предпринимателями не выявлено.

Исключениями являются ограничения органами местного самоуправления количества легковых таксомоторов.

Например, в Майском районе Кабардино-Балкарской Республики - 30 единицами и в г. Каменск-Шахтинский Ростовской области - 1 автомобилем на 1000 жителей. По этим фактам были возбуждены дела о нарушении антимонопольного законодательства и выданы предписания.

В Карачаево-Черкесской Республике налоговые органы необоснованно требовали у предпринимателей, осуществляющих таксомоторные перевозки, установки контрольно-кассовой машин в используемых автомобилях. Такого рода требования являются необоснованными с момента вступления в силу

Федерального Закона от 22 мая 2003 года №54-ФЗ «О применении контрольно-кассовой техники при осуществлении наличных денежных расчетов и (или) расчетов с использованием платежных карт», который дает право осуществлять наличные денежные расчеты без контрольно-кассовой техники при выдаче соответствующих бланков строгой отчетности. Тем не менее, налоговые органы вместо выдачи бланков строгой отчетности подвергают предпринимателей административным штрафам за обслуживание пассажиров без контрольно-кассовой техники. В результате в данной сфере усиливается тенденция ухода предпринимателей в «теневую» форму обслуживания пассажиров и несправедливой конкуренции. УФАС России выдало предписание Управлению МНС РФ по Карачаево-Черкесской Республике о прекращении необоснованных требований установки контрольно-кассовой техники, которое в настоящий момент обжаловано в судебные инстанции.

УФАС по Кировской и Краснодарской областям считают, что выявление организаций, работающих без лицензии, и ограничение влияния криминала на поддержание высоких тарифов и на доступ к инфраструктуре аэропортов, вокзалов и других особо выгодных стоянок, является функцией правоохранительных органов, с которыми антимонопольные органы должны поддерживать тесное взаимодействие.

УФАС по Мурманской области считает, что действующее законодательство позволяет обеспечивать конкуренцию, необходимо лишь возложить непосредственно на владельцев автостоянок и автобусных остановок, расположенных на территориях аэропортов, вокзалов обязанность по обеспечению недискриминационного доступа перевозчиков всех форм собственности и выделять достаточное количество земли под муниципальные и частные стоянки под условие недискриминационного доступа перевозчиков. Предложения территориальных органов ФАС России по нормализации ситуации на рынках таксомоторных перевозок сводятся, в основном, к созданию нормативно-правовой базы: принятию федерального закона о таксомоторных перевозках, Устава автомобильного транспорта, правил перевозок пассажиров легковыми таксомоторами (Устав автомобильного транспорта РСФСР 1969 года и Правила перевозки пассажиров 1987 года устарели, действуют только в части не противоречащей Гражданскому кодексу Российской Федерации и фактически не регулирует отношений перевозчика и пассажиров в современных условиях).

3. Зарубежный опыт.

За рубежом используются разные схемы организации таксомоторных услуг: от жестко регулируемого (количество лицензий, допуск к профессии, учитывающий репутацию, финансовое положение и квалификацию) до либерального, почти не регулируемого рынка такси (Амстердам, Дублин), но везде работают по лицензиям, отвечают за жизнь пассажиров и платят налоги. Пойманного на незаконном извозе водителя могут не только лишиться машины, но и посадить в тюрьму.

В Лондоне основным видом такси являются «черные кэбы с шашечками». Они принадлежат Лондонской таксомоторной компании. Прежде чем выдать лицензию на извоз, водителей проверяют на наличие криминального прошлого. Потом каждый из новичков садится «за парту» и проходит спецкурс на знание улиц. Но услуги этой компании очень дороги. Параллельно работают «мини-кэбы», принадлежащие частным операторам. Они предлагают довезти пассажиров за меньшие деньги, но их водители не имеют лицензий, и машины менее комфортабельны.

В Кельне работают 1300 машин с шашечками. Более 100 частных автопарков

объединены в один кооператив. Водителями являются, как правило, иностранцы, согласные на низкий заработок в 1500 евро плюс 10% «чаевых». Сдают один экзамен в мэрии на правила дорожного движения и знание улиц города, второй – технический непосредственно в кооперативе на знание автомобилей.

В Нью-Йорке все такси – лицензированные. Можно работать на собственной машине желтого цвета, можно иметь несколько машин и нанять водителей, можно сдавать машины в аренду. При этом количество автомобилей ограничено.

В Хельсинки работает 1400 такси – из расчета 2,4 машины на 1000 жителей.

Основные требования к водителям для получения лицензии: иметь водительское удостоверение, возраст не более 70 лет, отсутствие судимостей, медицинскую справку, общий стаж работы шофером не менее 9 лет. Необходимо также сдать экзамен в полиции на знание законодательства, различных тарифов и знание местности.

В некоторых европейских странах (Австрия, Германия, Швеция) для доступа к профессии используют общеевропейское законодательство. При этом основными факторами являются репутация, финансовая стабильность и профессиональная компетентность претендента.

Выводы и предложения.

1. В соответствии с Федеральным законом «О лицензировании отдельных видов деятельности» перевозки пассажиров на коммерческой основе легковым автомобильным транспортом подлежат лицензированию. Лицензия может выдаваться как юридическому лицу, так и физическому (индивидуальному предпринимателю), отвечающим лицензионным требованиям и условиям, установленным Положением о лицензировании перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом (утверждено постановлением правительства Российской Федерации от 10.06.2002 № 402).

При этом Закон не выделяет таксомоторные перевозки как отдельный вид деятельности. К перевозкам пассажиров на коммерческой основе легковым автомобильным транспортом относятся также и перевозки, выполняемые транспортными организациями при обслуживании по договорам различных предприятий и организаций.

Представляется целесообразным осуществлять лицензирование именно таксомоторных перевозок, приняв за основу европейское законодательство в этой области.

Необходимо также создание нормативно-правовой базы как на федеральном, так и на региональных уровнях.

2. Рынки таксомоторных перевозок в основном не являются монополизированными (с учетом наличия «черных таксистов»).

Что же касается перевозок от вокзалов, аэропортов, крупных торговых центров, то создание здесь нормальных конкурентных условий напрямую связано с декриминализацией этого бизнеса.

При этом необходим жесткий контроль за такими точками со стороны муниципальных властей, возможно в виде неких диспетчерских пунктов, которые обеспечивали бы доступ легальных таксистов к специально созданным в таких местах муниципальным «таксистским» парковкам на недискриминационной основе. Это, в свою очередь, могло бы явиться стимулом для легализации «диких» частников.