

В России хотят законодательно закрепить ответственность агрегаторов и таксопарков за здоровье пассажиров. С такой инициативой к председателю комитета по транспорту и строительству Госдумы Евгению Москвичеву обратилось Общероссийское объединение пассажиров (ООП). С текстом документа ознакомились «Известия». Депутаты и сенаторы разработали два законопроекта о такси, но ни в одном из них нет механизма возмещения ущерба пассажиру в случае ДТП со стороны таксопарка или агрегатора. При этом, по экспертным данным, только в Москве каждая четвертая авария происходит с участием такси. Сотни тысяч водителей зарегистрированы как самозанятые, и никто не контролирует их работу.

Законопроект на переправе

Общероссийское объединение пассажиров в середине сентября направило главе комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгению Москвичеву предложение дополнить его законопроект о регулировании рынка таксомоторных перевозок (№ 481004-7) подробным механизмом возмещения ущерба пассажирам.

Законопроект еще в 2018 году прошел первое чтение, но с тех пор нижней палатой больше не рассматривался. Один из его спорных моментов — запрет на допуск к перевозкам водителей, официально не трудоустроенных в таксомоторной компании или агрегаторе. Участники рынка считают, что это положение увеличит расходы компаний и приведет к росту цен на услуги такси и падению спроса.

Сегодня агрегаторы оказывают таксопаркам и водителям только информационные услуги — допуск самозанятых к перевозкам в качестве водителей разрешен через договор оказания услуг с IT-компаниями, поясняет управляющий партнер юридической компании «Позиция права» Егор Редин.

В ООП считают, что законопроект не включает прозрачный механизм урегулирования инцидентов с пассажирами. Поддерживая в целом документ, который «возвращает водителям трудовые отношения», а значит, и законное привлечение к ответственности работодателей, объединение считает необходимым добавить в него механизм возмещения ущерба в случае ДТП — с учетом всех особенностей правоотношений между хозяйствующими субъектами. Схема должна предусматривать все виды правового статуса перевозчика (таксопарк, ИП, самозанятый), говорится в письме ООП.

Трудности взыскания

Сегодня в случае причинения вреда здоровью или имуществу пассажира в результате аварии — если доказана вина водителя — он может рассчитывать на компенсацию в пределах страхования об ОСАГО — до 500 тыс. рублей, отметил управляющий партнер адвокатского бюро «Бишенов и партнеры» Алим Бишенов.

— Теоретически возможно дополнительное взыскание ущерба с водителя путем подачи соответствующего иска. Но судебная практика, связанная с такими исками, крайне скудна, случаи победы пассажира единичны, и даже с решением суда на руках удовлетворить свои требования за счет средств и имущества таксиста, особенно если это трудовой мигрант, исключительно сложно, — констатирует юрист.

При этом по действующему законодательству агрегатор такси не несет ответственности за пассажира, попавшего в аварию. Как в России, так и за рубежом за время работы агрегаторов возникали ситуации, когда пассажиры получали серьезные травмы и не могли взыскать компенсацию ни с водителя, ни с разработчика приложения.

Так, в 2017 году петербуржец Дмитрий Добкин вызвал такси через агрегатор «Яндекс.Такси». Водитель уснул за рулем на скорости 90 км/ч, въехал в гранитную набережную и погиб на месте, пассажир получил тяжелую травму, но взыскать ущерб с компании не смог. И это не единичный случай.

Ранее руководитель Центра компетенций международного евразийского форума такси Станислав Швагерус сообщал, что только в Москве каждое четвертое ДТП в этом году совершено с участием такси. Водители-мигранты становятся виновниками более трети

аварий — подлинность их удостоверений, полученных в другой стране, проверить сложно.

Не один в поле воин

Учитывая, что законопроект о такси так до сих пор и не принят, в ближайшее время в Госдуму может быть внесен новый документ — альтернативный проект вице-спикера Совета Федерации Андрея Турчака. Правда, в ООП говорят, что он написан «бизнесом для бизнеса» и полностью игнорирует интересы пассажиров и водителей. Самозанятый водитель не обладает необходимой инфраструктурой для обеспечения транспортной безопасности, а законопроект только лишь обещает когда-то в будущем создать некие дистанционные системы контроля. Но этот механизм нужен уже сегодня — люди гибнут каждый день, а статистика смертности в такси стремительно растет, говорится в письме. В ООП считают, что водителей должен контролировать официальный работодатель.

Законопроект, созданный группой депутатов и сенаторов во главе с Андреем Турчаком, внесен в Госдуму в декабре 2019 года, в феврале его вернули авторам. Руководитель фракции «Единой России» в Госдуме Сергей Неверов утверждал, что это сделано «по формальным признакам». С тех пор несколько политиков высказывались за отзыв законопроекта Евгения Москвичева. В июле сенатор Ирина Рукавишникова призывала авторов «набраться мужества и снять данный законопроект с обсуждения и вернуться к отклоненному по формальным основаниям проекту сенатора Андрея Турчака», который «принесет неоспоримую пользу рынку».

В любом виде

В аппарате комитета Госдумы по транспорту, который возглавляет Евгений Москвичев, сказали «Известиям», что не будут снимать законопроект (№ 481004-7) с рассмотрения. Представитель Андрея Турчака в ответ на вопрос «Известий», планируется ли повторное внесение законопроекта в Госдуму, сказал, что пока таких планов нет.

В Минтрансе считают, что новый закон о такси необходим. Но какой из вариантов там поддерживают, не уточнили.

— Учитывая необходимость установления требований ко всем участникам рынка таксомоторных перевозок, в том числе к службам заказа легкового такси, процедуры их допуска на рынок, системы контроля за деятельностью, правовой формы сложившихся за последние годы отношений между участниками рынка таксомоторных перевозок, целесообразность принятия нового ФЗ, направленного на урегулирование указанных вопросов, безусловна, — сказали в министерстве.

Директор по корпоративным отношениям и связям с госорганами «Яндекс.Такси» Антон Петраков отмечает, что сегодня в России несколько сотен тысяч водителей, которые работают как самозанятые, они самостоятельно платят налоги и полностью отвечают за свою работу. Компания предлагает позволить им получать разрешение на перевозку пассажиров и уравнять их возможности с ИП. По его словам, в части ответственности участников рынка многие сервисы уже применяют программы страхования поездок. Эту практику можно распространить и на всю страну, считает он.

Известия, 28 сентября 2020 г.