



Некоммерческое партнерство “Организация Перевозчиков”

Республика Башкортостан, г. Уфа, ул. Рихарда Зорге, 9/6
+7 (347) 2-290-900 www.noprб.ru e-mail: Noprб@taxi-ufa.ru

Уважаемый Дмитрий Анатольевич!

Принятый Государственной Думой и одобренный Советом Федерации Проект №479724-5 Федерального Закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с совершенствованием организации дорожного движения» вызвал у сотен наших – членов Некоммерческого партнерства «Организация перевозчиков» негодование и недоумение по поводу отсутствия какого-либо профессионализма и знания ситуации действительно происходящей по всей стране в сфере таксомоторных перевозок.

Исходя из почти 10-го летнего опыта работы в сфере перевозок легковыми такси в г.Уфе, Казани, Самаре, Перми считаем, что данный законопроект вызовет массовую негативную реакцию у законопослушных индивидуальных предпринимателей, которые долгое время работают в данном сегменте рынка, являются налогоплательщиками и для которых данная работа является основной.

Создание Федерального закона «О деятельности в сфере перевозок пассажиров и багажа легковыми такси» крайне важно и необходимо, не только в городах Москва и Санкт-Петербург, но и во всех городах Российской Федерации, и при его разработке необходимо учитывать все тонкости и условия работы, во всех регионах страны.

Некоторые пункты откровенно являются противоречащими законодательству Российской Федерации, здравому смыслу и реально происходящей ситуации на рынке данных услуг. Нарушаются основы конституционного строя – свободы экономической деятельности и поддержка конкуренции. Подобные законы сыграют на руку отдельным определенным лицам, но проблему в целом на рынке не решат.

По следующим основаниям, кратко излаем свои аргументы и считаем, что закон не может быть принят в таком виде, и что несомненно, пользы от его реализации не принесет, кроме того негативно скажется на дальнейшем развитии гражданских правоотношений в сфере таксомоторных перевозок.

1. Данным Федеральным законом, предусмотрено **внесение изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с совершенствованием организации дорожного движения**, статья 9 данного закона не является дополнением или совершенствованием какого-либо Федерального закона.

2. Статья 9 пункт 2 Законопроекта № 479724-5 указывает, что разрешение выдается **исключительно предприятиям и предпринимателям, имеющих автомобили в собственности или в лизинге**. Почему запрещено осуществлять деятельность если автомобиль взят в кредит, в аренду или по доверенности? Это полностью противоречит, всем законодательным нормам на свободу предпринимательства. Ведь не обязывают же владельцев кафе, ресторанов, бутиков, магазинов - иметь помещение в собственности, при организации своей деятельности.

В соответствии со статьей 17 частью 3 Конституции РФ осуществление прав и свобод человека и гражданина не должно нарушать права и свободы других лиц, гарантируется защита собственности, обеспечение свободы экономической деятельности.

Исходя из принципа свободы предпринимательской деятельности – законопроект не должен ущемлять права членов рынка таксомоторных перевозок, которые пользуются чужой собственностью на основании договора аренды. Это нарушает их конституционные права, ограничивая свободу осуществления предпринимательской деятельности.

Защищая права пассажиров, власти не вправе вводить ограничения прав и свобод предпринимателей. В силу принципа свободы экономической деятельности налогоплательщик осуществляет предпринимательскую деятельность самостоятельно на свой риск.

Согласно статьи 34 Конституции Российской Федерации - каждый имеет право на свободное использование своих способностей и имущества для предпринимательской и иной не запрещенной законом экономической деятельности. Не допускается экономическая деятельность, направленная на монополизацию и недобросовестную конкуренцию.

3. Статья 9 пункт 16 подпункт Д Законопроекта № 479724-5 указывает, **что в целях безопасности пассажиров**, такси должно быть оборудовано таксометром. **Наличие «таксометра» в салоне автомобиля, не является гарантом качества и безопасности услуг.**

Любой профессиональный участник рынка таксомоторных перевозок знает, что таксометр никоим образом не влияет на безопасность пассажира. Более того, усложняет и делает эксплуатацию транспортного средства более дорогим. Что естественно отражается на стоимости услуг такси в сторону увеличения. Покупка таксометров не должна являться обязательным фактом в деятельности такси. Российское законодательство разрешает использовать бланки строгой отчетности или кассовый чек при оплате услуг такси. Использование бланков строгой отчетности заменяет собой использование контрольно-кассовой техники.

Согласно Правилам перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденным Постановлением Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2009г. №112 - "таксометр" – это оборудование, предназначенное для расчета стоимости перевозки пассажиров и багажа легковым такси исходя из установленных тарифов на единицу пробега и (или) единицу времени пользования транспортным средством.

Современные информационные методы тарификации стоимости услуг, позволяют заранее просчитывать и озвучивать потребителю конкретную сумму за определенный маршрут, без применения таксометра. Во многих городах Российской Федерации существует успешная практика применения фиксированных цен на конкретный маршрут поездки. Применение таксометра - должно быть правом, а не обязанностью.

В данном случае, сама обязанность о применении таксометров, согласно статьи 9 пункта 16 подпункта Д – является противоречивой, и не учитывает интересы и возможности всех участников рынка автотранспортных услуг.

Приобретение и применение таксометров – не является целесообразным в данном случае, а расходы по приобретению и эксплуатации таксометра, являются неоправданными. В результате обязанности приобретения таксометра - стоимость услуг станет выше, качество останется на прежнем уровне, а пострадают интересы пассажиров.

4. Статья 16 пункт 2 Законопроекта № 479724-5 указывает, что водительский стаж водителя такси должен быть не менее трех лет. Это необоснованное ограничение не позволит трудоустроиться людям моложе 22 лет. Считаем, что соискателю на работу водителем такси необходимо пройти обучающие курсы для водителей. Потому как

возраст и стаж не являются гарантией того, что водитель действительно является высококвалифицированным профессионалом, и что не мало важным высококультурным. При этом, если компания или предприниматель, набирающие работников захотят установить ограничения по возрасту, то они должны иметь такое право. В законе как минимум должен быть прописан, режим труда водителя, его психофизическое состояние, описаны нормы поведения водителя, ответственность за грубость, агрессивность, и низкий уровень культуры общения и культуры вождения. Водитель должен соответствовать всем требованиям закона, кроме того соблюдать правила дорожного движения и негласный морально-этический кодекс по отношению к клиенту.

5. Статья 9 пункт 23 Законопроекта № 479724-5 предполагает введение **ограничения субъектами РФ количества легковых такси**. В связи с принятием данного закона, соответственно образуется монополистичный рынок, в результате на котором стоимость услуг значительно вырастет. Если в лицензируемом такси сделают запредельные цены, то все вернутся к частникам.

Разрешения, необходимо выдавать всем водителям, которые соблюдают законодательные нормы при оказании услуг, кто желает осуществлять деятельность в сфере таксомоторных перевозок, кто является профессиональным участником рынка таксомоторных перевозок. Зачем вводить квоты, если, таксист в любом случае будет осуществлять деятельность, но уже незаконную. Данный пункт 23 статьи 9 напрямую делает намек на препятствия ожидающие таксистов, и соответственно автоматически нелегальный извоз, по результатам того, что на всех разрешений не хватило.

Квоты на разрешения и аукцион на получение квот - может обернуться взятками и искусственными препятствиями для легальных таксистов.

Статьей 34 пунктом 2 Конституции Российской Федерации не допускается экономическая деятельность, направленная на монополизацию и недобросовестную конкуренцию.

Свободная конкуренция — это идеализированное состояние рынка, когда отдельные покупатели и продавцы не могут влиять на цену, но формируют её своим вкладом спроса и предложения, т.е. это такой тип рыночной структуры, где рыночное поведение продавцов и покупателей заключается в приспособлении к равновесному состоянию рыночных условий. Одним из признаков свободной конкуренции является - отсутствие барьеров для входа или выхода с рынка и множество равноценных исполнителей и потребителей.

Поддержка конкуренции гарантирована Конституцией Российской Федерации. В данном законопроекте отражено совершенно обратное действие.

Данный закон направлен не на развитие, а на уничтожение здоровой конкуренции, основная его цель – не безопасность и здоровье пассажиров, а вытеснение конкурентов.

Хотелось бы отметить, что данный законопроект не приведет, к тем ожидаемым улучшениям и изменениям, которые давно назрели и необходимы, в борьбе с нелегальными перевозчиками и ответственностью за качество и безопасность пассажиров.

Главная задача - повысить качество работы такси. Речь, прежде всего, идет о формировании легального, цивилизованного рынка перевозок легковым такси, создании равных конкурентных условий всем перевозчикам. Это позволит обеспечить высокое качество обслуживания и необходимый уровень безопасности пассажиров.

Нужен адекватный закон о такси, а не закон который будет устраивать определенных лиц и защищать их интересы. Помимо вопросов безопасности дорожного движения власти должны создать условия, направленные на обеспечение конкуренции среди перевозчиков, качественного и комфортного предоставления гражданам услуг таксомоторов.

На основании вышеизложенного, просим Вас вернуть Законопроект № 479724-5 в части регулирования деятельности в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси законодательным органам на доработку и при создании новых законопроектов, касающихся деятельности такси - провести обсуждение в Интернете, привлечь специалистов и общественные организации компетентные в данных вопросах.

С глубоким уважением,
директор Некоммерческого Партнерства
«Организация перевозчиков»

Клюев А.В.