

УДК 349.2

Алексеенкова Вероника Георгиевна

Бакалавр
Дальневосточный федеральный университет
Юридическая школа
Россия, Владивосток
Veronikaalekseenkova47389@gmail.com

Veronika G. Alekseenkova

Bachelor
Far Eastern Federal University
Law school
Russia, Vladivostok

**РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРУДА
ВОДИТЕЛЕЙ ТАКСИ: ЗАРУБЕЖНЫЙ И
ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ОПЫТ**

**REGULATION OF THE LABOR OF TAXI
DRIVERS: FOREIGN AND DOMESTIC
EXPERIENCE**

Аннотация

В настоящее время сервисы заказа такси стали очень популярны. Но как регулируется труд работников данных сервисов - водителей такси? Авторами были рассмотрены зарубежный и отечественный опыт подобного регулирования, судебная практика и перспективы совершенствования отечественного законодательства.

Ключевые слова:

онлайн-платформы, такси, водители, uber, трудовое право

Abstract

At present, taxi ordering services have become very popular? But how is the work of employees of these services - taxi drivers regulated? The authors considered foreign and domestic experience of such regulation, judicial practice and prospects for improving domestic legislation.

Keywords:

online platforms, taxis, drivers, uber, labor law

В последнее время вопросы, связанные с водителями такси, вызывают бурное обсуждение в обществе. Это и вопросы ограничений, налагаемых на водителей, и вопросы определения отношений между водителем и агрегатором такси и многие другие.

На данный момент в России существует несколько крупных агрегаторов такси: «Яндекс», «Uber», «Максим», «Ситимобил» и «Индрайвер». По данным исследования МОТ, Россия находится на пятом месте по числу занятых посредством различных онлайн-платформ, в том числе и такси [1]. Однако все еще не регулируются в полной мере определенные особенности трудовой деятельности водителей такси, работающих с использованием данных агрегаторов.

Наиболее актуальным на данный момент является вопрос о характере деятельности агрегаторов такси. Характер их деятельности является чрезвычайно важным, поскольку от ответа на него зависит правовое положение всех участников общественных отношений по предоставлению услуг по перевозке пассажиров. Сами компании считают, что они являются лишь сервисом по оказанию информационных услуг, помогая людям связаться друг с другом. Но за рубежом сегодня придерживаются несколько другой позиции. Так, Европейский суд в Люксембурге

постановил, что в Европе работа Uber Technologies Inc. должна регулироваться как деятельность компании такси, а не как приложение. «Предоставляемый Uber сервис по связи людей с непрофессиональными водителями относится к услугам в сфере транспорта. Страны – члены ЕС вправе регулировать условия предоставления этой услуги» [2].

В некоторых европейских странах, однако, деятельность «Uber» вообще была ограничена или запрещена – например, во Франции [3] и в Италии [4] Соответственно, деятельность компаний-агрегаторов не ограничивается только лишь оказанием информационных услуг, также имеют место и трудовые отношения с самими водителями.

Что касается отечественной практики, то если принимать во внимание тот факт, что агрегаторы такси все-таки являются участниками рынка транспортных услуг по пассажирским перевозкам, то существует несколько вариантов отношений между водителем и агрегатором такси.

Первый вариант: водитель регистрируется как самозанятый и, соответственно, несет всю полноту ответственности как лицо, которое предоставляет услуги по перевозке пассажиров на коммерческой основе.

Второй вариант: водитель является наемным работником, действующим на основании трудового договора, и работодатель несет ответственность за качество предоставляемых услуг.

По сути, оба варианта присутствуют в объективной действительности, однако полностью законным является лишь второй вариант, а первый представляет собой явление, именуемое в трудовом праве как неформальная (теневая) занятость, то есть, фактические трудовые отношения без юридического их оформления. Теневая занятость, как отмечают Ю.В. Дубинская и В.Д. Бородай, опасна тем, что «во-первых, в том, что по качественному и количественному составу нелегального рынка труда можно судить о качестве работы и степени развития тех институтов государства, которые отвечают за государственное управление и регулирование.

Во-вторых, расширение нелегального рынка труда снижает налоговые поступления в бюджет государства, так как ни работодатели, ни работники в таком случае не платят налоги, предусмотренные налоговым законодательством.

В-третьих, работники, занятые в неформальном секторе, не имеют по сути никаких мер социальной защиты и поддержки» [5].

К сожалению, в большинстве случаев водители такси работают именно нелегально, так как службе-агрегатору такси попросту невыгодно оформлять с ними трудовые отношения, производить отчисления в соответствующие фонды и органы, выплачивать пособия.

Далее рассмотрим судебную практику по данному вопросу.

Наиболее известные случаи судебных разбирательств между агрегатором такси и водителем связаны с платформой «Яндекс.Го». В нескольких делах суд отказал истцам в удовлетворении требований о признании отношений между платформой и водителем (истцом) трудовыми, так как посчитал, что стороны задокументировали свои отношения в тот момент, когда водитель нажал кнопку «Я ознакомлен, согласен и полностью принимаю условия Оферты» в приложении «Яндекс.Таксометр». Помимо этого, суды опирались на то, что водители самостоятельно арендовали автомобили у третьих лиц, а не у самого сервиса.

В целом, в России пока что отсутствует достаточное регулирование и судебная практика по данному вопросу, однако в дальнейшем, отечественное законодательство должно совершенствоваться и конечно же, на наш взгляд, опираться на зарубежный опыт, так как данная проблема является действительно важной и актуальной на данный момент.

Список использованных источников

1. Graham M., Hjorth I., Lehdonvirta V. Digital Labour and Development: Impacts of Global Digital Labour Platforms and the Gig Economy on Worker Livelihoods // Transfer. Vol. 23. No. 2. 2017. Pp. 135—162 ; The Growing Freelance Market in Ukraine: A Global Tendency or a Local Phenomenon? By Kateryna Bozhkova. 2015 Электронный ресурс <http://forbes.net.ua/opinions/1406741-rastushchij-rynok-frilansa-v-ukraine-globalnaya-tendenciya-ili-mestnyj-fenomen>; Дата обращения: 28.08.2022.

2. Press Release No 136/17 Luxembourg, 20 December 2017 Judgment in Case C-434/15 Asociación Profesional Elite Taxi v Uber Systems Spain SL / Court of Justice of the European Union. Электронный ресурс: <https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2017-12/cp170136en.pdf> Дата обращения: 28.08.2022.

3. French court fines Uber, execs for illegal taxi service, 2016 Электронный ресурс: <https://www.reuters.com/article/us-france-ubertech-court-idUSKCN0YV1DQ>. Дата обращения: 28.08.2022.

4. Италии запретили сервис заказа такси Uber, 2015 Электронный ресурс:
<https://www.interfax.ru/world/443831> Дата обращения: 28.08.2022.

5. Дубинская Ю.В., Бородай В.Д. Неформальная занятость и методы борьбы с ней в субъектах Российской Федерации // Закон и право. 2022. No 6. С. 67 - 71.