

РОЗШИРЕНА ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до проекту Закону України «Про перевезення пасажирів на таксі та легковими автомобілями на замовлення»

Зміст:

1.	Обґрунтування необхідності прийняття акту	3
2.	Мета та завдання прийняття законопроекту	4
3.	Основні причини сьогодишнього нелегального ринку перевезень пасажирів на таксі в Україні, можливі варіанти їх вирішення і законодавчого врегулювання	4
3.1.	Застаріле законодавство	4
3.1.1.	Чинні закони не враховують сьогодишню специфіку ринку таксі	4
3.1.2.	Механічний таксометр	4
3.2.	Відсутність дієвого механізму контролю та покарання за нелегальну діяльність і несплату податків учасниками ринку	4
3.2.1.	Перевіряти перевізників на таксі сьогодні зобов'язана Укртрансбезпека, бездіяльність Укртрансбезпеки визнана судом протиправно	4
3.2.2.	Перевіряти перевізників на таксі сьогодні зобов'язана Патрульна поліція України. Бездіяльність Поліції визнана судом протиправною	7
3.2.3.	Перевірка та контроль за діяльністю диспетчерських служб/посередників, онлайн додатків	15
3.2.4.	Перевірки та покарання легальних перевізників	16
3.2.5.	Штрафи за нелегальну діяльність і за певні незначні порушення ведення господарської діяльності однакові або суттєво не відрізняються	16
3.3.	Неврегульована діяльність диспетчерських служб та онлайн додатків через які здійснюється 99,5% всіх пасажирських перевезень на таксі в Україні	17
3.3.1.	Правоохоронні та контролюючі органи Диспетчерські/онлайн додатки та закон сьогодні	17
3.3.2.	Історія діяльності онлайн додатків/диспетчерських в світі та Україні, обіцянки та реалії	18
3.3.3.	Приклади незадоволення перевізників/водіїв зростанням надприбутків посередників/онлайн додатків та зменшенням доходів водіїв у світі. Наростання невдоволення водіїв в Україні та заклики до української влади щодо законодавчого впорядкування ринку таксі та діяльності посередників/онлайн додатків в Україні	25
3.3.4.	Обіцянки та реалії діяльності посередників/онлайн додатків	28
3.3.5.	Негативний досвід перемовин та співпраці влади і онлайн додатків/диспетчерських в світі та в Україні	29
3.3.6.	Звинувачення посередників/онлайн додатків у підкупках чиновників	31
3.3.7.	Недобросовісні посередники/онлайн додатки розробляють цілі системи та програми по несплаті податків, приховування прибутків, вводять в оману	32
3.3.8.	Демпінг, доплати водіям та шалені збитки посередників/онлайн додатків – шлях до банкрутства	32
3.3.9.	Світовий досвід заборони та регулювання діяльності посередників/онлайн додатків. Заборона діяльності, визнання водіїв працівниками компанії посередника, регулювання діяльності посередників	33
3.3.10.	Позитивний досвід регулювання діяльності посередників/онлайн додатків у Польщі. Детальний аналіз	37

3.3.11.	Аналітичний звіт. Світові тенденції щодо врегулювання сектору приватних пасажирських перевезень.	42
3.3.12.	Аналіз світового досвіду регулювання діяльності посередників/онлайн додатків та рекомендації щодо регулювання діяльності посередників/онлайн додатків в Україні	42
4.	Податки та ринок таксі в Україні сьогодні	44
4.1.	Єдиний податок 2020	44
4.2.	Сплата податків за найманих працівників	45
5.	Пропозиції щодо глобальної податкової реформи в Україні, зменшення податкового навантаження на бізнес, зміна системи нарахування ЄСВ та системи пенсійних накопичень громадян, запровадження неоподаткованого мінімуму доходів громадян, зменшення ПДФО та ставки податку на прибуток	46
6.	Як фіскалізувати ринок таксі не витрачаючи мільярди гривень? Вступ в дію закону про РРО (128-ІХ та 129-ІХ), перспективи для легальних та нелегальних перевізників	47
7.	Інші проблеми та питання ринку перевезень пасажирів на таксі в Україні	49
7.1.	Передача автомобіля з ліцензією в оренду водієві чи іншому підприємцю поза законом, при цьому офіційне працевлаштування водіїв має велике податкове навантаження	49
7.2.	Відповідальність перевізника(власника автомобіля та ліцензії) і найманого водія/орендатора в разі ДТП і завдання шкоди життю та здоров'ю пасажирів, пішоходам, іншим учасникам дорожнього руху	49
7.3.	Відповідальність диспетчерська/перевізник/водій в разі ДТП і завдання шкоди життю та здоров'ю пасажирів (законодавчо не врегульовано)	50
7.4.	Страховання	50
7.5.	Рух таксі по полосі громадського транспорту	51
7.6.	Стоянки таксі	56
7.7.	Професія водій таксі як позитивний елемент безпечного та якісного ринку таксі	57
7.8.	GPS таксометр як засіб вимірювальної техніки	57
7.9.	Спеціальні дитячі крісла в таксі	57
7.10	Відсутність стимулів від держави для перевізників на таксі працювати легально, підвищувати якість та оновлювати автомобілі таксі, робити послуги таксі якіснішими та безпечнішими	58
8.	Неправдива інформація та чутки про легалізацію та дороге таксі	61
8.1.	Невірною є інформація що легалізація та податки є суттєвою складовою вартості перевезення на таксі і сильно впливають на здорожчання послуг таксі	61
8.2.	Невірною є інформація що легальне таксі суттєво дорожче ніж нелегальне таксі	62
8.3.	Основні складові від яких залежить вартість перевезення на таксі	63
9.	Додаткова інформація про специфіку ринку таксі в Україні та світі	64
10.	Потенціал податкових надходжень сьогодні при діючому оподаткуванні та при реалізації запропонованої ліберальної реформи таксі в Україні	64
10.1.	Потенціал податкових надходжень сьогодні при діючому оподаткуванні	64
10.2.	Потенціал податкових надходжень при запропонованій ліберальній реформі таксі	66
10.3.	Щорічні податкові платежі при реалізації запропонованої ліберальної реформи таксі	67
11.	Початок та основні концептуальні моменти успішної реформи ринку таксі в Україні	67

12.	Концепція законопроекту	68
13.	Загальна характеристика і основні положення проекту	72
14.	Стан нормативно-правової бази	73
15.	Фінансово-економічне обґрунтування	73
16.	Прогноз соціально-економічних наслідків прийняття проекту Закону	73

1. Обґрунтування необхідності прийняття акту.

Українське таксі перевозить приблизно 2 млн пасажирів щоденно, здійснюючи приблизно 1,5 млн поїздок кожного дня, при цьому абсолютна більшість з 220 тисяч осіб, задіяних у таксомоторних перевезеннях в Україні, не легалізували свою діяльність зовсім або легалізували свою діяльність частково, а близько 200 тисяч транспортних засобів використовуються у даній сфері послуг незаконно і навіть можуть бути конфісковані.

Загальний фінансовий об'єм ринку таксі в Україні становить близько 50 млрд грн на рік. Приблизно 98-99% ринку таксі – знаходиться «в тіні», а його учасники повністю або частково приховують свою фактичну діяльність, працюючи без передбаченої законодавством ліцензії та сплати податків, а деякі з нелегалів ще й отримують субсидії, виплати та пільги за рахунок добросовісних платників податків з бюджету України.

Одними з основних причин значної частки нелегального ринку таксі є застарілі законодавчі норми України, нерегульована діяльність посередників – диспетчерських служб і онлайн додатків, відсутність дієвого механізму контролю та покарання за нелегальну діяльність і несплату податків, достатньо бюрократичний та дорогий процес легалізації своєї діяльності перевізниками.

У результаті, ринку перевезень пасажирів притаманні незахищеність та безправність пасажирів, низька якість послуг, безвідповідальність перевізників та посередників, порушення вимог допуску до перевезень та безпеки перевезень що призводить до великої кількості ДТП, травм та жертв пасажирів.

При цьому, значна кількість перевізників взагалі не зареєстровані як підприємці або юридичні особи, працівники офіційно непрацевлаштовані, а державний бюджет недоотримує щорічно близько 2,2 млрд. грн. податків та 2,5 млрд грн ЄСВ.

Аналогічна ситуація складається і у сфері діяльності інформаційно-диспетчерських служб таксі та онлайн додатків, що з'єднують пасажирів та водіїв і через які проходить 99,5% всіх пасажирських перевезень пасажирів на таксі.

Такі служби та онлайн додатки надають інформаційні послуги і є посередниками між перевізником та пасажиром. Співпрацювати з ними сьогодні може будь-яка особа без укладання жодних договорів, без перевірки стану здоров'я та психічного стану перевізників/водіїв, без огляду автомобіля, без перевірки технічного стану автомобіля, без перевірки дозвільних документів та ліцензії на здійснення перевезень пасажирів.

Щорічний тіньовий дохід диспетчерських служб таксі та онлайн сервісів складає біля 10 млрд грн, комісія яких є 10-35% від кожного виконаного перевезення. При цьому лише менше 5% інформаційно-диспетчерських служб та онлайн сервісів зареєстровані як суб'єкти господарювання в Україні, а абсолютної більшості диспетчерських служб чи онлайн додатків юридично взагалі не існує, як не існує і їх будь-якої відповідальності чи сплати податків в Україні. Через нелегальну діяльність диспетчерських служб та онлайн сервісів - державний бюджет недоотримує тільки від їхньої безпосередньої діяльності та отриманих ними доходів щорічно понад 1 млрд. грн. податків.

Станом на сьогодні в Україні створені такі умови, коли на ринку таксі вигідно працювати саме нелегально, адже можна не нести ніякої відповідальності перед пасажирами та державою, не платити податки і не боятись бути оштрафованим.

Чинне державне регулювання та механізми контролю не здатні забезпечити ефективне функціонування ринку перевезень пасажирів на таксі та потребують змін.

Зважаючи на вищевикладене, з урахуванням світових тенденцій та позитивного Європейського досвіду, було розроблено цей законопроект, як один з можливих ліберальних варіантів упорядкування діяльності у сфері перевезення пасажирів на таксі та легковими автомобілями на замовлення в Україні з урахуванням інтересів пасажирів, легального бізнесу та держави.

2. Мета та завдання прийняття законопроекту

Основною метою прийняття даного закону є спрощення та здешевлення легалізації діяльності з перевезення пасажирів, упорядкування господарської діяльності у сфері перевезення пасажирів на таксі або легковими автомобілями на замовлення, детінізація ринку перевезень на таксі та легковими автомобілями на замовлення, підвищення рівня конкуренції, безпеки та якості надання послуг з перевезення пасажирів.

Завданнями проекту Закону є визначення основних засад господарської діяльності у сфері перевезення пасажирів на таксі або легковими автомобілями на замовлення, особливостей надання послуг з перевезення та таксі або легковими автомобілями на замовлення, законодавче врегулювання діяльності диспетчерських служб таксі, визначення прав та відповідальності перевізників і диспетчерських служб перед пасажирами, забезпечення дотримання всіма учасниками ринку перевезень пасажирів вимог законодавства України і сплати податків в Україні.

3. Основні причини сьогоdnішнього нелегального ринку перевезень пасажирів на таксі в Україні, можливі варіанти їх вирішення і законодавчого врегулювання:

3.1 Застаріле законодавство.

3.1.1 Чинні закони не враховують сьогоdnішню специфіку ринку таксі, зміну форм та способів пошуку перевізників пасажирами, розвиток сучасних технологій.

3.1.2 Механічний таксометр.

Чинне законодавство зобов'язує перевізників перед отриманням ліцензії придбати механічний таксометр за 7-10 тис. грн, при цьому жоден таксометр не внесений до Державного реєстру затверджених типів засобів вимірювальної техніки, що робить навіть легального перевізника порушником закону та ліцензійних умов. Можливе накладення штрафу за здійснення перевезень пасажирів на таксі, в яких не встановлено або не працює таксометр, у розмірі трьох неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (51грн).

<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2029-14>

На практиці механічний таксометр майже ніким з перевізників на таксі не використовується під час виконання перевезень, бо 99,5% замовлень на перевезення пасажирів перевізники отримують від диспетчерських служб чи через онлайн додатки, які і встановлюють/визначають ціну на перевезення пасажирів.

Пропозиції:

- відмінити законодавче зобов'язання перевізника купити та використовувати механічний таксометр;
- законодавчо запровадити як один з можливих варіантів визначення вартості перевезення диспетчерською службою чи онлайн додатком або за допомогою GPS-таксометра;
- враховано у законопроекті.

3.2 Відсутність дієвого механізму контролю та покарання за нелегальну діяльність і несплату податків учасниками ринку:

3.2.1 Перевіряти перевізників на таксі сьогоdnі зобов'язана Укртрансбезпека:

- Відповідно до повноважень Укртрансбезпека може перевіряти легальних перевізників під час планових та позапланових перевірок, а також на дорогах чи стоянках (п. 14 Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 8 листопада 2006 р. № 1567; п. 3 Порядку зупинення транспортного засобу, що здійснює автомобільні перевезення пасажирів та вантажів, посадовими особами Державної служби з безпеки на транспорті та її територіальних органів затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 20 травня 2013 р. № 42).

- Укртрансбезпека має дуже малочисельний склад інспекторів, не має відповідно до ПДР права зупинки транспортних засобів, що робить її контроль неможливим або неефективним.

- Контроль за нелегальними перевізниками на таксі Укртрансбезпекою майже не ведеться через відсутність права зупинки транспортних засобів відповідно до ПДР, малочисельний склад інспекторів і через важкість або безперспективність складання адмін.протоколів згідно ст. 164 КУпАП про порушення порядку провадження господарської діяльності (на підставі ствердження пасажирів, що нелегальна поїздка була платною, інспектор при свідках має скласти адмін.протокол на порушника, протягом трьох місяців підготувати справу і передати її до суду, в суді довести вину порушника, такі справи можуть тягнутися роками і майже всі розвалюються або на етапі підготовки до суду або в суді). (повноваження складати адмін. протоколи ст. 255 КУпАП).

Законодавством встановлено штраф за порушення порядку провадження господарської діяльності без державної реєстрації як суб'єкта господарювання та без одержання ліцензії - накладення штрафу від однієї тисячі до двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з конфіскацією виготовленої продукції, знарядь виробництва, сировини і грошей, одержаних внаслідок вчинення цього адміністративного правопорушення, чи без такої (17-34 тис. грн. з конфіскацією засобів виробництва та знаряддя виробництва – автомобіля, повторне 34-85 тис. грн.) (ст.164 КУпАП).

В сьогоденні умовах при чинному законодавстві контроль Укртрансбезпекою за нелегальними перевезеннями на таксі - не можливий або зовсім неефективний.

Бездіяльність Укртрансбезпеки визнана протиправною:

Судова справа №826/11528/18

Постановою Шостого апеляційного адміністративного суду по справі № 826/11528/18 за позовом Антонюка Андрія Сергійовича до Державної служби України з безпеки на транспорті **ПРО ВИЗНАННЯ БЕЗДІЯЛЬНОСТІ ПРОТИПРАВНОЮ БЕЗДІЯЛЬНІСТЬ** уповноважених на те посадових осіб Укртрансбезпеки щодо невиконання повноважень, передбачених п.5 Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті, затверджене **Постановою Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 р. № 103, ст. 255 КУпАП**, які полягають у забезпеченні та вжитті заходів, в межах своєї компетенції, щодо попередження, виявлення та притягнення до адміністративної відповідальності за здійснення господарської діяльності відповідно за КВЕД 49.32. «Надання послуг таксі без ліцензії або з порушенням ліцензійних умов», відповідно до **ст. 164 КУпАП**, апеляційну скаргу Антонюка А.С. на рішення Окружного адміністративного суду міста Києва від 15 липня 2019 року - задоволено.

Рішення Окружного адміністративного суду міста Києва від 15 липня 2019 року скасовано. Прийнято нову постанову, якою **ВИЗНАНО ПРОТИПРАВНОЮ БЕЗДІЯЛЬНІСТЬ ДЕРЖАВНОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ** щодо невиконання повноважень, передбачених п.5 Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті, затверджене **Постановою Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 р. № 103, ст. 255 КУпАП**, які полягають у забезпеченні та вжитті заходів, в межах своєї компетенції, щодо попередження, виявлення та притягнення до адміністративної відповідальності за здійснення господарської діяльності відповідно за КВЕД 49.32. «Надання послуг таксі без ліцензії або з порушенням ліцензійних умов».



10011

ШОСТИЙ АПЕЛЯЦІЙНИЙ АДМІНІСТРАТИВНИЙ СУД

Справа № 826/11528/18

Суддя (судді) першої інстанції: Векуа Н.Г.

ПОСТАНОВА ІМЕНЕМ УКРАЇНИ

04 вересня 2019 року

м. Київ

Шостий апеляційний адміністративний суд у складі колегії суддів:

головуючого: Белової Л.В.
суддів: Кучми А.Ю., Пилипенко О.С.
за участю секретаря судового засідання: Лещенко В.С.

розглянувши у судовому засіданні у місті Києві апеляційну скаргу Антонока Андрія Сергійовича на рішення Окружного адміністративного суду міста Києва від 15 липня 2019 року (повний текст рішення складено) у справі за адміністративним позовом Антонока Андрія Сергійовича до Державної служби України з безпеки на транспорті про визнання протиправною бездіяльність,

ВСТАНОВИВ:

У липні 2018 року позивач, Антонок Андрій Сергійович, звернувся до суду першої інстанції з адміністративним позовом у якому просив визнати протиправною бездіяльність уповноважених на те посадових осіб Укртрансбезпеки щодо невиконання повноважень, передбачених п.5 Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 р. № 103, ст. 255 КУпАП, які полягають у забезпеченні та вжитті заходів, в межах своєї компетенції, щодо попередження, виявлення та притягнення до адміністративної відповідальності за здійснення господарської діяльності відповідно за КВЕД 49.32. "Надання послуг таксі без ліцензії або з порушенням ліцензійних умов", відповідно до ст. 164 КУпАП.

Рішенням Окружного адміністративного суду міста Києва від 15 липня 2019 року у задоволенні адміністративного позову відмовлено.

Не погоджуючись з таким рішенням суду, позивачем подано апеляційну скаргу у якій просить постанову суду першої інстанції скасувати та прийняти нове рішення, яким задовольнити позовні вимоги. Апелянт мотивує свої вимоги тим, що судом першої інстанції порушено норми процесуального права. Зокрема, апелянт вказує на те, що відповідач хоч і надав на підтвердження документи, але з їх аналізу вбачається відсутність систематичної діяльності з боку Укртрансбезпеки в частині складення протоколів про адміністративні правопорушення, відповідно до ст. 164 КУпАП, проведення роботи з метою запобігання та попередження вказаних правопорушень, проведення систематизації та аналітичної роботи. Позивач вказує, що відповідачем порушено принцип повноти у виконанні покладених на нього повноважень, адже зазначена діяльність провадиться несистематично, з недостатнім контролем за її ходом та результатами, відповідачем не вживається усіх заходів на етапі судового розгляду, що має наслідком справи про адміністративні правопорушення, в яких провадження закрито у зв'язку із закінченням строків притягнення до адміністративної відповідальності, а також справ, у яких відповідачем не доведено наявності складу



*4855*11172835*1*2*

Відповідно до вимог ч. 1 та 2 ст. 317 Кодексу адміністративного судочинства України, підставами для скасування судового рішення суду першої інстанції повністю та ухвалення нового рішення є, зокрема, невідповідність висновків, викладених у рішенні суду першої інстанції, обставинам справи та неправильне застосування норм матеріального права або порушення норм процесуального права. Неправильним застосуванням норм матеріального права вважається, крім іншого, неправильне тлумачення закону.

Заслухавши у судовому засіданні доповідь головуючого судді, пояснення представників сторін, перевіривши матеріали справи, доводи апеляційної скарги та відзиву на неї, колегія суддів вважає, що апеляційна скарга підлягає задоволенню, постановою суду першої інстанції - скасуванню з прийняттям нової постанови про задоволення позовних вимог.

Керуючись ст. 243, 315, 317, 322 Кодексу адміністративного судочинства України, апеляційний суд

ПОСТАНОВИВ:

Апеляційну скаргу Антонока Андрія Сергійовича на рішення Окружного адміністративного суду міста Києва від 15 липня 2019 року - задовольнити.

Рішення Окружного адміністративного суду міста Києва від 15 липня 2019 року скасувати.

Прийняти нову постанову, якою позовні вимоги Антонока Андрія Сергійовича до Державної служби України з безпеки на транспорті про визнання протиправною бездіяльність задовольнити.

Визнати протиправною бездіяльність Державної служби України з безпеки на транспорті щодо невиконання повноважень, передбачених п.5 Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 р. № 103, ст. 255 КУпАП, які полягають у забезпеченні та вжитті заходів, в межах своєї компетенції, щодо попередження, виявлення та притягнення до адміністративної відповідальності за здійснення господарської діяльності відповідно за КВЕД 49.32. "Надання послуг таксі без ліцензії або з порушенням ліцензійних умов".

Постанова набирає законної сили з моменту підписання та може бути оскаржена протягом 30 днів, з урахуванням положень ст. 329 Кодексу адміністративного судочинства України, шляхом подання касаційної скарги безпосередньо до Верховного Суду.

Повний текст складено – 09.09.19.

Головуючий суддя

Судді

Л.В.Белова

А.Ю.Кучма,

О.Є.Пилипенко

З ОРИГІНАЛОМ ЗГІДНО
СУДДЯ БЕЛОВА Л.В.



Висновок:

Державна служба України з безпеки на транспорті як контролюючий орган з незначними повноваженнями та малочисельним складом інспекторів не виконує свої функції та ігнорує закони України.

3.2.2. Перевіряти перевізників на таксі сьогодні зобов'язана Патрульна поліція України.

- Згідно повноважень **відповідно до абз. 7 п.1 ст. 255 КУпАП** у справах про адміністративні правопорушення, що розглядаються органами, зазначеними в статтях 218 - 221 цього Кодексу, **протоколи про правопорушення мають право складати** уповноважені на те **посадові особи** органів внутрішніх справ (**Національної поліції**) (статті 127-1, 130, частина третя статті **133**, стаття 135-1, стаття 136 (**про порушення на автомобільному транспорті**), **стаття 164** - порушення порядку провадження господарської діяльності).

- ст. 52-3 ЗУ «Про дорожній рух» **визначений вичерпний перелік повноважень Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху належать, а саме:**

- **здійснення контролю за безпекою дорожнього руху під час надання послуг з перевезення пасажирів** чи вантажів, у тому числі небезпечних, додержанням законодавства у зазначеній сфері;
- участь у реалізації в межах своїх повноважень державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;
- забезпечення безпеки дорожнього руху;

- організація супроводження і забезпечення безпечного руху транспортних засобів спеціального призначення;
- інформування учасників дорожнього руху про фіксацію фактів правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі.

Додатково зазначу, що **Національна поліція повинна здійснювати превентивну та профілактичну діяльність, спрямовану на запобігання вчиненню адміністративних правопорушень вживати заходів з метою виявлення адміністративних правопорушень, припиняти виявлені адміністративні правопорушення, здійснювати контроль за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі** (ст.23 ЗУ Про Національну поліцію).

Закон України «Про Національну поліцію».

Стаття 23. Основні повноваження поліції

1. Поліція відповідно до покладених на неї завдань:

- 1) здійснює превентивну та профілактичну діяльність, спрямовану на запобігання вчиненню правопорушень;
- 2) виявляє причини та умови, що сприяють вчиненню кримінальних та **адміністративних правопорушень**, вживає у межах своєї компетенції заходів для їх усунення;
- 3) вживає заходів з метою виявлення кримінальних, **адміністративних правопорушень**; припиняє виявлені кримінальні та адміністративні правопорушення;
- 4) вживає заходів, спрямованих на усунення загроз життю та здоров'ю фізичних осіб і публічній безпеці, що виникли внаслідок учинення кримінального, **адміністративного правопорушення**;
- 5) здійснює своєчасне реагування на заяви та повідомлення про кримінальні, **адміністративні правопорушення або події**;

...

8) у випадках, визначених законом, здійснює провадження у справах про адміністративні правопорушення, приймає рішення про застосування адміністративних стягнень та забезпечує їх виконання;

- 9) доставляє у випадках і порядку, визначених законом, затриманих осіб, підозрюваних у вчиненні кримінального правопорушення, та **осіб, які вчинили адміністративне правопорушення**;
- 10) вживає заходів для забезпечення публічної безпеки і порядку на вулицях, площах, у парках, скверах, на стадіонах, вокзалах, в аеропортах, морських та річкових портах, інших публічних місцях;
- 11) регулює дорожній рух та **здійснює контроль** за дотриманням **Правил дорожнього руху** його учасниками та **за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі**.

Стаття 32. Перевірка документів особи

1) **Поліцейський має право вимагати в особи пред'явлення нею документів, що посвідчують особу, та/або документів, що підтверджують відповідне право особи, у таких випадках:**

...

2) якщо існує достатньо підстав вважати, що **особа вчинила або має намір вчинити правопорушення**;

...

5) якщо **особа перебуває в місці вчинення правопорушення або дорожньо-транспортної пригоди, іншої надзвичайної події**;

6) якщо зовнішні ознаки особи чи **транспортного засобу або дії особи** дають достатні підстави вважати, що **особа причетна до вчинення правопорушення, транспортний засіб може бути знаряддям чи об'єктом вчинення правопорушення**.

Стаття 35. Зупинення транспортного засобу

1. Поліцейський може зупиняти транспортні засоби у разі:
 - 1) якщо водій порушив [Правила дорожнього руху](#);
 - 2) якщо є очевидні ознаки, що свідчать про технічну несправність транспортного засобу;
 - 3) якщо є **інформація, що свідчить про причетність водія** або пасажирів транспортного засобу **до вчинення** дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи **адміністративного правопорушення**, або якщо є інформація, що свідчить про те, **що транспортний засіб** чи вантаж **можуть бути об'єктом чи знаряддям учинення** дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи **адміністративного правопорушення**;
 - ...
 - 5) якщо **необхідно здійснити опитування водія чи пасажирів про обставини вчинення** дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи **адміністративного правопорушення, свідками якого вони є або могли бути**;
 - ...
 - 9) **порушення порядку** визначення і використання на транспортному засобі спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв.
 - ...
3. Поліцейський зобов'язаний поінформувати водія про конкретну причину зупинення ним транспортного засобу з детальним описом підстави зупинки, визначеної у цій статті.

Положення про Патрульну Службу МВС України.

II. Основні завдання патрульної служби

1. Забезпечення публічного порядку і громадської безпеки; забезпечення безпеки осіб, захисту їх прав, свобод та законних інтересів; створення стану захищеності життєво важливих інтересів суспільства, сконцентрованих у його матеріальних і духовних цінностях, нормальних умов життєдіяльності людини, діяльності підприємств, установ, організацій.
2. **Запобігання** кримінальним, **адміністративним правопорушенням; попередження, виявлення та припинення** кримінальних та **адміністративних правопорушень**, випадків насильства у сім'ї, а також виявлення причин і умов, що сприяють їх учиненню.
- ...
4. Забезпечення безпеки дорожнього руху; **організація контролю за додержанням законів, інших нормативно-правових актів** з питань безпеки дорожнього руху.

III. Функції патрульної служби

1. Патрульна служба відповідно до покладених на неї завдань здійснює:
 - 1) цілодобове патрулювання території обслуговування з метою забезпечення належної охорони громадського порядку, громадської безпеки та контролю за дотриманням правил дорожнього руху, забезпечення його безпеки. У разі необхідності здійснює регулювання дорожнього руху;
 - 2) перше реагування на повідомлення про правопорушення, надання невідкладної допомоги; своєчасне реагування на повідомлення про вчинення правопорушень, а також з метою надання допомоги громадянам. Надає невідкладну допомогу потерпілим від нещасних випадків, правопорушень, аварій, пожеж та інших надзвичайних ситуацій до прибуття на місце компетентних служб;
 - 3) **самостійне виявлення правопорушень**;
- під час патрулювання та в інших випадках, передбачених законодавством, звертає увагу на правопорушення **з метою їх запобігання, припинення, документування і притягнення до відповідальності**;

4) припинення правопорушень:

припиняє виявлені кримінальні та адміністративні правопорушення, застосовуючи для цього передбачені законодавством права і повноваження;

у випадках та в спосіб, передбачені законодавством, розглядає справи про адміністративні правопорушення і застосовує заходи адміністративного впливу до правопорушників.

Отже, ми бачимо, що після ліквідації ДАІ та реформування правоохоронної системи України з 2015 року, саме Національна Поліція України, згідно європейського закону Про Національну поліцію, є основним контролером за пасажирськими перевезеннями на вулично-дорожній мережі, оскільки має достатній чисельний склад поліцейських, які цілодобово знаходяться на вулицях, має достатньо законних підстав для припинення масової незаконної підприємницької діяльності і вчинення адміністративних правопорушень під час перевезення пасажирів.

Однак, на жаль, Національна поліція повністю ігнорує чинне законодавство і не виконує покладені на неї функції щодо припинення масової незаконної підприємницької діяльності та вчинення адміністративних правопорушень під час перевезення пасажирів.

Бездіяльність Поліції визнана протиправною.

Судова справа №826/8056/17

Постановою Київського апеляційного адміністративного суду від 26 квітня 2018 року по справі № 826/8056/17 за позовом Антонока Андрія Сергійовича до Національної поліції України **ПРО ВИЗНАННЯ БЕЗДІЯЛЬНОСТІ ПРОТИПРАВНОЮ**, яка полягає у не виконанні повноважень, передбачених ст. 23 розділу 4 ЗУ «Про Національну поліцію» та відповідно до ст. 255 КУпАП, які полягають у притягненні до відповідальності за адміністративними правопорушеннями, передбаченими зокрема ст. 164 КУпАП – здійснення господарської діяльності відповідно КВЕД 49.32. «Надання послуг ТАКСІ» без ліцензій або з порушенням ліцензійних умов, апеляційну скаргу Національної поліції України - задоволено частково, постанову Окружного адміністративного суду міста Києва від 29 листопада 2017 року - змінено, викладено 2 абзаци її резолютивної частини в такій редакції:

«Визнано протиправною бездіяльність Національної поліції України щодо не виконання повноважень, передбачених пунктами 1, 2, 3 частини 1 ст. 23 Закону України «Про Національну поліцію» щодо правопорушень, передбачених ст. 164 Кодексу України про адміністративні правопорушення, в частині, що стосується правопорушення у галузі господарської діяльності, пов'язаної з перевезенням пасажирів і вантажів.», у іншій частині постанову Окружного адміністративного суду міста Києва від 29 листопада 2017 року - залишено без змін.



Копія

ОКРУЖНИЙ АДМІНІСТРАТИВНИЙ СУД міста КИЄВА
01051, м. Київ, вул. Болбочан Петра, 8, корпус 1

ПОСТАНОВА
Іменем України

(вступна та резолютивна частина)

29 листопада 2017 року м. Київ № 826/8056/17
14:17 год.

Окружний адміністративний суд міста Києва у складі колегії суддів: головуючого судді Костенка Д.А., суддів: Вєсуг Н.Г., Шрамко Ю.Т., за участю секретаря судового засідання Вовк І.Р., позивача - Антонока А.С. та його представника - Шипілової С.-К.І., представника відповідача - Грїмової Г.М., розглянувши у відкритому судовому засіданні справу за позовом Антонока Андрїя Сергїївича до Національної поліції України про визнання бездіяльності протиправною,

п о с т а н о в и в:

1. Задовольнити адміністративний позов Антонока Андрїя Сергїївича.
2. Визнати протиправною бездіяльність Національної поліції України щодо не виконання повноважень, передбачених ст. 23 Закону України "Про національну поліцію" та відповідно до ст. 255 Кодексу України про адміністративні правопорушення.
3. Присудити на користь Антонока Андрїя Сергїївича судовий збір у сумі 640 грн. за рахунок бюджетних асигнувань Національної поліції України.

Постанова набирає законної сили після закінчення строку на апеляційне оскарження. Постанова може бути оскаржена до Київського апеляційного адміністративного суду в порядку, встановленому ст.ст. 185-187 КАС. Апеляційна скарга подається протягом 10 днів з дня отримання копії її повного тексту.

Головуючий суддя

Д.А. Костенко (Окрема думка)

Судді:

Н.Г. Вєсуг

Ю.Т. Шрамко



Категорія справи № 826/8056/17: Адміністративні справи; Справи зі спорів з приводу забезпечення реалізації конституційних прав особи, а також реалізації статусу депутата представницького органу влади, організації діяльності цих органів, зокрема зі спорів щодо; забезпечення права особи на доступ до публічної інформації.
Надіслано судом: 02.05.2018. Зареєстровано: 02.05.2018. Оприлюднено: 04.05.2018.
Дата набрання законної сили: 26.04.2018



КИЇВСЬКИЙ АПЕЛЯЦІЙНИЙ АДМІНІСТРАТИВНИЙ СУД Справа № 826/8056/17
Прізвище судді (суддів) першої інстанції:

Костенко Д.А., Векуа Н.Г., Шрамко Ю.Т.

ПОСТАНОВА
ІМЕНЕМ УКРАЇНИ

26 квітня 2018 року

м. Київ

Київський апеляційний адміністративний суд у складі колегії суддів:

головуючого - судді Косток Л.О.;

суддів: Бужак Н.П., Твердохліб В.А.;

за участю секретаря: Горяїнової Н.В.,

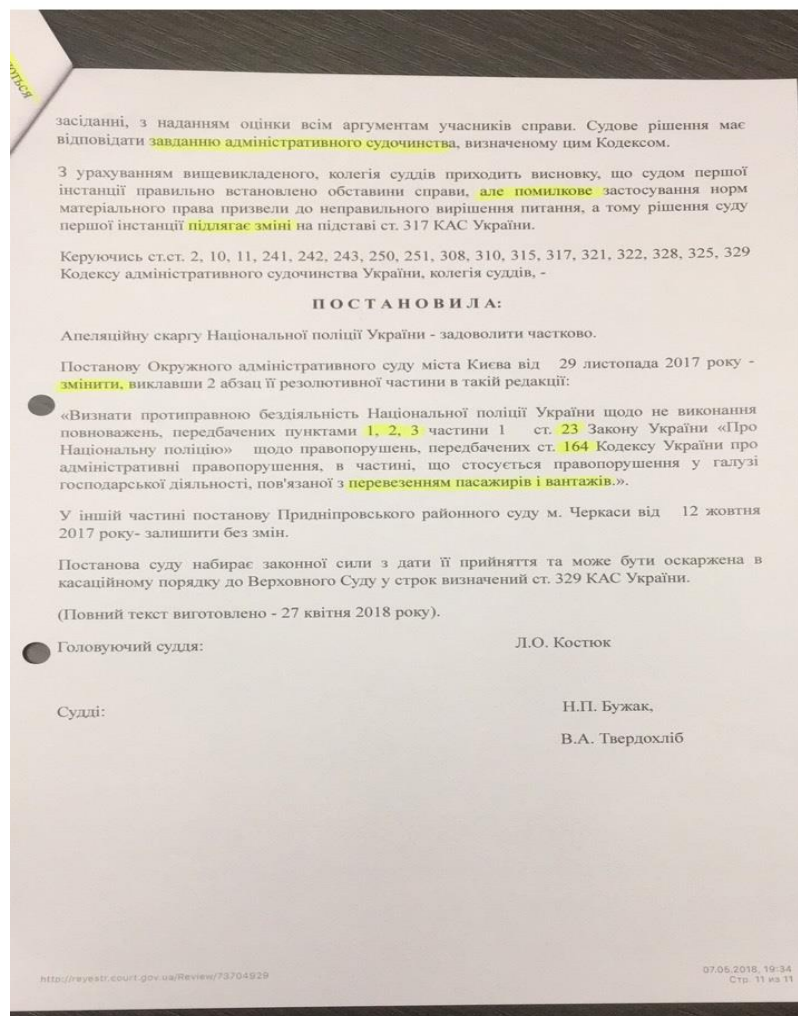
розглянувши у відкритому судовому засіданні у залі суду апеляційну скаргу Національної поліції України на постанову Окружного адміністративного суду міста Києва від 29 листопада 2017 року (прийнята в порядку письмового провадження, м. Київ, дата складання повного тексту рішення - відсутня) у справі за адміністративним позовом ОСОБА_4 до Національної поліції України про визнання бездіяльності протиправною, -

ВСТАНОВИЛА:

У червні 2016 року, ОСОБА_4 (далі - позивач, ОСОБА_4.) звернувся до Окружного адміністративного суду міста Києва з позовом до Національної поліції України (далі - позивач, НПУ) в якому просить суд визнати протиправною бездіяльність уповноважених на те осіб НПУ щодо невиконання повноважень, передбачених ст. 23 Закону України «Про національну поліцію» та відповідно до ст. 255 Кодексу України про адміністративні правопорушення (КУпАП), які полягають у притягненні до відповідальності по адміністративним правопорушенням, передбачених зокрема ст. 164 КУпАП.

<http://reyestr.court.gov.ua/Review/73704929>

07.05.2018, 19:34
Стор. 1 з 11



Суд зобов'язав національну поліцію виконувати закон.

Судова справа №826/8526/17

Рішенням Окружного адміністративного суду міста Києва від 25 вересня 2018 р. по справі **№ 826/8526/17 позовні вимоги** Антонока Андрія Сергійовича **задоволено, зобов'язано уповноважених посадових осіб Національної поліції України виконувати свої законні повноваження, передбачені** ст. 23 розділу 4 ЗУ "Про Національну поліцію" та відповідно до статті 255 КУпАП, які полягають у забезпеченні вжитті заходів у межах своєї компетенції щодо попередження, виявлення та притягнення до адміністративної відповідальності відповідно до ст. 164 КУпАП (здійснення господарської діяльності відповідно за КВЕД 49.32. "Надання послуг ТАКСІ" БЕЗ ЛІЦЕНЗІЇ або з порушенням ліцензійних умов).

18 лютого 2019 року постановою Шостого апеляційного адміністративного суду по справі №826/8526/17 **залишено без змін рішення Окружного адміністративного суду міста Києва від 25 вересня 2018 року.**

Чим самим суд вкотре визнав умисну БЕЗДІЯЛЬНІСТЬ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ УКРАЇНИ та **ЗОБОВ'ЯЗАВ** на виконання своїх прямих обов'язків, а саме, виконання повноважень, передбачених ст. 23 розділу 4 ЗУ «Про Національну поліцію» та відповідно до ст. 255 КУпАП, які полягають у притягненні до відповідальності за адміністративними правопорушеннями, передбаченими зокрема ст. 164 КУпАП – здійснення господарської діяльності відповідно КВЕД 49.32. «Надання послуг ТАКСІ» без ліцензій або з порушенням ліцензійних умов.

Згідно ст. 325 КАС України постанова суду апеляційної інстанції набирає законної сили з дати її прийняття.



ШОСТИЙ АПЕЛЯЦІЙНИЙ АДМІНІСТРАТИВНИЙ СУД

Справа № 826/8526/17

Суддя (судді) першої інстанції: Добрянська Я.І.

**ПОСТАНОВА
ІМЕНЕМ УКРАЇНИ**

18 лютого 2019 року

м. Київ

Шостий апеляційний адміністративний суд у складі колегії суддів:

головуючого – судді:	Собківа Я.М.,
суддів:	Степанюка А.Г., Файдюка В.В.
за участю секретаря:	Рагімової Т.О.

розглянувши у відкритому судовому засіданні апеляційну скаргу Національної поліції України на рішення Окружного адміністративного суду міста Києва від 25 вересня 2018 року у справі за адміністративним позовом Антонока Андрія Сергійовича до Національної поліції України про визнання протиправною бездіяльності, зобов'язання вчинити дії, -

ВСТАНОВИВ:

Позивач Антонок Андрій Сергійович звернувся до Окружного адміністративного суду міста Києва з адміністративним позовом до Національної поліції України, в якому просив зобов'язати уповноважених посадових осіб Національної поліції України виконувати свої законні повноваження передбачені ст. 23 розділу 4 Закону України "Про національну поліцію" та відповідно до статті 255 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі - КУпАП), які полягають у забезпеченні вжитті заходів у межах своєї компетенції, щодо попередження, виявлення та притягнення до адміністративної відповідальності відповідно до ст. 164 КУпАП (здійснення господарської діяльності відповідно за КВЕД 49.32. "Надання послуг ТАКСІ" БЕЗ ЛІЦЕНЗІЇ або з порушенням ліцензійних умов).

В обґрунтування позовних вимог позивач зазначає, що уповноважені особи Національної поліції України не виконують свої повноваження регламентовані ст. 23 Закону України "Про національну поліцію", зокрема, не вживають заходів у межах своєї компетенції, щодо попередження, виявлення та притягнення до адміністративної відповідальності відповідно до ст. 164 КУпАП (здійснення господарської діяльності відповідно за КВЕД 49.32. "Надання послуг ТАКСІ" БЕЗ ЛІЦЕНЗІЇ або з порушенням ліцензійних умов), чим порушуються його особисті немайнові права. Також, зазначає, що невиконання відповідних заходів призводить до величезних людських та

і виснов
решезен
ності як

ду доказ
580-VIII
порушен
суду інс
плених у
ни захо

9/04/20-20
ажирські
ксу цілю
удом пер

і нелегаль
я відповіді
і склада

і повноваж
іцензій в с
дміністрат
позивача
них посл
зі трансп
транспорту

ивача до с

колегія с
юзовних і

істанції при
уального п
ти ті обста
статтею 78

яльності су
рішення,

суду попер
шої інстан
яви, неспра
ини, чи пог

ухвалене су



Копія вірна

підставі повно і всебічно з'ясованих обставин в адміністративній справі, підтверджених тим же доказами, які були досліджені в судовому засіданні, з наданням оцінки всім аргументам учасників справи.

Відповідно до ч. 1 ст. 315 КАС України за наслідками розгляду апеляційної скарги на судові рішення суду першої інстанції суд апеляційної інстанції має право залишити апеляційну скаргу без задоволення, а судові рішення – без змін.

Згідно зі ст. 316 КАС України суд апеляційної інстанції залишає апеляційну скаргу без задоволення, рішення або ухвалу - без змін, якщо визнає, що суд першої інстанції правильно встановив обставини справи та ухвалив судові рішення з додержанням норм матеріального і процесуального права.

Керуючись ст. ст. 243, 250, 308, 315, 316, 321, 322, 325, 329 КАС України, суд,

ПОСТАНОВИВ:

Апеляційну скаргу Національної поліції України залишити без задоволення.

Рішенням Окружного адміністративного суду міста Києва від 25 вересня 2018 року залишити без змін.

Постанова суду набирає законної сили з дати її прийняття та може бути оскаржена шляхом подачі касаційної скарги безпосередньо до Верховного Суду протягом тридцяти днів з дня складення повного судового рішення.

Головуючий суддя



Собків Я.М.

Суддя



Степанюк А.Г.

Суддя



Файдок В.В.



Висновок: Національна поліція як потужний контролюючий орган з широкими повноваженнями не виконує свої функції та ігнорує закони України, і саме це є однією з основних причин масштабної незаконної підприємницької діяльності, порушення законодавства та несплати податків в Україні в пасажирських перевезеннях.

3.2.3 Перевірка та контроль за діяльністю диспетчерських служб/посередників, онлайн додатків.

Перевіряти роботу посередників та онлайн додатків з перевезень пасажирів сьогодні не може жоден контролюючий орган, адже їх діяльність законом не врегульована. Та і перевіряти особливо нікого, адже майже всі посередники та онлайн додатки юридично не зареєстровані як суб'єкти господарювання в Україні, не є ні підприємцями, ні юридичними особами тому і не можуть бути ні перевірені ні покарані за порушення законодавства щодо ведення господарської діяльності та не сплату податків.

Через бездіяльність контролюючих органів щодо масового незаконного підприємництва та несплати податків не має жодного факту покарання нелегальної диспетчерської/посередника чи власника нелегального онлайн-додатку за нелегальну підприємницьку діяльність, порушення порядку провадження господарської діяльності та несплату податків в Україні.

Основною причиною - захвату великої частини ринку таксі агрегаторами/посередниками, створення повної анархії на ринку таксі України, погіршення безпеки і якості послуг таксі для пасажирів та зменшення доходу перевізників/водіїв - є можливість ігнорування законодавства України агрегаторами/посередниками та несплата податків агрегаторами/посередниками в Україні.

3.2.4 Перевірки та покарання легальних перевізників.

Легального перевізника, який став підприємцем, відповідає умовам допуску до ринку, отримав ліцензію, добросовісно платить податки - **можна перевіряти і штрафувати за ряд причин** (інколи формальних), наприклад, за несвоєчасно внесені відомості щодо зміни адреси, нових даних транспортного засобу тощо (**штраф 17-34 тис. грн.**).

Легального перевізника **навіть можна позбавити ліцензії та права займатися перевезеннями**, при цьому подати документи на отримання нової ліцензії, щоб **відновити легальну діяльність, продовжити працювати і добросовісно платити податки, можна тільки через один рік з дня анулювання ліцензії** (п. 20 ст. 16 Закону «Про ліцензування видів господарської діяльності»).

Відповідно кодексу законів про працю України легальному перевізнику загрожує наступне покарання за кожного неоформленого водія :

Стаття 265. Відповідальність за порушення законодавства про працю

Юридичні та фізичні особи - підприємці, які використовують найману працю, несуть відповідальність у вигляді штрафу в разі:

фактичного допуску працівника до роботи без оформлення трудового договору (контракту), оформлення працівника на неповний робочий час у разі фактичного виконання роботи повний робочий час, установлений на підприємстві, та виплати заробітної плати (винагороди) без нарахування та сплати єдиного внеску на загальнообов'язкове державне соціальне страхування та податків - **у десятикратному розмірі мінімальної заробітної плати**($4723 \cdot 10 = 47230$ грн), встановленої законом на момент виявлення порушення, за кожного працівника, стосовно якого скоєно порушення,

а до юридичних осіб та фізичних осіб - підприємців, які використовують найману працю та є **платниками єдиного податку першої - третьої груп, застосовується попередження;**

вчинення порушення, передбаченого абзацом другим цієї частини, **повторно протягом двох років** з дня виявлення порушення - **у тридцятикратному розмірі мінімальної заробітної плати**($4723 \cdot 30 = 141690$ грн), встановленої законом на момент виявлення порушення, за кожного працівника, стосовно якого скоєно порушення;

У разі **сплати юридичною особою або фізичною особою - підприємцем**, яка використовує найману працю, **50 відсотків розміру штрафу протягом 10 банківських днів** з дня вручення постанови про накладення штрафу за порушення вимог законодавства про працю, передбаченого цією статтею, така постанова вважається **виконаною**.

Чинним законодавством для легального перевізника, за кожного неоформленого водія також передбачено ще й штраф на посадових осіб підприємств, установ і організацій незалежно від форми власності, фізичних осіб - підприємців, які використовують найману працю за кожного неоформленого водія (*ч.3, 4 ст.41 КпАП фактичний допуск працівника до роботи без оформлення трудового договору (контракту) тягне за собою накладення штрафу на ФОП, що використовує найману працю, від 500 до 1000 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (8 500—17 000 грн.). У разі ж повторного протягом року вчинення аналогічного порушення штраф становитиме від 1000 до 2000 н.м.д.г. (17 000—34 000 грн.).*

З ситуації, описаної вище, ми бачимо, що **станом на сьогодні в Україні нелегальна діяльність без державної реєстрації як суб'єкта господарювання та без сплати будь-яких податків є набагато меншим злом і майже не підлягає покаранню з боку держави в порівнянні з тим легальним бізнесом, який платить податки, але не працевлаштував найманого робітника. Ця ситуація в черговий раз підтверджує, що станом на сьогодні в Україні через недосконале законодавство вигідно працювати саме повністю нелегально і без будь-якої сплати податків.**

При цьому **сумарне податкове навантаження на оплату праці в Україні складає біля 40%** і є одним з найвищих у Європі.

3.2.5 Штрафи за нелегальну діяльність і за певні незначні порушення ведення господарської діяльності однакові або суттєво не відрізняються.

Наприклад:

- штраф за провадження господарської діяльності без державної реєстрації як суб'єкта господарювання або без одержання ліцензії - **ст.164 17-34 тис. грн;**
- штраф за несвоєчасно внесені відомості щодо зміни адреси, транспортного засобу, або помилково надані дані (недостовірні) - **ст.164 17-34 тис. грн.**

Висновок:

- **Сьогодні перевіряють та штрафують в основному тільки легальних перевізників за дрібні порушення.**

- Нелегалів ніхто не перевіряє і не штрафує, покарати нелегала майже неможливо, важко, і це ніхто з контролюючих органів не робить.

- Станом на сьогодні в Україні створені такі умови, коли на ринку таксі вигідно працювати саме нелегально, адже можна не бути суб'єктом господарювання, не бути підприємцем, не нести ніякої відповідальності перед пасажиром та державою, не платити податки і не боятись бути оштрафованим.

Пропозиції:

- створити просту і дієву, в тому числі електронну, систему легалізації та обліку всіх учасників ринку перевезень пасажирів на таксі;
- законом врегулювати діяльність диспетчерських/посередників та онлайн додатків;
- спростити і здешевити легалізацію перевізників;
- зменшити податкове навантаження на легальних перевізників;
- завдяки обміну даними між диспетчерськими/посередникам та онлайн додатками з державними органами створити умови для ефективного контролю за веденням господарської діяльності учасниками ринку, сплатою податків всіма учасниками ринку таксі, та за забезпеченням безпеки та захисту прав пасажирів;
- збільшити штрафи за незаконне підприємництво та несплату податків;
- зменшити штрафи за дрібні порушення для легальних перевізників;
- враховано у законопроекті.

3.3 Неврегульована діяльність диспетчерських служб та онлайн додатків, через які здійснюються 99,5% пасажирських перевезень на таксі в Україні.

3.3.1 Диспетчерські/онлайн додатки та закон сьогодні.

У чинному законодавстві діяльність інформаційно-диспетчерських служб регулюється Правилами надання послуг пасажирського автомобільного транспорту затвердженими Постановою КМУ від 18 лютого 1997 р. № 176:

- п.96. Організація надання послуг з перевезення на таксі та легковим автомобілем на замовлення за попереднім замовленням за допомогою дистанційних засобів зв'язку здійснюється суб'єктами господарювання, які надають інформаційно-диспетчерські послуги (далі - суб'єкт господарювання), уклали відповідні договори з автомобільними перевізниками, автомобільними самозайнятими перевізниками.
- п. 109. Суб'єкт господарювання, що надає інформаційно-диспетчерські послуги, зобов'язаний забезпечити: диспетчерське управління транспортними засобами автомобільних перевізників, автомобільних самозайнятих перевізників, які надають послуги таксі, згідно з укладеними договорами;
- п.110. Суб'єктам господарювання забороняється:

укладати договори з автомобільними перевізниками, автомобільними самозайнятими перевізниками, які не мають відповідних ліцензій;

Механізми контролю та покарання за порушення законодавства для диспетчерських служб не передбачені чинним законодавством, тому норма не працює, диспетчерські масово допускають до перевезень пасажирів без укладення жодних договорів, без перевірки стану здоров'я та психічного стану перевізників/водіїв, без огляду автомобіля, без перевірки технічного стану автомобіля, без перевірки дозвільних документів та ліцензії на здійснення перевезень пасажирів.

Основною причиною - захвату великої частини ринку таксі агрегаторами/посередниками, створення повної анархії на ринку таксі України, погіршення безпеки і якості послуг таксі для пасажирів та зменшення доходу перевізників/водіїв - є можливість ігнорування законодавства України агрегаторами/посередниками та несплата податків агрегаторами/посередниками в Україні.

Законодавчо не врегульована діяльність диспетчерських служб та онлайн додатків, через які здійснюються 99,5% всіх пасажирських перевезень пасажирів на таксі, є основною причиною нелегального ринку таксі в Україні!!!

Такі служби та онлайн додатки надають інформаційні послуги і є посередниками між перевізником та пасажиром. Співпрацювати з ними сьогодні може будь-яка особа без укладання жодних договорів, без перевірки стану здоров'я та психічного стану перевізників/водіїв, без огляду автомобіля, без перевірки технічного стану автомобіля, без перевірки дозвільних документів та ліцензії на здійснення перевезень пасажирів.

Щорічний тіньовий дохід диспетчерських служб таксі та онлайн сервісів складає біля 10 млрд грн, комісія яких є 10-35% від кожного виконаного перевезення. При цьому менше 5% інформаційно-диспетчерських служб та онлайн сервісів зареєстровані як суб'єкти господарювання в Україні, а абсолютної більшості диспетчерських служб чи онлайн додатків юридично взагалі не існує, як не існує і їх будь якої відповідальності чи сплати податків в Україні. Через нелегальну діяльність диспетчерських служб та онлайн сервісів - державний бюджет щорічно недоотримує тільки від їхньої безпосередньої діяльності та отриманих ними доходів понад 1 млрд. грн. податків.

3.3.2 Історія діяльності онлайн додатків/диспетчерських в світі та Україні, обіцянки та реалії.

Розвиток інформаційних технологій за останні роки почав кардинально змінювати організацію комунікацій, просування та реалізацію різноманітних продуктів та послуг. Це спричинило появу абсолютно нових бізнес моделей, які потребують нових підходів у регулюванні їх діяльності, форм оподаткування та способів контролю. Зокрема, в сфері послуг перевезень пасажирів на таксі широкого розповсюдження у всьому світі набули різноманітні технологічні диспетчерські служби, які завдяки телефонії чи інтернет платформам/додаткам організують перевезення пасажирів автолюбителями, що з одного боку, забезпечує для користувачів більшу кількість потенційних перевізників та інколи дешевші послуги, а з іншого – **ні платформа, ні водії не несуть жодної відповідальності перед пасажирами за якість і безпечність наданої послуги, якість та безпека послуг постійно знижуються, ризики для пасажирів зростають, сплата податків відсутня.**

З'являючись в різних країнах світу, деякі онлайн сервіси обіцяли з початком їх роботи появу *дешевших та якісних послуг таксі для пасажирів, новіших автомобілів таксі*, професійних та ввічливих водіїв завдяки рейтингам водіїв та можливості оцінити роботу водія онлайн, обіцяли водіям вільний графік роботи та великі заробітки, заявляли, що робота онлайн сервісів сприятиме розвантаженню вулиць міст від трафіку, зменшенню шкідливих викидів в атмосферу та багато іншого позитивного для суспільства.

Однак, як показала практика по всьому світові і в Україні в тому числі, нажаль, в багатьох випадках поява та робота таких сервісів принесла більше негативу ніж позитиву суспільству та містам.

З'являючись в новому місті онлайн сервіси в більшості випадків починали свою роботу з безплатних поїздок для пасажирів

Щоправда, цього разу наша подорож була безкоштовною. У рамках програми з популяризації додатка усі поїздки в Uber до 3 липня включно будуть безкоштовними. Крім того, в Uber діє система бонусів для залучення нових клієнтів - ви можете запросити своїх друзів скористатися Uber з вашим промо-кодом, який вам надає додаток. У такому разі і для вашого друга, і для вас одна поїздка (вартістю до 70 грн) буде безкоштовною. <https://tsn.ua/kyiv/yak-u-kiyevi-uber-zapuskali-vodiyi-ta-zhurnalisti-protestovali-noviy-servis-taksi-683541.html>

та з досить великих доплат перевізникам щоб завоювати собі популярність серед пасажирів та водіїв.

На початку UBER пропонує хороші доплати до кожної поїздки та винагороду за виконану кількість поїздок в тиждень. Наприклад, Убер доплачує до кожної поїздки від 30 до 50 грн та дає винагороду до 2.400 грн за 100 поїздок, виконаних за один тиждень. Тому, підрахувавши одні доплати можна отримати 5.000-7.000 грн в тиждень. Крім того, водій отримує оплату згідно тарифу, який становить 4 грн за 1км + 16 грн за посадку.

Заробляти 40.000 грн в місяць в UBER цілком реально! Але так лише в перші місяці після запуску. <https://uber-in-ua.com/заробіток-водій-убер-в-україні/>

Поступово доплати зменшувались, і з часом вартість поїздок для пасажирів зростала, вводились динамічні коефіцієнти визначення вартості поїздки, за допомогою яких вартість поїздки для пасажирів могла зрости в 2 і більше разів.

Чек множат на 1,8

На днях киевлянину Владимиру Б. маршрут от ст. м. «Дворец спорта» в конец Троещины через Березняки, где выходит его напарник, обошелся в 262 грн вместо привычных 145 грн. В чеке от Uber, который позже пришел на «электронку», расшифровка: 25 грн — подача, 105 грн — сумма «по счетчику» за 23,5 км, 15 грн — такса за время поездки в 39 минут. Ниже подбивается сумма — 145 грн 95 коп. и коэффициент с пометкой «пиковый x 1,8».

Итого — 262 грн.

«Я не собирался платить два счетчика. Может, на экране и высвечивался коэффициент 1,8, но четкого объяснения, что к чему, не было, — сетует пассажир. — Поскольку деньги списываются с карты по окончании поездки, спорить было не с кем. Вот таким оказался вызов в один клик». <https://vesti.ua/kyiv/215335-takci>

Практика показала, що в більшості випадків ніякого здешевлення поїздок для пасажирів з появою нових посередників не відбулося, а в деяких випадках поїздки подорожчали.

З'являючись в новому місті, онлайн сервіси в більшості випадків починали свою роботу, підключаючи водіїв з більш менш новими технічно справними автомобілями.

И так, владельцы автомобилей не старше 8 лет уже могут претендовать на работу в UBER, что же, с возрастом определились, теперь идем дальше. UBER не регистрирует автомобиль, которого нет в их списке, и хоть список этот действительно уж очень большой, и сотрудники компании явно потратили не мало времени на его создание, не все автовладельцы найдут в нем своего железного коня, по этому прежде чем пройти регистрацию, нужно определить, поддерживает ли сервис марку и модель именно вашего авто. <https://uber-partner.com.ua/news/stat-voditelem-uber-v-kyive>

Але з часом вимоги навіть до віку автомобіля зменшувались, дійшовши до рівня, коли 30-ти річний автомобіль став нормою для перевезення пасажирів.

Требования к водителю для работы в такси Убер:

- ✓ Свой легковой автомобиль от 1990 года (Для Киева от 1998) [перечень авто](#)
- ✓ Хорошее состояние без косметических повреждений
- ✓ Без коммерческого брендинга
- ✓ От 21 года с опытом вождения не менее 1 года
- ✓ Смартфон с 3G интернетом

Необходимые документы:

Водительское удостоверение;
Свидетельство о регистрации автомобиля;
Действующий страховой полис

https://uberset.com.ua/rabota-v-taxi/?utm_source=google&utm_medium=cpc&position=1t1&utm_term=подключить%20uber&utm_content=403853782752&gclid=CjwKCAiA6bvwwBRBbEiwAUER6JTyprXt89EtUYzxQpgPLWNXp7NS8XIpGe8u9qGGA5kpFy79pkSFwZBoC7A0QAvD_BwE

Технічному ж стану автомобілів увагу посередники ніколи не приділяли зовсім, до перевезення пасажирів посередники допускали майже всі транспортні засоби, що мають колеса і є в будь-якому технічному стані.



Практика показала, що в більшості випадків якість автомобілів, які допускались до перевезення пасажирів, стала вкрай низькою, а інколи й небезпечною.

Обіцянки появи професійних та ввічливих водіїв завдяки рейтингам водіїв та можливості оцінити роботу водія онлайн, нажаль, також не збулися. Світова практика показала, що якщо безконтрольно допускати до перевезень пасажирів будь-кого без підтвердження нормального стану здоров'я, психіки, відсутності нарко та алко залежності - це призводить до небезпеки життю та здоров'ю пасажирів, зростанню кількості ДТП, травм та жертв серед пасажирів.

Допустивши до безконтрольного перевезення пасажирів осіб, які були раніше судимі за важкі злочини, розбої, зґвалтування, тощо – в деяких країнах та містах стали систематичними зґвалтування, напади на пасажирів та вбивства пасажирів водіями, які були раніше судимі за важкі злочини.

В США водитель Uber признался в убийстве шестерых человек

8 января 2019

f t  Поделиться



<https://www.bbc.com/ukrainian/news-russian-46798851>

Uber сообщил о более чем 6000 случаях сексуального насилия за 2 года

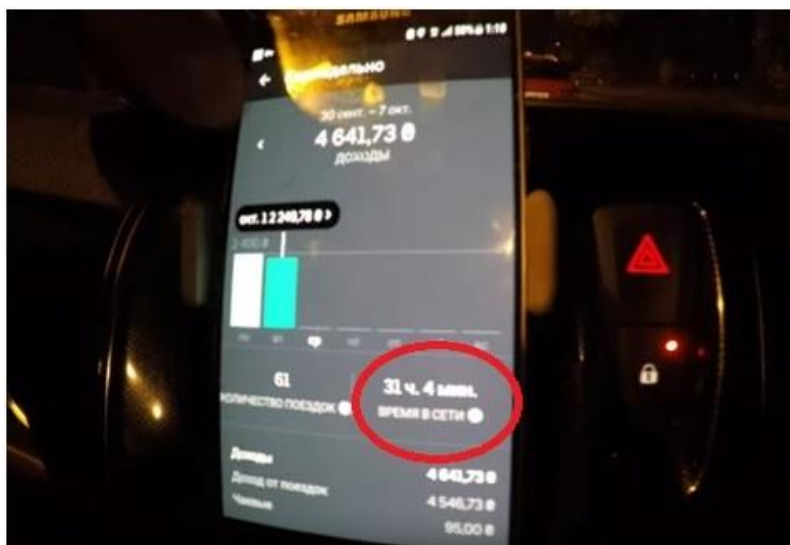
Сервис такси Uber сообщил, что в 2017 и 2018 годах в их машинах произошло 464 изнасилования. Кроме того, за два года было зафиксировано 19 случаев нападений с летальным исходом, связанных с поездками.



Нажаль, такі прикрі випадки трапляються і в Україні:

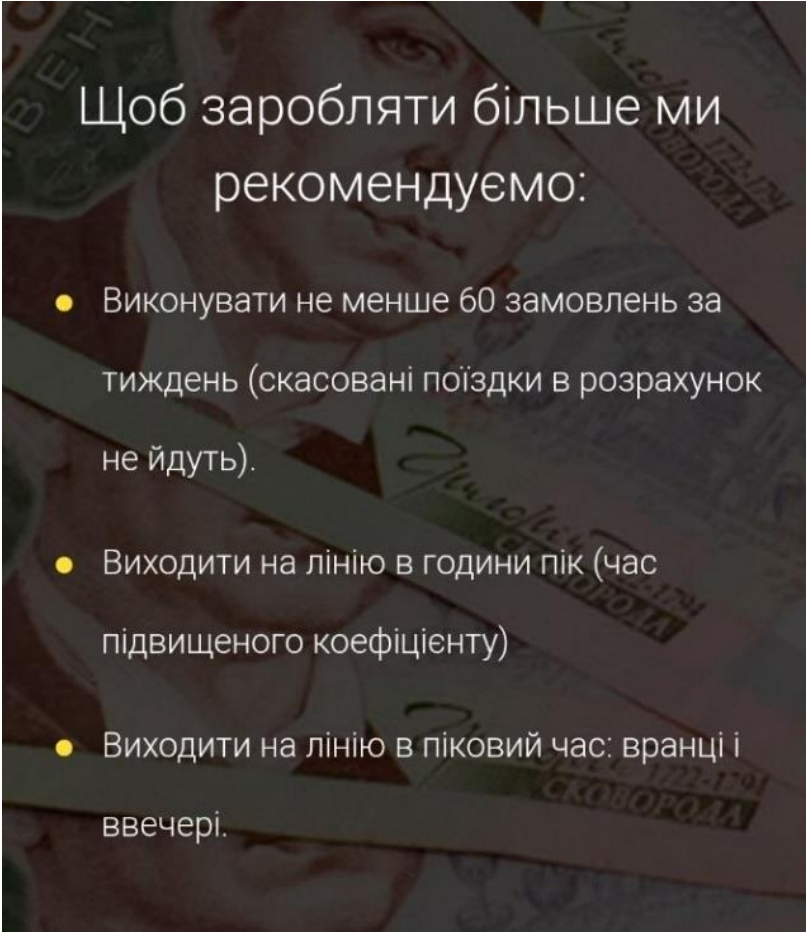
- В Одессе водитель "Яндекс.Такси" убил девушку - <https://korrespondent.net/city/odessa/3853887-v-odesse-vodytel-yandekstaksy-ubyl-devushku>
- Таксист-гвалтівник їздить на Renault з наклейками Uklon - <https://www.rbc.ua/ukr/stylar/ehala-domoy-nochyu-kieve-taksist-iznasiloval-1564562430.html>
- Водитель такси Uber избил приятельницу заместителя главы Администрации президента Украины Дмитрия Шимкива - <https://newsone.ua/news/accidents/v-kieve-taksist-uber-izbil-passazhirku.html>
- У Києві таксист з ножом накинувся на поліцейського - <https://www.vectornews.net/news/accidents/114956-u-kiyev-taksist-z-nozhem-nakinuvsvya-na-polceyskogo-vs-detel-vdeo.html>

З'являючись в новому місті, онлайн сервіси в більшості випадків обіцяли водіям вільний графік роботи, можливість додаткового підробітку та великі заробітки. Однак, як показала світова практика, з часом посередники робили все можливе, щоб водії працювали на лінії якнайбільше часу (14 і більше годин на добу), буває, що за кермом працюють і більше 30 годин (приклад на фото).



https://scontent.flwo4-2.fna.fbcdn.net/v/t1.15752-9/77202469_271236810451078_8600699605404876800_n.jpg?_nc_cat=100&_nc_ohc=WQydHvTbKpoAQk5HccarBFQUyRsdnUET4-W9NFn_oTjc4tradg8HzM8BA&_nc_ht=scontent.flwo4-2.fna&oh=c6a1ba5fcb98a766c9b85feebf05102b&oe=5E95205B

Встановлюючи для водіїв все більшу мінімальну кількість виконаних перевезень пасажирів на тиждень (в Києві вимога зараз не менше 60 замовлень на тиждень),



Щоб заробляти більше ми рекомендуємо:

- Виконувати не менше 60 замовлень за тиждень (скасовані поїздки в розрахунок не йдуть).
- Виходити на лінію в години пік (час підвищеного коефіцієнту)
- Виходити на лінію в піковий час: вранці і ввечері.

<http://uber-vip.taxi/uk/conditional/>

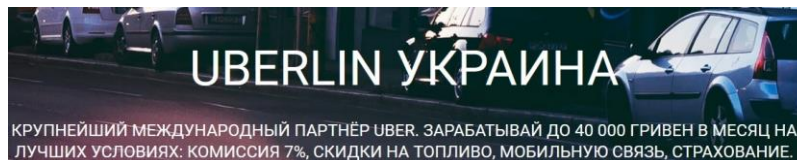
збільшуючи при цьому свою посередницьку комісію (в окремих випадках до 35% з кожної поїздки) та зменшуючи доходи водіїв.

комиссию. Подробнее с Бонусами и можете ознакомиться ниже.

Доход водителей такси состоит из оплаты клиентов по тарифам и дополнительных бонусов. Стоимость такси Убер меняется в зависимости от времени суток, дня недели, о чём можно узнать с помощью приложения Uber. Условия работы в такси предполагают наличие 2-ух комиссий.

Схема расчёта дохода водителя такова:

1. Стоимость поездки минус 25% комиссии для Uber



3.3.3 Приклади незадоволення перевізників/водіїв зростанням надприбутків посередників/онлайн додатків та зменшенням доходів водіїв у світі. Наростання невдоволення водіїв в Україні та заклики до української влади щодо законодавчого впорядкування ринку таксі та діяльності посередників/онлайн додатків в Україні.

Отже, як показує світова практика, з появою онлайн посередників ніякого вільного графіку роботи та можливості додаткового підробітку люди не отримали, **система побудована так, щоб водії стали працювати більше, автомобілі стали експлуатуватися більше та зношуватися швидше, при цьому доходи водіїв стали набагато меншими, а доходи посередників суттєво зросли та стали найбільшою складовою вартості поїздки.** Після декількох років роботи таких сервісів в окремих країнах та містах водії почали звертатися до влади та організовувати масові протести та пікети проти штучно створеного посередниками зменшення доходу водіїв і безпідставного збільшення прибутків посередників.



- В Москві водій таксі об'явив голодовку, протест проти низьких тарифів - <https://www.crimea.kp.ru/daily/26915/3961946/>
- Таксисти Коста-Ріки протестують проти Uber - <https://taxoport.com/taksisty-kosta-riki-protestuyut-protiv-uber/>
- Таксисти Канади протестують проти UBER - <https://taxoport.com/taksisti-kanadi-protestuyut-proti-uber/>
- Таксисти протестують проти виходу Uber на ринок Німеччини - <https://aussiedlerbote.de/2019/04/taksisty-protestuyut-protiv-uber/>
- В Чехії таксисти протестують проти Uber - <https://www.epravda.com.ua/rus/news/2017/10/2/629677/>
- В Іспанії таксисти палять шини в знак протесту против Uber - <https://news.liga.net/world/news/v-ispanii-taksisty-jgut-shiny-v-znak-protesta-protiv-uber>
- В Польщі таксисти протестують проти Uber i taxify - <https://tsn.ua/ru/svit/v-polshe-taksisty-protestuyut-protiv-uber-i-taxify-872262.html>
- Хорватські таксисти протестують проти Uber - <https://www.eurointegration.com.ua/rus/news/2017/07/28/7069162/>
- Таксисти в Джакарті протестували проти uber - <https://bykvu.com/ru/bukvy/25771-taksisty-v-dzhakarte-protestovali-protiv-uber/>
- Будущее, которое создает Uber: почему во всем мире протестуют против агрегатора - <https://taxiservice.com.ua/ukraine/2366-budushchee-kotoroe-sozdaet-uber-pochemu-vo-vsem-mire-protestuyut-protiv-agregatora>

Невдоволення перевізників/водіїв зменшенням доходу водіїв і безпідставного збільшення прибутків посередників вже починається і в Україні. Перевізники/водії вже починають поступово розуміти, що працюючи за кермом понад 12-14 годин на умовах посередників, водії не можуть заробити нормальні гроші, при цьому водії просто вбивають своє здоров'я та зношують автомобілі.

Причина невдоволення водіїв - це штучно створена ситуація посередниками, які захопили переважну більшість ринку перевезень (99,5% всіх замовлень на перевезення йде через посередників), залучили до перевезення велику кількість перевізників/водіїв з приватними автомобілями, які несуть витрати на пальне та обслуговування автомобіля, і **за рахунок зменшення доходів цих же перевізників/водіїв диспетчерські/онлайн додатки суттєво збільшили свої прибутки через посередницьку комісію, яка інколи може складати і до 35% від вартості перевезення.**

Основною причиною - захвату великої частини ринку таксі агрегаторами/посередниками, створення повної анархії на ринку таксі України, погіршення безпеки і якості послуг таксі для пасажирів та зменшення доходу перевізників/водіїв - є можливість ігнорування законодавства України агрегаторами/посередниками та несплата податків агрегаторами/посередниками в Україні.

Ознайомитись з проблемами та причинами невдоволення українських водіїв щодо роботи посередників/онлайн додатків в Україні можна за посиланнями:

- **Добро пожаловать на галеру. Журнал ЗА РУЛЕМ о работе в Uber и Bolt ВСЯ ПРАВДА О РАБОТЕ В ТАКСИ: МОЖНО ЛИ ЗАРАБОТАТЬ НА ЖИЗНЬ, НЕ НОЧУЯ В МАШИНЕ?** - <https://taxoport.com/dobro-pozhalovat-na-galery-zhurnal-za-rulem-o-rabote-v-uber-i-bolt/>

- Як нас розводить Uber, Bolt і Uklon? - <https://www.youtube.com/watch?v=g-QGnFCLjDQ>

- Телеграм канал АНТИАГРЕГАТОР - <http://t.me/antiagregatorr>

- Телеграм канал КУРИЛКА Вільні Таксисти - http://t.me/Vilni_taxisty

Ютуб канал Вільний Таксист - <https://www.youtube.com/channel/UCc2sqA2s0oMH8CwkObfOHNQ>

Перші заклики водіїв агрегаторів в Україні до страйків, протестів та влади щодо необхідності впорядкувати роботу посередників за посиланням - <https://youtu.be/JgPIki83WSc>; <https://www.youtube.com/watch?v=g-QGnFCLjDQ&feature=youtu.be>

Анонс першого страйку водіїв Uber, Bolt, Uklon проти умов роботи Uber, Bolt, Uklon на 28.01.2020 з вимогою до держави реформувати галузь перевезень пасажирів на таксі та законодавчо врегулювати діяльність диспетчерських/онлайн додатків.



Громадська організація «ВІЛЬНИЙ ТАКСИСТ»

Ідентифікаційний код 42624150
м.Київ, вул.Червоноткацька 42Б
+38(050)720-04-03
vilniytaxist@gmail.com

ПРЕСС-РЕЛИЗ

Автопробег таксистов

28.01.2020 состоится автопробег работников сферы нерегулярных городских пассажирских перевозок.

Цели автопробега:

- Заявить о создании силы, которая будет защищать интересы профессиональных таксистов
- Донести до широких масс проблемы, которые существуют в данной отрасли

Маршрут автопробега проходит через центральные офисы основных агрегаторов отрасли в Украине (Uber, Bolt, Uklon), возле которых будет остановка колонны и перфоманс.

Старт пробега: 12-00, сбор с 11-30 на парковке супермаркета Novus (бул. Дружбы Народов 16а)

Представитель ГО по работе со СМИ:
Алексей Верчёнов +38(050)460-0404

Справочная информация:

ГО «Вільний таксист» - общественная организация, основанная водителями-энтузиастами в 2018 году.

Основная цель организации: защита профессиональных интересов работников сферы нерегулярных пассажирских перевозок («такси»)

Задачи организации:

- повышение имиджа профессии, соответствие «Кодексу Таксиста»
- повышение порога входа в профессию и ее легализация
- определение и внедрения единого минимального тарифа
- введение государственного регулирования для агрегаторов

Відео про страйк водіїв 28.01.2020 проти Uber, Bolt, Uklon:

https://www.youtube.com/watch?v=SAW5D-_TQVo&fbclid=IwAR3X2FQFNtyV-aLkLEWsjJesF0MiN_krDB0410kCWQYGj04fJVom9k9aFGg

<https://www.facebook.com/watch/?v=219726215704361>

- Как прошел автопробег такси в Киеве против агрегаторов Uklon, Uber, Bolt. Фотоотчет – <https://taxiservice.com.ua/kiiev/2375-kak-proshel-avtoprobeg-taksi-v-kiieve-protiv-agregatorov-uklon-uber-bolt-fotootchet>
- У Києві страйкують таксисти: вимагають справедливих цін від Uber, Uklon та Bolt – <https://fakty.com.ua/ua/videos/ukryevi-strajkuyut-taksisty-vymagayut-spravedlyvyh-tsin-vid-uber-uklon-ta-bolt/>

- У Києві таксисты влаштували акцію протесту - <http://mmr.net.ua/autoworld/news/115118>
- В Запорозжє таксисты митинговали против низких тарифов - <https://taxiservice.com.ua/ukraine/2411-v-zaporozhe-taksisty-mitingovali-protiv-nizkikh-tarifov-footochet>
- СИТУАЦИЯ НА РЫНКЕ ТАКСИ В УКРАИНЕ//SHUTTLE ДВИЖ - https://www.youtube.com/watch?v=Yn3zfglxP4&fbclid=IwAR1uE7zXGzWWmJouptbF1mgneCA-aZtVeawKf2rmnxiCQqTY4BI_vXCZpU

3.3.4 Обіцянки та реалії діяльності посередників/онлайн додатків.

З'являючись в нових містах по всьому світу, онлайн сервіси заявляли, що їх робота сприятиме розвантаженню вулиць міст від трафіку, зменшенню шкідливих викидів в атмосферу та багато іншого позитивного для суспільства.

Однак, з часом практика показала протилежну картину – завдяки появі таких сервісів і залучення широкого кола приватних автомобілів до перевезень в містах навпаки збільшувався трафік та затори на дорогах, погіршувалася робота громадського транспорту, збільшувався рівень шкідливих викидів в атмосферу.

Висновок досліджень Бостонського університету:

На заре становлення таски сервисов Uber и Lyft их создатели в один голос говорили, что уменьшают количество машин на дорогах, благодаря чему жить станет легче. Но вот последние исследования говорят о том, что Uber и Lyft наоборот усугубили проблему, а машин на дорогах стало больше. - <https://gagadget.com/announce/33411-issledovanie-uber-lyft-naoborot-uvelichivayut-kolichestvo-probok/>

Большинство пользователей берут Lyfts и Ubers для индивидуальных поездок, избегая объединения, хотя это стоит им дороже. Вместо того, чтобы приложения становились моделью эффективности, владельцы авто в крупных городах ездят без пассажиров примерно в 40% поездок.

Многочисленные исследования показывают, что Uber и Lyft разгрузили не дороги от авто, а автобусы и метро от пассажиров и увеличили количество авто на улицах крупных городов в США. - <https://m.aftershock.news/?q=node/834233>

Висновок Луїсвільського університету та університету Джорджії:

Популярное приложение для вызова такси Uber побуждает людей выпивать больше. К такому выводу пришли эк ономисты из Луисвиллского университета и университета Джорджии.

Ученые обнаружили, что в среднем употребление алкоголя выросло на три процента, чрезмерное употребление (когда человек выпивает четыре или пять напитков в течение двух часов) увеличилось на 8 процентов и интенсивное употребление (от трех случаев пьянства в месяц) выросло на 9 процентов в течение нескольких лет после того, как компания "зашла" в город.

Рост был еще заметнее в городах с плохо развитым общественным транспортом. Люди стали употреблять алкоголь на пять процентов больше,. Чрезмерное употребление, как отмечают исследователи, до появления приложения в этих городах уменьшалось. - <https://rg.ru/2019/11/26/uber-alko.html>

Наглядний сучасний приклад <https://m.imgur.com/r/gifs/sCvRIEd> нової тенденції розвитку громадського транспорту у великих містах на заміну приватних автомобілів, від яких ускладняється рух, утворюються затори та збільшуються шкідливі викиди в атмосферу. Сучасна тенденція розвинутих країн - це розвивати в містах громадський транспорт на заміну приватному транспорту (використання приватного транспорту в містах, особливо в центральних частинах міст – роблять обмеженим або дорогим, щоб не перевантажувати вулиці міст). Високо розвинуті країни та міста запроваджують безкоштовний громадський транспорт, стимулюючи громадян користуватися громадським транспортом, а не приватними автомобілями, щоб не забруднювати повітря, не створювати затори в містах:

- У французькому місті громадський транспорт зробили безоплатним. Що з цього вийшло ? – <https://hmarochos.kiev.ua/2019/09/17/u-frantsuzkomu-misti-gromadskyj-transport-zrobyly-bezoplatnym-shho-z-tsogo-vyjshlo/>

- Заробити на безкоштовному: як Таллінн скасував оплату в міському транспорті та що з цього вийшло - <https://www.eurointegration.com.ua/articles/2015/11/13/7040570/>

- Люксембург скасовує плату за проїзд усіма видами громадського транспорту – автобусами, трамваями і приміськими поїздами. – <https://ukrreporter.com.ua/suspilstvo/najbagatsha-krayina-yevropy-vstanovlyuye-bezkoshtovnyj-proyidz-dlya-vsiah.html>

- В Німеччині пропонують зробити громадський транспорт безкоштовним - <https://www.epravda.com.ua/news/2018/02/14/634087/>

- в Польше таким благом частинно или полностью пользуются жители 50-и городов. В городах Голеньов, Любин, Косьцежина, Польковице и Елена-Гура проезд бесплатный абсолютно для всех.- <https://hochu.ua/cat-relax/rest-travels/article-90651-besplatnyiy-proezd-v-obschestvennom-transporte-v-kakih-gorodah-est-takaya-vozmozhnost/>



3.3.5 Негативний досвід перемовин та співпраці влади і онлайн додатків/диспетчерських в світі та в Україні.

Спостерігаючи за роботою посередників протягом декількох років та побачивши негативні наслідки їх неврегульованої чинним законодавством діяльності для пасажирів, водіїв та суспільства, державні органи багатьох країн почали вести перемовини з такими онлайн посередниками з метою домовитись і знайти компроміс, щоб робота таких сервісів не створювала проблем щодо безпеки та комфорту пасажирів, не принижувала працю водіїв, суттєво зменшуючи їх доходи, і щоб всі ці сервіси і водії, які з ними співпрацюють, почали сплачувати податки, дані сервіси та водії почали б дотримуватись законів і навіть змогли бути корисними громадянам та містам передаючи дані про дорожню ситуацію на дорогах, затори, кількість поїздок, дані про доходи, отримані перевізниками, тощо. Інколи такі переговори велись роками – але, на жаль, **жодного разу посередники не пішли на зустріч будь-якій владі в будь-якому місті, в будь-якій країні.**

Негативний досвід перемовин та співпраці з такими відомими посередниками, як Uber, має і київська влада. В 2016 році мер Києва Віталій Кличко, не звертаючи уваги на застереження та протести київських таксистів (протест київських таксистів біля КМДА 2016й рік <https://taxoport.com/akczyia-protesta-u-sten-kmda/>)собисто запрошував та всіляко сприяв приходу Uber в Київ (https://www.youtube.com/watch?v=j1gL4UJrkZE&feature=emb_title).

Uber в Києві станом на сьогодні допускає до роботи 20ти річні автомобілі без будь-якої перевірки технічного стану автомобілів, допускає до перевезень будь-яких водіїв без підтвердження нормального стану здоров'я, психіки, відсутності нарко- та алко- залежності, інколи навіть без водійських прав.

<https://docs.google.com/spreadsheets/d/1XDzUIVBZxCrNIKkjFOc0eiKHNLmPDaVJKzKcb1lu0E/edit#gid=407632270>

Работа водителем в такси Убер

Для того, чтобы начать работать водителем в такси, отправляйте заявку через форму, которая расположена ниже. В ближайшее время с Вами свяжется наш представитель для онлайн активации

Оставьте заявку и мы вам перезвоним:

Имя	Телефон	Модель авто	Год выпуска	ОТПРАВИТЬ
-----	---------	-------------	-------------	------------------

https://uberset.com.ua/rabota-v-taxi/?utm_source=google&utm_medium=cpc&position=1t1&utm_term=подключить%20uber&utm_content=403853782752&gclid=CjwKCAiA6bvwbBRBbEiwAUER6JeQgFXPp3xMM3AbVrG5hp5y8MTThcoqH54lwfECULGwxMw0ZU-1A4WBoCtaUQAuD_BwE

Згідно досліджень Українського Інститута аналізу і менеджмента політики Uber є абсолютним лідером за кількістю ДТП, відмовляється страхувати пасажирів та нести будь-яку відповідальність перед пасажирами в Україні (<https://taxoport.com/rynok-taksi-v-kieve-sostoyanie-klyuchev/>).

- В Києве Uber с водителем-наркоманом протаранил авто с беременной женщиной - <https://vesti.ua/kiiev/275239-v-kieve-uber-s-voditelem-narkomanom-protaranil-avto-s-beremennoj-zhenshchinoj>

- Пострадала беременная: в Киеве пьяный водитель Uber совершил сразу несколько ДТП - <https://www.obozrevatel.com/kiyany/crime/v-kieve-pyanij-voditel-uber-sovershil-dva-ntp-postradala-beremennaya.htm>

- В Киеве на Троєщині п'яний водитель Uber на полном ходу протаранил Dacia и уснул в машине у патрульных: пострадали три девушки - <https://kiiev.informator.ua/2020/02/17/v-kieve-na-troeshhine-pyanij-voditel-uber-na-polnom-hodu-protaranil-dacia-i-usnul-v-mashine-u-patruulnyh-postradali-tri-devushki/>

- Ещё одно серьёзное ночное ДТП на Гаванском мосту, с участием автомобиля Uber. – <https://www.facebook.com/KyivOperativ/posts/466215193774572>

Парадне #ДТП с участием служб такси #uklon , #uber , #bolt - <https://www.facebook.com/357366564429243/posts/1581567035342517/?d=n>



ОБМЕЖЕННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ.

КОМПАНІЯ UBER НЕ НЕСЕ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПРЯМІ, НЕПРЯМІ, ВИПАДКОВІ, ШТРАФНІ, НЕПЕРЕДБАЧЕНІ, ФАКТИЧНІ АБО ОПОСЕРЕДКОВАНІ ЗБИТКИ, ЗОКРЕМА ВТРАЧЕНИЙ ПРИБУТОК, ВТРАЧЕНІ ДАНІ, ТІЛЕСНІ ПОШКОДЖЕННЯ АБО МАТЕРІАЛЬНІ ЗБИТКИ, ПОВ'ЯЗАНІ З ПОСЛУГАМИ АБО ІНШИМ СПОСОБОМ ОБУМОВЛЕНІ ВИКОРИСТАННЯМ ПОСЛУГ, НАВІТЬ ЯКЩО КОМПАНІЮ UBER ПОПЕРЕДИЛИ ПРО МОЖЛИВІСТЬ НАСТАННЯ ТАКИХ ЗБИТКІВ.

КОМПАНІЯ UBER НЕ НЕСЕ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА БУДЬ-ЯКІ ЗБИТКИ, ЗОБОВ'ЯЗАННЯ АБО ВИТРАТИ, ЩО ВИНИКЛИ ВНАСЛІДОК: (i) ВИКОРИСТАННЯ ВАМИ ПОСЛУГ, ЗДІЙСНЕННЯ ДІЙ ІЗ МЕТОЮ ОТРИМАННЯ ПОСЛУГ АБО ВІДСУТНОСТІ У ВАС МОЖЛИВОСТІ ОТРИМАТИ ДОСТУП ДО ПОСЛУГ АБО ВИКОРИСТОВУВАТИ ЇХ; І (ii) БУДЬ-ЯКОЇ УГОДИ АБО ВІДНОСИН МІЖ ВАМИ Й БУДЬ-ЯКИМ СТОРОННІМ ПОСТАЧАЛЬНИКОМ, НАВІТЬ ЯКЩО КОМПАНІЯ UBER БУЛА ПОПЕРЕДЖЕНА ПРО МОЖЛИВІСТЬ НАСТАННЯ ТАКИХ ЗБИТКІВ.

КОМПАНІЯ UBER НЕ НЕСЕ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ЗАТРИМКУ В НАДАННІ ПОСЛУГ АБО ВІДСУТНІСТЬ ДОСТУПУ ДО НИХ ІЗ ПРИЧИН, ЯКІ ПЕРЕБУВАЮТЬ ПОЗА РОЗУМНИМ КОНТРОЛЕМ ІЗ ЇЇ БОКУ.

ВИ ВИЗНАЄТЕ, ЩО СТОРОННІ ПОСТАЧАЛЬНИКИ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ, ЯКІ НАДАЮТЬ ПОСЛУГИ З ПЕРЕВЕЗЕННЯ НА ЗАМОВЛЕННЯ, МОЖУТЬ ЗДІЙСНЮВАТИ СПІЛЬНУ ДОСТАВКУ ТА НЕ МАТИ ПРОФЕСІЙНИХ ЛІЦЕНЗІЙ АБО ДОЗВОЛІВ.

ЗА ЖОДНИХ ОБСТАВИН ПОВНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ КОМПАНІЇ UBER ПЕРЕД ВАМИ У ЗВ'ЯЗКУ З НАДАВАНИМИ ПОСЛУГАМИ **НЕ МОЖЕ ПЕРЕВИЩУВАТИ 500 (П'ЯТСОТ) ЄВРО ЗА ВСІМА ЗБИТКАМИ, ВИТРАТАМИ ТА ПІДСТАВАМИ ДЛЯ ПОЗОВУ.**

В 2019 році мер Києва Віталій Кличко, не дивлячись на свій попередній негативний досвід співпраці з цією компанією, спільно з Міністром інфраструктури Володимиром Омеляном, після перемовин з Uber особисто вітали (<https://avto.informator.ua/2019/05/14/v-kieve-zapustili-uber-shuttle-skolko-stoit-i-kak-rabotaet-servis/>) запуск Uber shutl – перевезення пасажирів в місті Києві приватними мікроавтобусами всупереч чинному законодавству України без проведення попередньої перевірки перевізника, його транспортних засобів та водіїв, без проведення конкурсів на відповідне перевезення киян.

Вже через декілька місяців київська влада, зрозумівши свою помилку та її можливі негативні наслідки, почала заявляти, що компанія Uber порушила всі домовленості і продовжує грубо порушувати законодавство України, допускає до перевезень пасажирів автобусами водіїв, які не мають навіть посвідчень водія відповідної категорії, не мають права перевозити людей та керувати мікроавтобусами ("**Маршрутки**" від Uber курсують нелегально, деякі водії не мають посвідчення потрібної категорії, а сам роботодавець створює для них небезпечні умови праці. Що ще показало дослідження про новий сервіс?

"Нелегали" Uber Shuttle - <https://www.epravda.com.ua/publications/2019/10/15/652558/>

Ящик Пандори. UberShuttle - це перемога нелегальних перевізників - <https://biz.liga.net/all/transport/opinion/yaschik-pandory-uber-shuttle---eto-pobeda-nelegalnyh-perevozchikov>

Сергій Майзель про UberShuttle - <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=3265685343503850&set=a.275207245885023&type=3&theater>

Uber Shuttle в Києві - незаконний. Хто б міг подумати - <http://journal.octobus.io/uberoutlaw/>

3.3.6 Звинувачення посередників у підкупках чиновників.

Відомих посередників в деяких країнах навіть публічно звинувачували, що вони підкупляли місцевих чиновників, щоб ті підтримували та сприяли роботі посередників.

Руководство сервиса по вызову такси обвиняют в подкупе должностных лиц иностранных государств. Решение о начале полномасштабного расследования будет зависеть от результатов проверки Минюста США. <https://www.dw.com/ru/%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D1%8E%D1%81%D1%82-%D1%81%D1%88%D0%B0-%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%B2%D0%B5%D1%80%D1%8F%D0%B5%D1%82-%D0%B4%D0%B5%D1%8F%D1%82%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82%D1%8C-uber/a-40293691>

Uber атакує мэра Нью-Йорка Билла де Блазио

<http://taxilife.ru/nationalnews/3510/> - Нью-Йорк является одним из крупнейших рынков для Uber, поэтому, согласно New York Times, с 2014 года компания уже израсходовала, как минимум, \$225 000, чтобы найти лоббирующих интересы компании чиновников в офисе мэра, городском совете и Комиссии по такси и лимузинам

Скандал вызвала информация о коррупционной связи Британского правительства и Uber - <http://taxilife.ru/nationalnews/6440/>

Борис Джонсон перешел на сторону Uber - <https://www.kommersant.ru/doc/2833068>

На лоббирование интересов в Конгрессе США корпорации потратили \$500 млн за 10 лет - <https://bin.ua/news/foreign/world/245406-na-lobbirovanie-interesov-v-kongresse-ssha.html>

3.3.7 Недобросовісні посередники/онлайн додатки розробляють цілі системи та програми по несплаті податків, приховування прибутків, вводять в оману правоохоронні та контролюючі органи:

- глава Bolt учит уходить от налогов – “водителям сказали, что они могут открыть счет в любом банке: налоговая не видит этих денег. Говорит, открывайте счет, где хотите, мы без проблем будем переводить деньги в любую страну — будь то Англия, Ирландия, Германия и так далее. И даже подсказали конкретный банк” - <https://rus.postimees.ee/6781837/razgnevanny-taksist-glava-bolt-uchit-uhodit-ot-nalogov>

- Uber разработала секретное приложение для обмана чиновников и полиции — The New York Times - <https://vc.ru/flood/22318-uber-greyball>

- Uber использовала в своих офисах программу, которая в случае появления налоговой полиции блокирует данные на принадлежащих компании смартфонах/компьютерах, а также отключает устройства – <https://www.facebook.com/100003278877631/posts/2625460524239884/?d=n>

- Uber уличили в борьбе с полицией и чиновниками с помощью пользовательских данных - <https://meduza.io/news/2017/03/04/uber-ulichili-v-primenenii-geolokatsii-protiv-politsii-i-chinovnikov?fbclid=IwAR0cYCSyPwauDgUCe0naiZ8MRIJePqg5Z6-qQ0k1KglVgByb79oUD0NOIA>

- Водители получают деньги фактически **не от Uber, а от платежной системы Payoneer**. В случае с Payoneer мы видим следующее целевое назначение при зачислении: "*Зарахування переказу на карту Payout to bank account*". Такое целевое назначение не позволяет идентифицировать зачисление как доход от поездок в Uber - <https://uber-forum.com/pryamye-vyplaty-nalogooblozhenie>

3.3.8 Демпінг, доплати водіям та шалені збитки посередників/онлайн додатків – шлях до банкрутства.

Такі компанії, як Uber і їм подібні, часто демпінгують (за допомогою доплат водіям та пасажиром), щоб завойовувати ринки таксі, при цьому інколи грубо порушуючи законодавство, знищуючи ринки таксі, зменшуючи доходи водіїв, такі компанії самі теж рухаються в бік банкрутства, розтрати коштів інвесторів та припинення діяльності.

За останні роки Uber демонструє шалені збитки:

Uber много лет работает в минус:

2016: - 2 800 000 000\$ убыток
2017: - 4 500 000 000\$ убыток
2018: - 3 800 000 000\$ убыток

Это означает, что Uber - инвестиционный проект, основная цель которого не прибыль, забота о пассажирах и улучшение сервиса, а раздувание своей стоимости. Приоритеты компании не связаны с ростом благосостояния тех стран, где работает Uber, они связаны с максимальной монополизацией рынка и увеличению своей рыночной оценки за счет этого.

Когда Uber в 2019 году разместил свои акции на фондовой бирже (сделал IPO) его стоимости составляла 80 млрд, но с того момента стоимость компании уже упала на 34%. К этому привели не только проблемы с правительствами и протесты водителей, но также и ряд скандалов внутри самой компании - <https://taxiservice.com.ua/ukraine/2366-budushchee-kotoroe-sozdaet-uber-pochemu-vo-vsem-mire-protestuyut-protiv-agregatora>

По оценкам, за 2016 год убытки Uber достигли \$3 млрд. - <https://ru.ihodl.com/investment/2017-01-10/pochemu-uber-terpit-mnogomilliardnye-ubytki/>.

Uber закончила 2017 год с убытком \$4,5 млрд против \$2,8 млрд годом ранее - <https://vc.ru/transport/33278-uber-zakonchila-2017-god-s-ubytkom-4-5-mlrd-protiv-2-8-mlrd-godom-ranee>

Uber в 2018 г сократил убыток на 27%, до \$3,3 млрд — СМИ <https://finance.rambler.ru/markets/41733226-uber-v-2018-g-sokratil-ubytok-na-27-do-3-3-mlrd-smj/>

Uber потерял \$1 млрд за I квартал 2019 в качестве публичной компании - <https://www.vedomosti.ru/business/news/2019/05/31/802970-uber>

Uber понес рекордные убытки на \$5,2 млрд во втором квартале 2019 года <https://businessfm.kz/business/finance/uber-pones-rekordnye-ubytki-na-dollar52-mlrd-vo-vtorom-kvartale-2019-goda>

III квартал 2019. Основной бизнес такси Uber и бизнес доставки еды Uber Eats продолжают расти, однако убытки также растут (до \$1,16 млрд. за квартал).- <https://marketinfo.pro/news/uber-prevzoshel-otsenki-3-kvartala-i-natselen-na-pribyl-v-2021-godu>

От Uber ждали IPO на \$120 млрд. Сейчас капитализация — \$60 млрд. Что пошло не так? 14 Мая, 2019 - <https://ain.ua/2019/05/14/iso-uber/>

Співзасновник Uber Тревіс Каланік продав 90% своєї частки в компанії - <https://nv.ua/ukr/biz/markets/trevis-kalanik-prodav-90-svoyeji-chastki-v-uber-novini-kompaniy50060852.html> -

В понедельник израильский такси-сервис Gett сообщил о закрытии райдшерингового стартапа Juno в Нью-Йорке. - <https://dev.by/news/lyft-prokomentiroval-zakrytie-juno-gett-pomeshali-nepopulyarnye-zakony-nyu-iorkskikh-vlastei>

Такси-стартап Gett может продать Juno и уйти с американского рынка - <https://dev.by/news/bloomberg-taksi-startap-gett-mozhet-prodat-juno-i-uyti-s-amerikanskogo-rynka>

У основателя крупнейшего сервиса такси в России из-за долга в 55 миллионов рублей забрали Mercedes, Aston, Lamborghini и Porsche (Евгений Львов основатель Fasten, владелец брендов «Сатурн» и Red Taxi, объединился с первым по количеству ежедневных поездок игроком Rutaxi (бренды «Рутакси», «Везёт» и «Лидер»). Теперь это одна из крупнейших компаний на рынке такси в мире. Через её сервисы сейчас осуществляется около 1,3 млн поездок в день в более чем 100 городах — это самый большой показатель в стране по данным Renaissance Capital.) - <https://www.crimea.kp.ru/daily/26905.4/3950077/>

«Начали широко шагать и порвали штаны». Крупнейшее такси в Москве может стать банкротом Об этом сообщает "Рамблер". - <https://finance.rambler.ru/business/39097526-nachali-shiroko-shagat-i-porvali-shtany-krupneyshee-taksi-v-moskve-mozhet-stat-bankrotom/?updated>

Владельца части таксопарка «Яндекс.Такси» и Gett признали банкротом - <https://pravo.ru/news/200744/>

3.3.9 Світовий досвід заборони та регулювання діяльності посередників/онлайн додатків. Заборона діяльності, визнання водіїв працівниками компанії посередника, регулювання діяльності посередників.

Багато цивілізованих країн, зрозумівши негативні наслідки нерегульованої чинним законодавством діяльності таких посередників для пасажирів, водіїв та суспільства, побачивши безперспективність ведення перемовин з такими онлайн посередниками, почали законодавчо виконувати свої державницькі функції і почали регулювати діяльність посередників та змінювати чинне законодавство, яке регулює пасажирські перевезення, з урахуванням розвитку сучасних технологій, появи нових бізнес моделей з метою забезпечити безпечні та комфортні послуги своїм громадянам, нормальні умови роботи легальним перевізникам та відповідну сплату податків перевізниками і посередниками в бюджет країни, в якій заробляються кошти і ведеться діяльність по перевезенню пасажирів.

Досвід регулювання роботи посередників та пасажирських перевезень є дуже різний. Розглянемо декілька прикладів з основних напрямків та тенденцій щодо регулювання роботи посередників та перевезень пасажирів:

1. Заборона діяльності після невдалих перемовин та прохань дотримуватись законів, платити податки в країні, в якій здійснюється діяльність та отримуються доходи:

Туреччина

- В Стамбуле оштрафованы тысячи пассажиров и водителей Uber - http://taxilife.ru/nationalnews/7029/?fbclid=IwAR091Z5ZdCNwvBdXWeU3EAVtcj5hj4_JWMwSgtfw7kFIMScqPeZ-fPaZo
- ЭРДОГАН ЗАПРЕТИЛ В ТУРЦИИ UBER - <https://www.dsnews.ua/world/erdogan-zapretil-v-turtsii-uber-02062018155500>

Російська Федерація

- Московские власти выдвинули ультиматум Uber
 - Глава департамента транспорта Москвы Максим Ликсутов дал компании Uber один месяц на подписание соглашения об условиях ее работы в городе. Если за это время соглашение не будет заключено, столичные власти запретят сервис. - <https://meduza.io/news/2016/02/03/moskovskie-vlasti-vydvynuli-ultimatum-uber>
 - Uber договорился с властями Москвы - Компания должна в течение 90 дней полностью отказаться от работы с нелегальными таксистами. Соглашение также предусматривает, что Uber будет передавать в центр организации дорожного движения правительства Москвы данные о передвижении автомобилей. - <https://meduza.io/news/2016/03/14/uber-dogovorilsya-s-vlastyami-moskvy>
 - Слияние «Яндекс.Такси» и Uber — сделка года по версии Forbes - Ослабленный убытками Uber проиграл российский рынок таксомоторных перевозок. - <https://www.forbes.ru/biznes/354799-sliyanie-yandekstaksi-i-uber-sdelka-goda-po-versii-forbes>
 - **В Німеччині Суд заборонив Uber** - <https://taxoport.com/v-germanii-sud-zapretit-uber/>
 - **В Італії заборонили Uber** - https://mignews.com/news/disasters/100417_115227_02431.html
 - **Брюсель заборонив фірмі Uber використовувати водіїв без ліцензії** - <https://www.bbc.com/russian/features-46751502>
 - **Uber загрожує втрата ліцензії у Лондоні** - <https://taxoport.com/uber-ugrozhaet-poterya-licenzii-v-londone/>
 - **Uber припиняє роботу в Барселоні** - <https://www.segodnya.ua/world/europe/uber-prekrashchaet-rabotu-v-barselone-1214818.html>
 - **Uber заборонили надавати послуги в Колумбії** - <https://ua.korrespondent.net/business/companies/4174481-Uber-zaboronyly-nadavaty-posluhy-v-kolumbii>
 - **Индия и Голландия в один день запретили Uber** - <https://snob.ru/selected/entry/84906/>
- 2. Законодавчий або судовий примус посередників та онлайн сервісів визнати водіїв, які здійснюють перевезення пасажирів своїми найманими працівниками, гарантувати водіям мінімальний дохід не нижче мінімального доходу робітників встановленого законодавством в країні, дотримуватися норм трудового законодавства (нормований робочий день, щорічна оплачувана відпустка, соціальні гарантії):**
- **Суд ЄС визнав Uber сервісом таксі і дозволив регулювати його діяльність** - "держави-члени повинні регулювати умови надання таких послуг відповідно до загальних правил Договору про функціонування ЄС", - йдеться у рішенні.
- Суд вважає, насамперед, що послуга, надана Uber, є більш ніж посередницькою послугою. Суд зауважує, що заявка, подана до Uber, є обов'язковою для водіїв та осіб, які бажають здійснити проїзд. Він також зазначає, що Uber здійснює вирішальний вплив на умови, за яких водії надають послуги. Тому суд вважає, що така посередницька служба повинна бути класифікована не як "інформаційний громадський сервіс", а як "служба у сфері транспорту" - <https://www.euointegration.com.ua/news/2017/12/20/7075311/> .
- **В Англії і Уельсе водителів Uber признали наемными работниками**
- Суд по трудовым спорам Англии и Уэльса признал водителей, пользующихся приложением Uber, наемными работниками, а не индивидуальными предпринимателями. Это означает, что частные перевозчики, использующие сервис Uber на территории Англии и Уэльса, вправе получать компенсации за работу в выходной день и могут уходить в оплачиваемый отпуск, сообщает BBC. - <https://interfax.com.ua/news/economic/380261-amp.html>
- **Uber в Великобритании сократил рабочий день водителей** - в Великобритании вступят в силу новые правила для водителей Uber, призванные повысить безопасность поездок. Uber в Великобритании ввел ограничение на использование приложения лицензированными водителями в целях соблюдения режима труда и отдыха и повышения безопасности перевозок. По новому регламенту через каждые десять часов в режиме выполнения заказов (в том числе поездки к заказчику) водитель будет обязан делать перерыв не менее чем на шесть часов подряд. - <https://mk-london.co.uk/news/u489/2018/01/17/19317?amp>
 - **Uber вновь проиграла судебный спор с британскими водителями** - апелляционный суд подтвердил, что британские водители, пользующиеся приложением Uber, имеют право на оплачиваемый отпуск, выплаты за переработку и другие льготы, прописанные в трудовом законодательстве. - <https://www.interfax.ru/amp/586902>

- **Суд во Франції признав водителя Uber сотрудником компании, а не независимым подрядчиком** - <https://vc.ru/transport/110695-sud-vo-francii-priznal-voditelya-uber-sotrudnikom-kompanii-a-ne-nezavisimym-podryadchikom?from=yandex>

3. Законодавче регулювання діяльності диспетчерських служб та онлайн сервісів:
- **Суд ЄС визнав Uber сервісом таксі і дозволив регулювати його діяльність** - "держави-члени повинні регулювати умови надання таких послуг відповідно до загальних правил Договору про функціонування ЄС", - йдеться у рішенні.

Суд вважає, насамперед, що послуга, надана Uber, є більш ніж посередницькою послугою. Суд зауважує, що заявка, подана до Uber, є обов'язковою для водіїв та осіб, які бажають здійснити проїзд. Він також зазначає, що Uber здійснює вирішальний вплив на умови, за яких водії надають послуги. Тому суд вважає, що така посередницька служба повинна бути класифікована не як "інформаційний громадський сервіс", а як "служба у сфері транспорту" - <https://www.eurointegration.com.ua/news/2017/12/20/7075311/>.

- **Uber временно остановила работу в Австрии** - Такое решение было принято в связи с постановлением суда, согласно которому **Uber обязан иметь в Австрии филиал и разрешение**, чтобы предлагать свои услуги. По данным агентства, **компания согласна выполнить требования**. «К сожалению, у нас не остается другого выбора, кроме как временно остановить работу в Австрии. При этом мы готовы адаптировать нашу модель и вернемся в течение нескольких недель» - <https://iz.ru/903156/2019-07-25/uber-vremenno-ostanovila-rabotu-v-avstrii>

- **Uber – повернення до Відня**. "Ми раді повернутися до Відня. Крім того, ми продовжимо наполегливо працювати над тим, щоб бути добрим партнером для австрійських міст, водіїв та клієнтів", - заявили у пресслужбі Uber. - <https://www.ukrinform.ua/rubric-technology/2752631-povernenna-do-vidna-uber-virisiv-vidznaciti-30vidsotkovou-znizkou.html>

- **Польща** - Президент Польщі Анджей Дуда 3 червня 2019 року підписав закон про внесення змін до закону про автомобільний транспорт та деяких інших законів, відомий як "закон uber". Закон вступив в дію 1 січня 2020 року. - <https://www.prawodrogowe.pl/informacje/kronika-legislacyjna/prezydent-podpisal-ustawe-tzw-lex-uber>

Метою закону є введення однакових для всіх підприємців умов ведення діяльності з перевезення та посередництва при перевезенні осіб, забезпечення чесної та рівної конкуренції, безпеки пасажирів, ефективного контролю правильності ведення цього виду господарської діяльності.

Посередники та онлайн додатки, які працюють в Польщі, позитивно сприйняли новий закон і заздалегідь почали готуватися до виконання нових законодавчих норм, вимог та правил щодо перевезень пасажирів на таксі.

14:03



Партнер Uber Bolt Warszawa Варшава

воскресенье в 14:08 · 🌐



📢 Важная информация о изменении работы в Uber/Bolt с 2020 года!

В связи с новыми принятыми законами в Польше (более подробную информацию о законе «Lex Uber» Вы можете найти в интернете), правила работы в Uber/Bolt будут изменены.

Что нужно, чтобы легально зарабатывать в Uber/Bolt с 2020 года?

1. Пройти осмотр у врача (badanie lekarskie)
2. Пройти технический осмотр автомобиля для допуска работы в такси
3. Получить шашку и элементы обозначения авто (эти элементы будут на магните, КЛЕИТЬ на машину ничего не надо)
4. Получить лицензию с выписом конкретно на ваш автомобиль

Для всех наших клиентов, все эти процедуры будут сделаны 🔥 БЕСПЛАТНО! 🔥

Какая выгода из этого:

1. Цена за проезд будет повышаться, соотв. Вы сможете зарабатывать больше 🚀
 2. Это будет легальная работа, Вас не будет преследовать ITD 🚗
 3. Вы сможете абсолютно законно пользоваться полосами для автобусов (Bus pas) 🚌
 4. Проезды на наличные будут абсолютно легальны 📁
- Если у Вас есть дополнительные вопросы, обращайтесь, на все ответим и поможем.



Ваш комментарий...



Предлагаем вам ЛЕГАЛЬНОЕ трудоустройство на вакансию ВОДИТЕЛЬ ТАКСИ в Польшу. Работа в системе UBER + Bolt (TaxiFu). Для водителей без опыта работы в данных системах доступен курс теоретического и практического обучения. - https://home-hotel.info/rabota-za-rubezhom/vakansiya-dlya-voditelya-kategorii-b-rabota-v-uber-polsha/?utm_source=google_organica

3.3.10 Позитивний досвід регулювання діяльності посередників/онлайн додатків у Польщі. Детальний аналіз.

Розглянемо основні моменти закону Польщі, який схожий з нещодавно прийнятим австрійським законом та законами деяких інших європейських країн:

Основною складовою даного закону є впровадження визначення посередництва при перевезенні осіб, як господарської діяльності, що полягає в передачі замовлень на перевезення осіб легковим автомобілем, укладення договору перевезення від імені клієнта або підприємця, що здійснює перевезення осіб, збір плати за перевезення осіб, регулювання оплати за перевезення осіб (Закон про дорожнє транспортування Польщі ст.4, п 24).

Посередництво у сфері автомобільного транспорту (пасажирського та вантажного) потребує отримання відповідної регіональної ліцензії після підтвердження, що претендент знаходиться в доброму фінансовому положенні, що дозволяє йому забезпечувати і проводити зазначену господарську діяльність у сфері автомобільного транспорту, володіє доступними фінансовими засобами або активами, в розмірі 5000 злотих (для посередництва в пасажирських перевезеннях), має запис в Центральному реєстрі підприємницької діяльності та інформації (CEIDG) або номер в реєстрі підприємців в Національному судовому реєстрі (KRS) (Закон про дорожнє транспортування Польщі ст5b).

Підприємець, що надає посередницькі послуги пасажирам, зобов'язаний буде надавати їх лише через підприємців перевізників, що мають ліцензію на перевезення пасажирів.

Відповідно до закону посередник зобов'язаний перевірити, чи водій, якому він замовляє перевезення, має ліцензію на перевезення осіб, відповідає вимогам законодавства щодо стану здоров'я та психіки, відсутності судимості за певні злочини та вимогам до транспортного засобу. Посередник зобов'язаний вести електронний реєстр замовлень на перевезення осіб, та записи підприємців, яким доручено перевезення осіб, зберігати зібрану інформацію протягом 5 років та надавати цю інформацію на вимогу органів інспекції дорожнього транспорту або національної податкової адміністрації. Водій відповідно до закону може приймати та виконувати замовлення на перевезення пасажирів лише від ліцензованого посередника.

У той же час, до завдань інспекції дорожнього транспорту надано право перевірки дотримання робочого часу водіїв та право перевірки відповідності цін перевезення пасажирів, встановлених Радою гміни, а у випадку Варшави - Варшавською радою, видами транспорту, в тому числі і на таксі та тарифних ставок, що застосовуються для перевезення пасажирів на таксі. За стягнення плати за перевезення пасажирів на таксі, що не відповідає узгодженим цінам або тарифним ставкам, встановлений штраф у розмірі 2000 злотих(526\$).

Польським законом (іншими європейськими країнами також) встановлені чіткі вимоги до перевізників/водіїв (Закон про дорожнє транспортування Польщі ст. 5):

- не були осуджені за економічні злочини або за злочини проти людини чи її майна, економічного обороту, достовірності документів, умов роботи та інші пов'язані з веденням діяльності;

- не мають чинної заборони займатися господарською діяльністю в сфері транспорту;

- не заборонено здійснювати діяльність, пов'язану з професією водія;

- не були засуджені в законодавчому порядку за злочини проти життя і здоров'я, проти сексуальної свободи і моральності, а також за злочини, зазначені в статті 59 Закону від 29 липня 2005 року про боротьбу з наркоманією (Законодавчий вісник 2019 року, пункт 852), і, крім того, на них не накладена юридична заборона займатися професією водія (Закон про дорожнє транспортування Польщі ст. 6);

- надати довідку про відсутність судимостей з датою не раніше, ніж за місяць до подачі заяви, яка підтверджує, що підприємець, який здійснює перевезення особисто, найняті ним водії та особи, які не працюють у підприємця, але здійснюють перевезення особисто від його імені, відповідають умовам, зазначеним в статті 5с абзацу 1 пункту 4 або в статті 6 абзацу 1 пункту 2 (Закон про дорожнє транспортування Польщі ст. 8)

Ст. 39j Медичне обстеження:

1. Водій, який здійснює дорожні перевезення, повинен проходити медичне обстеження, яке проводиться для виявлення виникнення або відсутності протипоказань по здоров'ю для виконання робіт на посаді водія.
2. Метою медичного огляду, про який мова в п. 1, виконується із застереженням п. 3-6, в сфері та на підставах, зазначених у приписах закону від 26 червня 1974 року - Трудовий кодекс (Щоденник законів від 1998 року № 21, поз. 94, з послід. ізмен.23)), що має назву далі «Трудовим кодексом».
3. Діапазон медичного обстеження, про який мова в п. 1, включає встановлення наявності або відсутності протипоказань по здоров'ю на керування транспортними засобами, згідно з розділом 12 закону від 5 січня 2011 року про осіб які керують транспортними засобами.
4. Медичне обстеження, про яке мова в п. 1, проводиться:

- 1) для водіїв у віці до 60 років - кожні 5 років;

- 2) для водіїв старше 60 років - кожні 30 місяців.

5. Перше медичне обстеження, про яке мова в п. 1, виконується за день до видачі свідоцтва про професійну кваліфікацію, що підтверджує закінчення кваліфікації, а кожне наступне для водіїв у віці до 60 років - в термін, відповідний закінчення періодичного навчання, але не пізніше дня видачі свідоцтва про професійну кваліфікацію, що підтверджує закінчення періодичного навчання.
6. Медичне обстеження, про який мова в п. 1, виконують лікарі, що мають права виконувати профілактичне обстеження, про які мова в приписах Трудового кодексу, мають додатково права на проведення медичного обстеження кандидатів у водії та водіїв, зазначених в окремих приписах.

Ст. 39К Психологічне обстеження:

1. Водій, який здійснює дорожні перевезення, повинен проходити психологічне обстеження з метою виявлення наявності або відсутності психологічних протипоказань для виконання робіт на посаді водія.
2. Психологічне обстеження, про який мова в п. 1, виконується із застереженням п. 3 і 4, в сфері та на підставах, зазначених для водіїв в розділі 13 закону від 5 січня 2011 року про які керують транспортними засобами.
3. Психологічне обстеження, про який мова в п. 1, проводиться:

- 1) для водіїв у віці до 60 років - кожні 5 років;

- 2) для водіїв старше 60 років - кожні 30 місяців.

4. Перше психологічне обстеження, про який мова в п. 1, виконується за день до видачі свідоцтва про професійну кваліфікацію, що підтверджує закінчення кваліфікації, а кожне наступне для водіїв у віці до 60 років - в термін, відповідний закінчення періодичного навчання, проте не пізніше ніж до дня видачі свідоцтва професійної кваліфікації, що підтверджує закінчення періодичного навчання.

Польським законодавством визначено поняття мобільного додатку, встановлено вимоги до мобільних додатків:

Стаття 13b. 1 Розрахунок вартості проїзду осіб легковим автомобілем, в тому числі таксі, за винятком випадкових перевезень, згаданих в статті 18 абз.4b пункт 2, можуть здійснюватися при використанні **мобільного додатку, що відповідає** вимогам, зазначеним в нормативах, виданих відповідно до абзацу 4 і **вимоги до касових апаратів, які мають форму програмного забезпечення, зазначені в положеннях на податок від товарів і послуг.**

Мобільний додаток може працювати за участю системи ІКТ (інформаційні та комунікаційні технології). Обмін даними між мобільним додатком та системою ІКТ забезпечує безпеку передачі даних.

Мобільний додаток забезпечує облік операцій, пов'язаних з перевезенням осіб, а також цілісність і безпеку зібраних даних. У разі мобільного додатку, що працює з використанням системи ІКТ, застосовується перше речення.

Міністр, відповідальний за комп'ютеризацію, за погодженням з міністром транспорту і міністром, відповідальним за державні фінанси, визначає за допомогою постанови:

- 1) мінімальні функціональні вимоги до мобільного додатку і мобільному додатку, що працює з використанням системи ІКТ;
- 2) спосіб захисту даних, зібраних за допомогою мобільного додатку і системи ІКТ;

- беручи до уваги необхідність правильно розрахувати тарифи на перевезення пасажирів і забезпечити збереження даних, зібраних мобільним додатком;

Польським законодавством встановлено вимоги до посередника в пасажирських перевезеннях, його права та обов'язки:

"Стаття 27b. 1. Підприємець, який виступає в якості посередника при перевезенні людей, зобов'язаний:

1) перевірити, чи має підприємець, якому він передає замовлення на пасажирські перевезення, відповідну ліцензію, зазначену в статті 5b абз.1, не пізніше ніж:

1. а) до початку співпраці,
2. б) протягом 7 днів з дня закінчення терміну дії ліцензії, виданої підприємцю, якому підприємець, що діє в якості посередника в пасажирських перевезеннях, передає замовлення на пасажирські перевезення;

2) вести в електронному вигляді реєстр переданих пасажирських транспортних замовлень і зберігати інформацію, зібрану в цьому реєстрі, протягом 5 років, починаючи з кінця календарного року, в якому були замовлені перевезення;

3) вести в електронному вигляді облік підприємств, яким доручено перевозити пасажирів, і зберігати інформацію, зібрану в таких записах, протягом 5 років, починаючи з кінця календарного року, в якому були введені у виконання перевезення;

4) надання інформації про те, чи була проведена зазначена в пункті 1 перевірка і її результати, або інформація, зібрана в реєстрі переданих пасажирських транспортних замовлень і реєстрі підприємств, уповноважених перевозити пасажирів, на вимогу Інспекції автомобільного транспорту або Національного управління доходів протягом 21 дня з дня отримання запиту.

Реєстр переданих пасажирських транспортних замовлень і реєстр підприємств що здійснили перевезення пасажирів, ведуться з метою виконання зобов'язань, зазначених в законі.

Реєстр переданих пасажирських транспортних замовлень повинен містити наступну інформацію:

- 1) дані фірми/підприємця, якому доручено здійснювати перевезення пасажирів;
- 2) адреса і місце знаходження підприємства або місця здійснення підприємницької діяльності підприємця, якому було доручено перевезення людей;
- 3) ідентифікаційний номер платника податків (NIP) підприємця, якому доручено перевезення пасажирів;
- 4) в разі замовлення пасажирських перевезень на таксі - номер ліцензії, вказаний в статті 5b абз.1 пункту 3, і найменування органу, що видав ліцензію;
- 5) у разі замовлення перевезення осіб на легковому автомобілі або транспортному засобі, призначеному для перевезення більше 7 і не більше 9 осіб, включаючи водія, - номер ліцензії та виписка з ліцензії, зазначеної в статті 5b, абз. 1, пункт 1 або 2, і найменування органу, що видав ліцензію;
- 6) реєстраційний номер транспортного засобу, на якому було здійснено замовлення на перевезення пасажирів;
- 7) дату і час передачі розпорядження про перевезення пасажирів.

В обліку підприємств, яким доручено перевозити пасажирів, повинна міститися наступна інформація:

- 1) дані фірми/підприємця, якій доручено перевезення пасажирів;
- 2) адреса і місцезнаходження фірми або місця здійснення підприємницької діяльності фірми, уповноваженої здійснювати перевезення пасажирів;
- 3) ідентифікаційний номер платника податків (NIP) підприємця, якому замовляється перевезення пасажирів.

Орган, що видає ліцензію, зазначену в частині 1 статті 5b, зобов'язаний на вимогу підприємця, керівника агентства/посередника з перевезення пасажирів, надати відомості про наявність у підприємця, згаданого в частині 1 частини 1 цієї статті, діючої ліцензії.

(б) Підприємець, який не має чинної ліцензії, згаданій в статті 5b абз.1, або припинив здійснення автомобільного транспорту на підставі статті 14а, зобов'язаний протягом 7 днів з дня втрати ліцензії або з дня початку періоду призупинення в письмовій, паперовій або електронній формі повідомити про це особу, яка виконує функції посередника при перевезенні пасажирів, який видав йому замовлення на перевезення.

У разі невиконання зобов'язання, зазначеного в пункті б, перед підприємцем, що здійснює посередництво при перевезенні пасажирів, і до закінчення терміну, про який йде мова в абз. 1 пункт 1 літ. б:

- 1) не накладаються ніякі фінансові санкції, зазначені в пункті 2.20 Додатки № 3 до Закону;
- 2) не застосовуються норми статті 15. пункту 5 частини 1

Стаття 27с. Забороняється водієві здійснювати автомобільні перевезення на підставі розпорядження особи, яка здійснює підприємницьку діяльність в якості посередника при перевезенні осіб без ліцензії, зазначеної в підрозділі 2 частини 2 статті 5b.

Стаття 27d 1. Головний інспектор автомобільного транспорту веде перелік підприємств, які здійснюють посередництво у перевезенні пасажирів.

Перелік підприємств, що здійснюють посередництво при перевезенні пасажирів, включає:

- 1) компанію (фірму) підприємця;

2) адресу та зареєстрованого місця (адрес фірми) або місця підприємницької діяльності;

3) інформацію про внесення до Центрального реєстру та Інформацію про господарську діяльність (CEIDG) або номер у реєстрі підприємців у Реєстрі національних судів (KRS);

4) номер ліцензії на виконання автомобільних перевезень у сфері посередництва пасажирів.

Перелік осіб, що займаються посередництвом підприємців, розміщений у Бюлетені для публічної інформації на тематичній сторінці Головної інспекції автомобільного транспорту. ";

Ст. 92а Випадки порушень, санкції:

1. На особу, яка виконує автотранспортні операції, пов'язані з перевезенням, при порушенні зобов'язань або умов дорожнього транспорту накладається штраф у розмірі від 50 до 12 000 злотих за кожне порушення, **за винятком того, що підприємець, який надає посередницькі послуги з перевезення пасажирів в порушення зобов'язань або умов дорожнього транспорту, карається штрафом в розмірі від 5 000 до 40 000 злотих за кожне порушення.**
2. Сума штрафів, накладених за порушення, виявлені під час контролю в суб'єкті, що виконує дорожні перевезення, не може перевищити:

- 15 000 злотих - для суб'єкта, що приймає на роботу водіїв в кількості в середньому до 10 протягом 6 місяців до дня початку контролю;

- 20 000 злотих - для суб'єкта, що приймає на роботу водіїв в кількості в середньому від 11 до 50 протягом 6 місяців до дня початку контролю;

- 25 000 злотих - для суб'єкта, що приймає на роботу водіїв в кількості в середньому від 51 до 250, протягом 6 місяців до дня початку контролю;

- 30 000 злотих - для суб'єкта, що приймає на роботу водіїв в кількості більше 250, протягом 6 місяців до дня початку контролю;

- 40 000 злотих - для суб'єкта, що виконує інші дії, пов'язані з дорожніми перевезеннями;

- 100 000 злотих - для підприємця, що займається посередництвом при перевезенні осіб!!!

*** в Німеччині за нелегальне посередництво в пасажирських перевезеннях штраф 250 000 Євро за кожне порушення** (За каждое нарушение компании придётся заплатить штраф в размере €250'000 <https://habr.com/ru/post/366545/>).

8.5 Справляння плати за пасажирські перевезення на таксі, відмінної від встановлених муніципальною радою (громадською радою), а в разі зі столицею - Радою міста Варшави, цінами або тарифами, згаданих у статті 11b Закону про автомобільний транспорт.	2000
8.6 Здійснення перевезення на підставі замовлення переданого через суб'єкта господарської діяльності в сфері посередництва в пасажирських перевезеннях, який не має ліцензії(на посередництво), згаданої в статті 5b абз.2 пункту 2 Закону про дорожній транспорт.	2000
1.3 Здійснення автомобільних перевезень на таксі перевізником чи транспортним засобом не вписаним до ліцензії, за винятком випадків, коли виконавець, автомобільний транспорт (таксі) подав заявку на отримання нової ліцензії або про зміну ліцензії перед здійсненням перевезень	2000
2.17. Провадження посередництва в перевезенні пасажирів з порушенням.	10000
2.18. Здійснення посередництва при перевезенні осіб, з порушенням. Стаття 27b абз.1 пункт 2 або 3 Закону про автомобільний транспорт.	40000
2.19. Неповідомлення компетентним органам в належний час однієї з відомостей, зазначених у підрозділі 4 абз. 1 статті 27b. Закону про дорожній транспорт або в результаті перевірки, які згадані в цьому положенні.	До 40000
2.20. Передача замовлень через підприємця, який здійснює посередництво в перевезенні, на адресу підприємства, який не має відповідної ліцензії, згаданої в статті 5b абз.1, 2 або 3, і який не має відповідної ліцензії, згаданої в статті 5b абз.1 або в порушенні статті 5e Закону про автомобільний транспорт.	40000
2.21. Здійснення посередництва при перевезенні осіб без пред'явлення необхідної ліцензії, згаданої в законі 5b абз.2 п.2 Закону про автомобільний транспорт.	40000
2.22. Несвоєчасне письмове повідомлення, відсутність повідомлення в письмовому вигляді, на паперовому носії або в електронному вигляді, підприємець, що займається посередництвом у пасажирських перевезеннях, інформації згаданої в статті 27b абз.6 Закону про автомобільний транспорт	5000

*100 злотих = 620 грн

*1000 злотих = 6 200 грн

*100 000 злотих = 620 000 грн

3.3.11 Аналітичний звіт. Світові тенденції щодо врегулювання сектору приватних пасажирських перевезень: - <http://iset-ua.org/images/Analitika-taxy-final.pdf>

3.3.12 Аналіз світового досвіду регулювання діяльності посередників/онлайн додатків та рекомендації щодо регулювання діяльності посередників/онлайн додатків в Україні.

Розглянувши **світовий досвід регулювання діяльності посередників/онлайн додатків та перевезень пасажирів на таксі**, ми бачимо, що **метою цього регулювання у всьому світі є питання законодавчого визначення роботи/взаємодії посередників та онлайн додатків, перевізників, пасажирів та держави. При цьому основним об'єктом реформ та регулювання в європейських країнах є саме посередники та онлайн додатки, саме на посередників покладається законодавче зобов'язання перевіряти дотримання перевізниками/водіями норм законодавства щодо допуску до ринку перевезень з метою підвищення безпеки пасажирів, законодавче зобов'язання посередників вести облік перевізників/водіїв, транспортних засобів і всіх перевезень пасажирів здійснених ними, передавати дану інформацію податковим та контролюючим органам, зберігати дану інформацію.**

Ми вважаємо, що в Україні на даному етапі не потрібно законодавчо забороняти діяльність окремих посередників та онлайн додатків, як це зробили деякі країни.

Метод законодавчого зобов'язання посередників та онлайн додатків визнати всіх перевізників/водіїв, що співпрацюють з ними, найманими працівниками посередників та онлайн додатків, як це зробили деякі країни, також є не найкращим для України, де сумарне податкове навантаження на фонд оплати праці є одним з найвищих в Європі і складає близько 40% від заробітної плати.

Ми вважаємо, що європейський досвід регулювання діяльності посередників та онлайн додатків і господарської діяльності з перевезення пасажирів на таксі є найкращим та оптимальним для України. Основою європейського регулювання є впорядкування діяльності посередників та онлайн додатків, визначення їхніх прав та обов'язків, законодавче зобов'язання посередників перевіряти дотримання перевізниками/водіями норм законодавства з метою підвищення безпеки перевезення пасажирів, законодавче зобов'язання посередників вести облік перевізників/водіїв і всіх перевезень пасажирів здійснених ними, передавати дану інформацію податковим та контролюючим органам, зберігати дану інформацію протягом 5 років.

Кожен посередник чи онлайн додаток сьогодні і так володіє даною інформацією про кожного перевізника/водія і кожне виконане ними перевезення, тому, як ми бачимо, в європейських країнах посередники та онлайн додатки підтримували таку ініціативу влади і навіть допомагали перевізникам/водіям легалізувати свою діяльність.

Ініціативу проведення реформи таксі в Україні підтримують і учасники українського ринку таксі (Uber, Bolt, Уклон та інші), а деякі з посередників, наприклад Uber публічно заявляли, що діятимуть відповідно до українського законодавства. А саме - працюватимуть з індивідуальними підприємцями та юрособами, які мають необхідні документи, зокрема ліцензію.

"В компании заявляли что будут работать в соответствии с украинским законодательством, а именно как **налоговый агент для водителей**, которые не зарегистрированы частными предпринимателями"- говориться у статті

<https://www.bbc.com/ukrainian/news-russian-42424195>

Суд ЕС признал Uber с. x +

https://www.bbc.com/ukrainian/news-russian-42424195

С октября Uber лишился лицензии на перевозку пассажиров в Лондоне после того, как городские власти сочли, что компания не отвечает требованиям, предъявляемым к оператору по вызову автомобиля, в том числе в сфере сотрудничества с правоохранительными органами и проверки водителей на предмет имевшихся ранее нарушений закона.

Компания оспорила решение властей Лондона. Пока идет процесс рассмотрения апелляции водители Uber могут работать без лицензии

Uber в Украине

Международный сервис вызова такси зашел на украинский рынок летом 2016 года. Сейчас сервис доступен в Киеве, Одессе, Львове, Харькове, Днепре, Запорожье и Виннице.


С помощью приложения для смартфона Uber ищет машину и производит расчет между пассажиром и водителем. Пользователь сообщает программе данные своей банковской карты.

Водитель отдает компании определенный процент от заработка.

В компании заявляли, что будут работать в соответствии с украинским законодательством, а именно как налоговый агент для водителей, которые не зарегистрированы частными предпринимателями.

Приход Uber сопровождался протестами со стороны таксистов. Они утверждали, что сервис позволит водителям работать нелегально и не платить налоги.

В Верховной Раде сейчас зарегистрирован законопроект о услугах такси, который имеет целью урегулировать работу как информационных сервисов, так и традиционных такси.



Компанії-перевізники Bolt, Uber і Uklon цілком підтримують запропоновану стратегію реформування таксі. І навіть підписали Меморандум про взаєморозуміння та співробітництво у сфері розвитку ринку перевезень пасажирів на таксі та легковими автомобілями на замовлення. - https://24tv.ua/reforma_taksi_v_ukrayini_yak_same_hochut_reformuvati_taksi_n1178679

Як повідомлялося, Офіс ефективного регулювання (BRDO) спільно з сервісами виклику таксі Uber, Uklon і Bolt (раніше - Taxify), а також з Асоціацією відповідальних перевізників і ТОВ "Автомобільні інновації" у липні 2019 року представив нову концепцію регулювання ринку таксі. Під час презентації учасники підписали меморандум про взаєморозуміння та співпрацю у сфері розвитку ринку перевезень пасажирів на таксі. - <https://ua.interfax.com.ua/news/economic/615656.html>

У представництві Uber можливі законодавчі зміни прокоментували стримано: "Uber підтримує і вітає ті норми регулювання, які стимулюють конкуренцію на ринку, відкривають нові можливості як для споживачів послуг, так і для водіїв". - <http://economica.com.ua/uber/article/77692613.html>

(ТАРАС ПОТІЧНИЙ регіональний менеджер Bolt в Україні) Основні гравці ринку підтримують зміни, які допоможуть вирішити окреслені проблеми. Гарним прикладом для нас можуть слугувати Грузія й Естонія, які не лише кардинально змінили підхід держави до індивідуальних пасажирських перевезень, а й впровадили механізми контролю та забезпечення якості. - <https://www.epravda.com.ua/columns/2019/07/25/649950/>

«Киев – первый город в Европе, где мы запускаем этот пилотный проект (Uber Shuttle, альтернатива маршрутному такси – ред.). Мы стремимся активнее работать в Украине и будем взаимодействовать с органами государственной власти для улучшения условий передвижения по городу и создания альтернативы частным авто для украинцев», – сообщил Кебрити. - <https://news.finance.ua/ru/news/-/448780/uber-planiruet-sotrudnicat-s-vlastyami-v-ukraine-v-novyh-proektah>

Висновок:

Чітка європейська законодавча організація посередницької діяльності та сфери перевезень пасажирів на таксі забезпечує максимальні ефективні превентивні міри забезпечення безпеки перевезень пасажирів, збір детальної інформації про кожного перевізника/водія, отримані ним доходи, створює умови для ефективного не затратного для держави контролю діяльності посередників та перевізників в сфері перевезень пасажирів, робить прозорими всі доходи, отримані посередниками, онлайн додатками та перевізниками, забезпечує сплату податків перевізниками, посередниками та онлайн додатками до бюджету країни, в якій здійснюються перевезення пасажирів та отримуються прибутки учасниками ринку пасажирських перевезень.

Україна обрала європейський шлях розвитку, підписала угоду про асоціацію з ЄС, відповідно до умов цієї угоди взяла зобов'язання привести у відповідність з ЄС законодавство України, в тому числі і транспортне законодавство шляхом внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері автомобільного транспорту з метою приведення їх у відповідність з актами Європейського Союзу, які сприятимуть підвищенню рівня безпеки на автотранспорті, доступу на ринки перевезень, створенню сприятливих умов праці для водіїв, зниженню рівня аварійності на дорогах, підвищенню рівня професійної компетенції перевізників та водіїв транспортних засобів, їхньої відповідальності за дотримання законодавства у сфері автомобільного транспорту.

Ми вважаємо, що Україна також має рухатися саме європейським шляхом регулювання діяльності посередників, онлайн додатків та перевізників.

Пропозиції:

- створити просту і дієву, в тому числі електронну, систему легалізації та обліку всіх учасників ринку перевезень пасажирів на таксі;
- законом врегулювати діяльність диспетчерських/посередників та онлайн додатків;
- спростити і здешевити легалізацію перевізників;
- зменшити податкове навантаження на легальних перевізників;
- завдяки обміну даними між диспетчерськими/посередникам та онлайн додатками з державними органами створити умови для ефективного контролю за веденням господарської діяльності учасниками ринку, сплатою податків всіма учасниками ринку таксі та забезпеченням безпеки і захисту прав пасажирів;
- збільшити штрафи за незаконне підприємництво та несплату податків;
- зменшити штрафи за дрібні порушення для легальних перевізників.
- враховано у законопроекті.

4. Податки та ринок таксі в Україні сьогодні:

- Відсутній дієвий механізм обліку та контролю сплати податків посередниками та перевізниками;
- Послуги таксі не включені до першої групи спрощеної системи оподаткування;
- Перевізники на таксі платники податків на 2й групі спрощеної системи оподаткування не мають права надавати послуги з перевезення на таксі юридичним особам які є платниками податків на загальній системі.
- Граничні обороти по 2й та 3й групам для спрощенців занижені;
- Податок на прибуток є високим;
- Сплата податків з найманих працівників є високою;
- Ставка ЄСВ є високою а пенсійне забезпечення є майже нереальним за досягненням пенсійного віку або дуже незначним для підприємців та найманих працівників.

4.1 Єдиний податок 2020

Мін.з/п - 4723 грн.

Прожит.мін. - 2102 грн.

		Найменші працівники	Умови	Обсяг доходу за рік	Ставки єдиного податку	2020 Сума /грн.	ЄСВ за підприємця	ЄСВ за робітників
I група	Фізичні особи	Немає	здійснюють виключно роздрібний продаж товарів з торговельних місць на ринках та/або надання побутових послуг населенню	1 000 000	1% -10% прожитко вого мінімуму	21,02-210,20	22%від мін з/п 1039,06грн	немає
II група	Фізичні особи	не більше 10	надання послуг, у тому числі побутових, платникам єдиного податку та/або населенню, виробництво та/або продаж товарів, діяльність у	5 000 000 без кас.апарата до 1 000 000	2% -20% мінзарплати	94,46-944,60	22%від мін з/п 1039,06грн.	22% від зарплати

			сфері ресторанного господарства					
III група	Фізичні особи	не обмежена		7 000 000	з ПДВ - 3% без ПДВ -5%		22% від мін з/п 1039,06грн.	22% від зарплати
III група	Юридичні особи	не обмежена		7 000 000	з ПДВ - 3% без ПДВ -5%			22% від зарплати
IV група	Сільськогосподарські товаровиробники							

*ставки єдиного податку для першої та другої групи встановлюються місцевими органами самоврядування

4.2 Сплата податків за найманих працівників:

	2019 рік	2020 рік	зростання (грн.)
Мінімальна зарплата	4173 грн.	4723 грн.	550
ПДФО 18%	751,14 грн.	850,14 грн.	99
Військовий збір 1,5%	62,60 грн.	70,85 грн.	8,25
ЄСВ 22%	918,06 грн.	1039,06 грн.	121

№ п/п	Працівник	Оклад	Всього нараховано	Військовий (1,5%)	ПДФО (18%)	Всього утримано	До видачі
1	Іваненко Іван Іванович	4723,00	4723,00	70,85	850,14	920,99	3802,02
2	Петренко Петро Петрович	10000,00	10000,00	150,00	1800,00	1950,00	8050,00
	Всього	14 723,00	14 723,00	220,85	2 650,14	2 870,99	11 852,02

Податки з підприємства: ЄСВ22%
 За Іваненко ЄСВ 22% 1039грн
 За Петренко ЄСВ 22% 2200грн

Сумарно сплачено податків за Іваненко
 921+1039=1960 грн (42% від з/п)
 Сумарно сплачено податків за Петренко
 1950+2200=4150 грн (42% від з/п)

Пропозиції щодо реформи таксі:

- Запровадити дієвий механізм обліку та контролю сплати податків посередниками та перевізниками (враховано в законопроекті).
- Послуги таксі включити до першої групи спрощеної системи оподаткування (враховано в законопроекті).
- Надати перевізникам на таксі платникам податків на 1й та 2й групі спрощеної системи оподаткування право надавати послуги з перевезення на таксі юридичним особам які є платниками податків на загальній системі (враховано в законопроекті).

5. Пропозиції щодо глобальної податкової реформи в Україні, зменшення податкового навантаження на бізнес, зміна системи нарахування ЄСВ та системи пенсійних накопичень громадян, запровадження неоподаткованого мінімуму доходів громадян, зменшення ПДФО та ставки податку на прибуток.

Станом на сьогодні тіньова економіка України є на рівні 40%.

Податки в Україні є досить високими, система оподаткування є складною та запутаною.

Для виходу економіки з тіні в Україні вкрай необхідна ліберальна податкова реформа. Ми пропонуємо звернути увагу на світовий досвід і врахувати найближчим часом наступні кроки в реалізації податкової реформи в Україні:

1.1. Збільшити граничні обороти для спрощенців по 2й групі – до 10 млн.грн./рік та 3й групі – до 30 млн.грн/рік;

1.2. Ставки податків з найманих працівників зменшити;

1.3. Ставку ЄСВ зменшити, можливо зробити сплату ЄСВ добровільною надавши громадянам право самостійного вибору форми пенсійного забезпечення.

ЄСВ є обтяжливим фінансовим навантаженням на приватних підприємців, оскільки є суттєво вищим, ніж ставка податку для 1ї та 2ї групи спрощеної системи оподаткування.

Мінімальний страховий внесок ЄСВ у 2020 році – 1039,06 грн/місяць.

Нажаль, в сьогодишню систему пенсійного забезпечення в Україні підприємці не вірять. Середня тривалість життя чоловіків в Україні – 66 років (<https://www.ukrinform.ua/rubric-culture/2709984-ekspert-seredna-trivalist-zitta-colovikiv-v-ukraini-lise-66-rokiv.html>) в той час, коли вийти на пенсію можна після 60 років та мати страховий стаж не менше 27 років. В середньому українцю потрібно мінімум 27 років сплачувати ЄСВ, щоб потім можливо впродовж 6 років отримувати мінімальну пенсію. У разі смерті страхувальника – страхові виплати не виплачуються чи не зараховуються родичам страхувальника.

Пропонуємо ставку ЄСВ зменшити, можливо, зробити сплату ЄСВ добровільною, надавши громадянам право самостійного накопичення на старість або вибору форми свого пенсійного забезпечення (приватні/державні пенсійні фонди, депозити, тощо).

Пропонуємо для громадян, які одночасно працюють найманими працівниками та одночасно є підприємцями (додатковий дохід, підзарботок, тощо), законодавчо дозволити сплачувати ЄСВ один раз (а не 2 рази як зараз) за місцем роботи як найманий працівник.

1.4. Запровадити неоподатковуваний дохід для підприємців та найманих працівників (наприклад, місячний дохід до 5000 грн – не оподатковується) за умови повної фіскалізації в Україні, як це роблять високо розвинуті країни:

- з початку нового року в Польщі сума річного доходу, який не підлягає оподаткуванню збільшиться з 3091 злотого до 6600 злотих (41тис.грн). Таким чином близько 3 мільйонів платників податків вбережуть від додаткових витрат –

<http://vsetutpl.com/v-polschi-pratsyuyut-nad-zakonomy-scho-pidvyschat-riven-zhyttya-v-krayini>

- В Китає отменили подоходний налог на зарплати меньше \$750 в месяц - <https://newizv.ru/news/world/03-09-2018/v-kitae-otmenili-podohodnyy-nalog-na-zarplaty-menshe-750-v-mesyats>

- повышен минимальный необлагаемый минимум: до 5 000 в месяц или 60 000 в год - <http://russian.people.com.cn/31518/7562725.html>

1.5. Знизити податок на доходи фізичних осіб(ПДФО) та ставку податку на прибуток, як це роблять високорозвинуті країни:

- В Польше снизили налог на доходы физических лиц - <https://shoppingpl.com/ru/news/663-v-polshe-snizili-nalog-na-dokhody-fizicheskikh-litc>

- ЗАКОН О СНИЖЕНИИ СТАВКИ НАЛОГА НА ДОХОДЫ ФИЗИЧЕСКИХ ЛИЦ - <https://enomi.com.ua/ru/blog/znyzhennia-stavky-podatku-na-dokhody-fizychnykh>

- Налог на доходы физических лиц //Китай - <http://chinawindow.ru/china/legal-information-china/chinese-taxation/individual-income-tax/>

6. Як фіскалізувати ринок таксі, не витрачаючи мільярди гривень?

Вступ в дію закону про РРО (128-ІХ та 129-ІХ), перспективи для легальних та нелегальних перевізників.

При тінізації ринку таксі на 99,5% закони 128-ІХ та 129-ІХ ніяк не вплинуть на нелегальних перевізників, нелегальні диспетчерські чи нелегальні онлайн додатки, адже вони не є суб'єктами господарювання, підприємцями і не є платниками податків - тому на них дія цих законів не розповсюджується.

Нажаль, ці закони будуть стосуватися лише тих 0,5% легальних перевізників і стануть для них ще одним додатковим тягарем, який збільшить їхні витрати на купівлю РРО (6-13тис грн <https://smarkasa.com.ua/>) чи на щомісячну абонплату за РРО онлайн (1тис грн/місяць - <https://ua-news.liga.net/economics/news/u-sluzi-narodu-rozpovili-pro-abonplati-za-rro-v-smartfoni>) і зробить їх ще менш конкурентними в порівнянні з нелегалами.

Якщо ці закони вступлять в дію без проведення реформи таксі в Україні, то велика частина тих легальних перевізників, які сьогодні добросовісно працюють, дотримуючись законодавства та сплачують податки, вимушені будуть стати нелегалами і перестануть платити податки. Саме тому реформа таксі є вкрай необхідною.

Яким ФОП не потрібні РРО					
	РРО не потрібні для ФОП I групи, якщо їхній дохід не перевищує 300 тисяч грн. А також фізичним особам, які реалізують на ринках городину та вживані власні речі.				
	До 1 жовтня 2020 року РРО можуть не використовувати платники єдиного податку II-IV груп з доходом не більше 1 млн грн. Незалежно від обраного виду діяльності, крім реалізації:				
	технічно складних побутових товарів, які підлягають гарантійному ремонту;				
	лікарських засобів, виробів медичного призначення та надання платних послуг у сфері охорони здоров'я.				
	Якщо дохід ФОП перевищив 1 млн грн, він повинен почати користуватися РРО з першого числа першого місяця кварталу, який буде наступним за той, у якому перевищили дохід.				
Які ФОП мають застосовувати РРО					
	З 1 жовтня 2020 року РРО мають застосовувати ФОП II-IV групи, які належать до таких груп:				
	реалізація товарів (надання послуг) через інтернет !!! (чи буде це стосуватися онлайн додатків та посередників на таксі – невідомо???) ;				
	реалізація лікарських засобів, виробів медичного призначення та надання платних послуг у сфері охорони здоров'я;				
	реалізація ювелірних та побутових виробів з дорогоцінних металів, дорогоцінного каміння та напівдорогоцінного каміння;				
	роздрібна торгівля уживаними товарами в магазинах (секонд-хенди);				
	реалізація технічно складних побутових товарів, які підлягають гарантійному ремонту;				
	турагенства і туроператори;				
	ресторани та кафе, крім продажу води, молока, квасу, олії та живої риби з автоцистерн, цистерн, бочок та бідонів; страв та безалкогольних напоїв у їдальнях і буфетах загальноосвітніх навчальних закладів та професійно-технічних навчальних закладів під час навчального процесу;				
	готелі та подібні місця тимчасового розміщення.				
	продаж текстилю (крім реалізації за готівкові кошти на ринках), деталей та приладдя для автотранспортних засобів.				
1 січня 2021 року запровадити РРО мають всі платники єдиного податку II–IV груп.					

Отже, якщо держава спробує фіскалізувати таксі тільки за допомогою законів 128-IX, 129-IX та касових апаратів, то це навряд чи вийде.

Тому що сьогодні вартість касового апарату 6-15 тис.грн. (<https://smarkasa.com.ua/>).

Якщо обладнати всі таксі касовими апаратами навіть по мінімальній ціні в Києві (25 тис. таксі * 6 тис. грн. = 150 млн. грн.), київському бізнесу потрібно витратити близько 150 млн грн, а якщо обладнати всі таксі в Україні (200 тис. * 6 тис. грн. = 1,2 млрд. грн), то **українським таксистам потрібно витратити 1,2 млрд.грн.!**

А якщо таксистів змусити користуватись запропонованим безкоштовним РРО онлайн, але з обов'язковою щомісячною абонплатою від 1 тис. грн. за місяць з кожного таксиста (<https://ua-news.liga.net/economics/news/u-sluzi-narodu-rozpovili-pro-abonplati-za-rro-v-smartfoni>), то в масштабах України (200 тис. таксистів * 1 тис. грн. = 200 млн. грн.) тільки таксиста мають сплачувати певним компаніям **нових додаткових платежів щомісячно 200 млн.грн** або **2,4 млрд. грн щорічно!**

Це надзвичайно дорого для учасників ринку таксі і не принесе ніякого позитивного ефекту державі, адже в державі законодавчо не створений дієвий механізм обліку та контролю за сплатою податків посередниками та перевізниками на ринку таксі.

Пропозиції:

- провести реформу ринку таксі найближчим часом до жовтня 2020;
 - запровадити дієвий механізм обліку та контролю сплати податків посередниками та перевізниками;
 - врахувати позитивний європейський досвід і законодавчо зобов'язати посередників та онлайн додатки бути податковими агентами /інформаторами та подавати в органи податкової служби інформацію про суми доходів, отриманих автомобільними перевізниками;
 - законодавчо зобов'язати, що при отриманні замовлення через посередника/онлайн додаток, електронний фіскальний чек пасажиру може видати посередник за послуги, надані посередником та перевізниками через даного посередника;
 - при цьому перевізникам, які працюють через диспетчерські служби чи онлайн додатки, купувати касовий апарат чи використовувати РРО онлайн з щомісячною абонплатою не потрібно – адже всю інформацію про доходи перевізника податковим органам передають посередники та онлайн додатки, які є податковими агентами/інформаторами;
 - такий підхід дозволить фіскалізувати кожну поїздку в таксі, буде видно доходи всіх перевізників (навіть тих, хто працює на 1й групі спрощеної системи оподаткування і кому касовий апарат не потрібен) та посередників/онлайн додатків;
 - найважливіше що при цьому – таксистам не потрібно витратити мільярди на купівлю касових апаратів чи на щомісячне обслуговування РРО онлайн;
 - такий підхід заощаджує на фіскалізації мільярди гривень перевізникам, створює дієвий механізм обліку та контролю за сплатою податків посередниками та перевізниками на ринку таксі;
 - такий підхід робить контроль за ринком таксі легким та ефективним.
- **Враховано в законопроекті.**

7. Інші проблеми та питання ринку перевезень пасажирів на таксі в Україні:

7.1 Передача автомобіля з ліцензією в оренду водієві чи іншому підприємцю поза законом, при цьому офіційне працевлаштування водіїв має велике податкове навантаження.

Ліцензія видається суб'єкту господарювання, вона є персональною. Згідно чинного законодавства тільки ліцензіату дозволяється здійснювати зазначену діяльність. Отже передавати ліцензію чи право здійснення ліцензійної діяльності немає. (Відповідно до ст. 91 ЦКУ юридична особа може здійснювати окремі види діяльності тільки після отримання спеціального дозволу (ліцензії). Ліцензія — це документ державного зразка, який засвідчує право ліцензіата на проведення зазначеного в ліцензії виду господарської діяльності протягом певного терміну за умови дотримання ліцензійних умов (ст. 1 Про ліцензування певних видів господарської діяльності). Перелік видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню, визначений у ст. 9 Закону про ліцензування. Даний перелік є вичерпним, тобто не зазначені в ньому види господарської діяльності ліцензуванню не підлягають.)

Пропозиції:

- врахувати потребу ринку таксі і позитивний світовий досвід та законодавчо урегулювати передачу автомобіля з ліцензією іншому підприємцю (водію).

* враховано в законопроекті

7.2 Відповідальність перевізника (власника автомобіля та ліцензії) і найманого водія/орендатора в разі ДТП і завдання шкоди життю та здоров'ю пасажиру, пішоходам, іншим учасникам дорожнього руху.

Частиною 2 ст.1187 ЦК встановлено відповідальність за завдання шкоди особою, яка на відповідній правовій підставі (право власності, інше речове право, договір підряду, оренди тощо) володіє транспортним засобом, механізмом, іншим об'єктом, використання, зберігання або утримання якого створює підвищену небезпеку. Відповідальність у таких випадках має нести винна в завданні шкоди особа, якою є **водій автомобіля чи людина, яка керувала автомобілем та з вини якої сталася ДТП** (п.2.2 Правил дорожнього руху).

Не вважається особою, яка провадить діяльність, що є джерелом підвищеної небезпеки, і не несе відповідальності за шкоду перед потерпілим особою, яка керувала транспортним засобом у **зв'язку з виконанням своїх трудових (службових) обов'язків** на підставі трудового договору (контракту) з особою, яка на відповідній правовій підставі (право власності, інше речове право, договір підряду, оренди тощо) володіє транспортним засобом, якщо з нею укладено цивільно-правовий

договір. Така особа, враховуючи характер відносин, які між ними склалися, може бути притягнута до відповідальності роботодавцем лише в порядку регресу відповідно до ст.1191 ЦК).

Пропозиції:

- Розглянути можливість розділити відповідальність:

* перевізник (власник автомобіля та ліцензії) - за технічний стан автомобіля і дотримання вимог законодавства щодо допуску до перевезення;

* водій/орендатор – за керування транспортним засобом на дорозі, за порушення ПДР, за наслідки у разі ДТП з вини водія;

* можливо, зробити по якимось моментам відповідальність солідарною.

7.3 Відповідальність диспетчерська/перевізник/водій в разі ДТП і завдання шкоди життю та здоров'ю пасажирів (законодавчо не врегульовано).

Пропозиції:

- Законодавчо визначити, хто відповідальний за завдання шкоди життю та здоров'ю пасажирів;

- можливо, зробити по деяким моментам відповідальність солідарною (диспетчерська/посередник – перевізник/водій).

7.4 Страхування.

а) Відповідно до ст. 7 Закону України «Про страхування» в Україні **страхування пасажирів на автомобільному транспорті не відноситься до обов'язкового виду страхування**. Згідно абз. 2 п. 1 Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 14 серпня 1996 р. № 959 **обов'язкове особисте страхування не поширюється на пасажирів автомобільного і електротранспорту на міських маршрутах**.

Разом з тим відповідно до норм чинного законодавства, а саме п 16 абз. 12 Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом (<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1001-2015-p/print#n16>), затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 2 грудня 2015 р. № 1001 **ліцензіат зобов'язаний забезпечити страхування за умови, що страхувальником транспортних засобів є ліцензіат: водіїв, пасажирів та кондукторів від нещасних випадків на транспорті, цивільно-правової відповідальності**.

Тобто обов'язок на ліцензіатів покладається, а такого обов'язкового окремого виду страхування пасажирів на автомобільному транспорті в Україні немає.

Пропозиція:

- ввести законом обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті на кількість пасажирів, що відповідає пасажиромісткості транспортного засобу для автомобільних перевізників на таксі;

- законодавчо надати посередникам право бути страхувальниками на підставі договорів укладених між ІДС та автомобільними перевізниками щодо перевезення пасажирів даної ІДС. Якщо страхувальником виступає ІДС – то перевізник не зобов'язаний бути страхувальником.

- Враховано в законопроекті.

б) Щодо розміру платежу за обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Відповідно до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», укладаються два види договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності:

- внутрішній договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності (далі – ОСЦПВ або поліс);
- договір міжнародного обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності.
- **Внутрішні договори страхування діють виключно на території України.**

- Порядок укладення ОСЦПВ затверджений Положенням про особливості укладання договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобі затверджене Розпорядженням Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України 27.10.2011 № 673 та Розпорядженням Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України 09.07.2010 № 566 (у редакції розпорядження Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг від 09 квітня 2019 року № 538)
- **В квітні 2019 року було внесено зміни вище зазначених нормативно-правових актів та затверджено базовий страховий платіж за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за поданням Моторного (транспортного) страхового бюро України в розмірі 180 грн та Корируючі коефіцієнти та їх розміри.**
- **Згідно наведених Корируючих коефіцієнтів на вартість полісу впливає місце реєстрації/знаходження фізичної або юридичної особи:**

II. Місяця реєстрації (проживання) власника транспортного засобу (фізичної особи) або місцезнаходження юридичної особи (К2)		Визначається за місцем реєстрації (проживання) власника транспортного засобу (фізичної особи)
1) Київ	3,2-4,8	
2) Дніпро, Львів, Одеса, Харків, Бориспіль, Боярка, Бровари, Буча, Васильків, Вишгород, Вишневе, Ірпінь, Обухів	2,3-3,5	або місцезнаходженням юридичної особи відповідно до документа про реєстрацію транспортного засобу
3) Донецьк, Запоріжжя, Кривий Ріг	1,8-2,8	
4) Алчевськ, Бердянськ, Біла Церква, Вінниця, Горлівка, Євпаторія, Житомир, Івано-Франківськ, Кам'янець-Подільський, Кам'янське, Керч, Кропивницький, Краматорськ, Кременчук, Лисичанськ, Луганськ, Луцьк, Макіївка, Маріуполь, Мелітополь, Миколаїв, Нікополь, Павлоград, Полтава, Рівне, Севастополь, Северодонецьк, Сімферополь, Слов'янськ, Суми, Тернопіль, Ужгород, Херсон, Хмельницький, Черкаси, Чернівці, Чернігів	1,3-2,5	
5) інші населені пункти України	1-1,6	
6) для транспортних засобів, які зареєстровані в інших країнах	5-10	

Тобто на сьогодні вартість полісу для власників транспортних засобів у м. Києві складає 3-4 вартості полісу для власників з невеликих міст або районних центрів.

Пропозиція: встановити однакову вартість страхового полісу або хоча б зменшити різницю в коефіцієнтах вартості страхових полісів.

7.5 Рух таксі по полосі громадського транспорту.

Смуга для маршрутного транспорту


Відповідно до ст. 14 Закону України «Про дорожній рух», учасники дорожнього руху зобов'язані знати і неухильно дотримувались вимог цього Закону, Правил дорожнього руху та інших нормативних актів з питань безпеки дорожнього руху, створювати безпечні умови для дорожнього руху, не завдавати своїми діями або бездіяльністю шкоди підприємствам, установам, організаціям і громадянам, виконувати розпорядження нагляду та контролю щодо дотримання законодавства про дорожній рух.

Пунктом 8.1 ПДР встановлено, що регулювання дорожнього руху здійснюється за допомогою дорожніх знаків, дорожньої розмітки, дорожнього обладнання, світлофорів, а також регулювальниками.

Правовими положеннями п. 17.1. ПДР встановлено, що на дорозі із смугою для маршрутних транспортних засобів, позначеній дорожнім знаком **5.8 або 5.11**, забороняються рух і зупинка інших транспортних засобів на цій смузі.

Відповідно до п. 1.10 Правил дорожнього руху: **«маршрутні транспортні засоби (транспортні засоби загального користування) — автобуси, мікроавтобуси, тролейбуси, трамваї і ТАКСІ, що рухаються за встановленими маршрутами та мають визначені місця на дорозі для посадки (висадки) пасажирів».**

Дорожній знак 5.11  «Смуга для руху маршрутних транспортних засобів» надає право руху у відповідній смузі лише маршрутним транспортним засобам, **до яких відносяться й ТАКСІ.**

Дорожній знак 5.8  «Дорога із смугою для руху маршрутних транспортних засобів» - дорога, на якій рух транспортних засобів здійснюється за встановленим маршрутом по спеціально відведеній смузі назустріч загальному потоку транспортних засобів, **до яких відносяться й ТАКСІ.**

Відповідно до **ст. 35 Закону України «Про автомобільний транспорт»** перевезення пасажирів на **автобусному маршруті** загального користування може здійснюватися у **режимах:** звичайному, експресному, **маршрутного таксі**, а це означає, що згідно чинного законодавства України **маршрутне таксі це режим перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, а не вид маршрутних транспортних засобів, про які йдеться у п. 1.10 Правил дорожнього руху.**

Згідно **ст. 1 Закону України «Про автомобільний транспорт»:** **таксі** - легковий автомобіль, обладнаний розпізнавальним ліхтарем оранжевого кольору, який встановлюється на даху автомобіля, і який має нанесені композиції з квадратів розташованих у шаховому порядку на дверцятах автомобіля з лівого та правого боків, **призначений для надання послуг з перевезення пасажирів та їхнього багажу в індивідуальному порядку.**

На практиці поліцейські вимагають від водія таксі «маршрутний лист», який затверджений міською радою. Маршрут водія таксі завжди скеровується програмою, та координується клієнтом в залежності від пункту призначення.

Судова практика, яка підтверджує вищенаведену позицію:

постанова Солом'янського районного суду м. Києва від 31 березня 2016 року по справі № 760/1814/16-а;

рішення Дніпровського районного суду м. Києва від 22 липня 2019 року по справі № 755/7007/19;

рішення Солом'янського районного суду м. Києва від 11 липня 2019 року по справі № 760/5866/19;

рішення Деснянського районного суду м. Києва від 22 листопада 2019 по справі №754/13304/1;

рішення Дніпровського районного суду м. Києва від 09 грудня 2019 року по справі № 755/17601/19;

рішення Новозаводського районного суду м. Чернігова від 17 грудня 2019 року по справі № 748/2929/19.



КОПІЯ

Справа № 760/1814/16-а
Провадження № 2-а/760/213/16

**ПОСТАНОВА
ІМЕНЕМ УКРАЇНИ**

31 березня 2016 року, 12 годин 15 хвилин,

м. Київ

Солом'янський районний суд м. Києва у складі судді Шевченко Л. В.,
за участю секретаря судового засідання Бугайчука О. Р.,
за участю позивача Попова Г. Г., представника позивача Таркевич С. Ю.,

розглянувши у відкритому судовому засіданні адміністративну справу за позовом Попова Геннадія Геннадійовича до інспектора Управління патрульної служби у м. Києві 3 батальйону 6 роти Полухіна Станіслава Олександровича, про визнання дій протиправними, скасування постанови у справі про адміністративне правопорушення, закриття провадження у справі, зобов'язання вчинити дії, прийняв таку постанову.

Позиції осіб, які беруть участь у справі:

29.01.2016 позивач звернувся до суду з адміністративним позовом, в якому просив скасувати постанову у справі про адміністративне правопорушення серії ПС2 № 949590 від 20.01.2016, а провадження у справі про адміністративне правопорушення закрити, у зв'язку з відсутністю в його діях події і складу адміністративного правопорушення, відповідно до пункту першого статті 247 КУпАП; визнати дії відповідача щодо складання оскарженої постанови протиправними та зобов'язати посадових осіб Національної поліції вжити заходи дисциплінарного впливу стосовно відповідача, відповідно до положень Закону «Про дисциплінарний статут органів внутрішніх справ України».

Позовні вимоги позивач обґрунтував тим, що є водієм таксі.

20.01.2016 позивач, керуючи транспортним засобом «Toyota Corolla», державний номер АІ 6844 ЕТ, обслуговуючи замовлення, яке пов'язане з перевезенням на таксі, направлявся з пасажиром з терміналу D міжнародного аеропорту «Бориспіль» до вул. Академіка Туполева, 16 Е.

Позивач зазначив, що за встановленим диспетчером маршрутом він направлявся до пункту призначення через проспект Червонозоряний у смузі для маршрутних транспортних засобів.

Однак, у момент руху по даній смузі його зупинив відповідач та повідомив про порушення позивачем пункту 17.1. Правил дорожнього руху, оскільки він рухався на дорозі із смугою для маршрутних транспортних засобів.

Попов Г. Г. пояснив відповідачу, що він є автомобільним самозайнятим перевізником, який надає послуги з перевезення пасажирів на таксі, обслуговування даних послуг здійснює виключно на автомобільному таксі, який відповідає всім

Бугайчук 18:36:25
2609*14118992*1*1*

адміністративне правопорушення є незаконною та підлягає скасуванню.

Що стосується позовних вимог в частині закриття провадження у справі про адміністративне правопорушення та зобов'язання посадових осіб Національної поліції вжити заходи дисциплінарного впливу щодо відповідача, відповідно до положень Закону «Про дисциплінарний статут органів внутрішніх справ України», то вони задоволенню не підлягають, оскільки адміністративні суди згідно з статтею 162 КАС не наділені повноваженнями закривати провадження у справах про адміністративні правопорушення та зобов'язувати посадових осіб Національної поліції здійснити заходи дисциплінарного впливу щодо своїх працівників.

Згідно з приписами пункту 1 частини першої статті 17 КАС компетенція адміністративних судів поширюється лише на спори щодо оскарження рішень, дій чи бездіяльності суб'єкта владних повноважень.

Зважаючи на обставини справи, досліджені у судовому засіданні докази та системний аналіз положень чинного законодавства України, суд дійшов висновку часткове задоволення позову.

Розподіляючи судові витрати відповідно до статті 94 КАС, суд зазначає, що з Державного бюджету України на користь позивача належить стягнути судовий збір в розмірі 551,20 грн.

Керуючись статтею 19 Конституції України, статтями 9, 122, 222, 251, 268, 280, 283, 287- 289 КУпАП, 2, 69-71, 86, 128, 158-163, 167, 171-2, 254 КАС, суд

постановив:

Адміністративний позов Попова Геннадія Геннадійовича до інспектора Управління патрульної служби у м. Києві 3 батальйону 6 роти Полухіна Станіслава Олександровича, про визнання дій протиправними, скасування постанови у справі про адміністративне правопорушення, закриття провадження у справі, зобов'язання вчинити дії – задовольнити частково.

Визнати протиправними дії інспектора Управління патрульної служби у м. Києві 3 батальйону 6 роти Полухіна Станіслава Олександровича щодо складання постанови у справі про адміністративне правопорушення серії ПС 2 № 949590 від 20 січня 2016 року.

Скасувати постанову у справі про адміністративне правопорушення серії ПС 2 № 949590 від 20 січня 2016 року.

В іншій частині позовних вимог відмовити.

Стягнути з державного бюджету України на користь Попова Геннадія Геннадійовича (ідентифікаційний номер: 2526017815) 551,20 грн. судового збору.

Постанова набирає законної сили після закінчення строку подання апеляційної скарги, якщо таку скаргу не було подано, а у разі подання апеляційної скарги – після розгляду справи апеляційним судом.

Постанова може бути оскаржена до Київського апеляційного адміністративного суду через суд першої інстанції шляхом подання апеляційної скарги протягом десяти днів з дня отримання копії постанови.

Суддя (підпис)

Л. В. Шевченко
Солонянський районний суд
м. Київ
Бугайчук 18:36-25
*2609*14118992*1*1*

КОПІЯ



Справа № 755/7007/19

**Р І Ш Е Н Н Я
ІМЕНЕМ УКРАЇНИ**

"22" липня 2019 р. Дніпровський районний суд м. Києва у складі :
головуючого судді Виниченко Л.М.,
при секретарі Сіренко Д.В.,
розглянувши у відкритому судовому засіданні в залі суду в м. Києві адміністративну справу № 755/7007/19 за позовом Дронько Андрія Петровича до Інспектора Управління патрульної поліції у м. Києві старшого лейтенанта поліції Марусенка Ігоря Васильовича про скасування постанови про накладення адміністративного стягнення,-

у с т а н о в и в :

Дронько А.П. звернувся до Дніпровського районного суду м. Києва із адміністративним позовом у якому просить визнати протиправними дії Інспектора Управління патрульної поліції у м. Києві старшого лейтенанта поліції Марусенка І.В. з приводу складення постанови про адміністративне правопорушення та скасувати її.

Позовні вимоги мотивовано тим, що Інспектором Управління патрульної поліції у м. Києві старшим лейтенантом поліції Марусенко І.В. винесено постанову якою його притягнуто до адміністративної відповідальності за ч. 3 ст. 122 КУпАП за порушення вимог п. 17.1 ПДР України.

Вказує, що він рухався по маршруту встановленим диспетчером з просп. Повітрофлотського, 50 на вул. Гарматну, 47 по смузі для маршрутних транспортних засобів. Під час руху по смузі для маршрутних транспортних засобів по бульвару Чоколівському, 36, його було зупинено інспектором поліції, який повідомив про порушення правил дорожнього руху, пов'язане із рухом по смузі для міського транспорту.

На пояснення про те, що він являється автомобільним самозайнятим перевізником, надає послуги з перевезення пасажирів на таксі, обслуговування даних послуг здійснюється виключно на автомобілі таксі, який відповідає вимогам закону та технічним стандартам, за наявності усіх необхідних для даного виду діяльності документів.

Інспектор повідомив, що таксі не являється міським транспортом і в розумінні правил дорожнього руху під поняттям таксі мається на увазі маршрутне таксі.

Вказану постанову вважає незаконною та такою, що підлягає скасуванню з підстав того, що дійсні обставини справи відповідачем не встановлювалися, не бралися до уваги пояснення, заперечення та зауваження з приводу ситуації яка склалася, та відсутності у постанові доказів на яких ґрунтуються висновок про вчинення адміністративного правопорушення.

Ухвалою Дніпровського районного суду м. Києва від 13.05.2019 року відкрито провадження у справі (а.с. 30-31).

Позивач в судове засідання не з'явився, будучи належним чином повідомлений

Дніпровський районний суд

міста Києва

Виниченко 22.07.2019 17:41:49



*2604*27881378*1*

скарги всіма учасниками справи, якщо апеляційну скаргу не було подано.

У разі подання апеляційної скарги рішення, якщо його не скасовано, набирає законної сили після повернення апеляційної скарги, відмови у відкритті чи закритті апеляційного провадження або прийняття постанови судом апеляційної інстанції за наслідками апеляційного перегляду.

Учасники справи:

Позивач – Дронько Андрій Петрович, місце проживання: 02152, м. Київ, вул. Серафимовича, буд. 19, кв. 12, реєстраційний номер облікової картки платника податків 2616815872.

Відповідач – Інспектор Управління патрульної поліції у м. Києві старший лейтенант поліції Марусенко Ігор Васильович, місцезнаходження: 03680, м. Київ, вул. Народного ополчення, 9.

Повний текст рішення складено 22 липня 2019 року.

Суддя

Згідно з оригіналом
Рішення (указів) набрав(ли) законної сили 08.08.2019 р.
Оригінал рішення (указів) знаходиться в матеріалах справи
№ 257/19/19/14 за Дніпропетровським районним судом м. Києва
Дата: 08.08.2019
Суддя:
Секретар суду:

Дніпропетровський районний суд
міста Києва
Вивчено 22.07.2019 17:41:49
*2604*27881378*1*1*

Пропозиція: врахувати позитивний всесвітній досвід та законодавчо надати право рухатися по полосі громадського транспорту автомобілям таксі. Частково питання вирішене завдяки вступу в дію постанови Кабінету Міністрів України від 13 травня 2020 р. № 370 <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/370-2020-%D0%BF>

*враховано в законопроекті

*можливо варто, для автомобілів таксі як для транспортних засобів спеціалізованого призначення, запровадити жовті номери як для маршрутного транспорту (як додатковий номерний знак).

7.6 Стоянки таксі.

Переважаюча частина перевезень на таксі здійснюється через використання послуг інформаційно-диспетчерських служб (ІДС) або з використанням мобільних додатків побудованих на сучасних технологічних платформах.

Проте, в кожному місті України існують місця підвищеного попиту на послуги таксі, де пасажиру потрібно отримати послугу «тут і зараз». Аеропорти, автовокзали, торгові центри, розважальні та спортивні комплекси, культурні та туристичні місця, тощо - є місцями підвищеного попиту на послуги таксі. Як правило, в безпосередній близькості таких місць утворюються стихійні стоянки таксі. За рідкісним винятком, доступ до місць, де є висока ймовірність появи потенційного клієнта, надійно закритий корупційними або кримінальними способами. Право взяти клієнта має обмежене коло осіб, які в будь-якій формі (корупційній або кримінальній) створили схему захисту цього місця від зазіхань «чужаків». Проблема доступу до стоянок таксі всіх легальних перевізників впливає на фінансові показники ефективності роботи таксистів, збільшує холості пробіги, змушує паркуватися на тротуарах чи на проїзній частині з порушенням ПДР.

Люди страждають, поліція ігнорує: Гончарука закликали взятися за нелегальні таксі в Києві -
<https://www.obozrevatel.com/kiyany/life/lyudi-stradayut-politsiya-ignoriruet-goncharuka-prizvali-vzyatsya-za-nelegalnyie-taksi-v-kyeve.htm?fbclid=IwAR2hesyOYKlIAAVc8BpSFJTKi-4ToweZCXf3Rn8P0O31jNfD6PrWKjai3Zc>

Пропозиція:

1. Законом надати право доступу до стоянок таксі всім легальним перевізникам на таксі.
 2. Законом зобов'язати органи місцевого самоврядування створити міські мережі стоянок таксі в місцях підвищеного попиту на послуги таксі.
 3. Законом зобов'язати органи місцевого самоврядування при розробці планів розвитку та забудови території міст/селищ на етапі погодження будівництва готелів, торгівельних, розважальних та бізнес центрів планувати створення стоянок таксі в таких місцях.
- Враховано в законопроекті.

7.7 Професія водій таксі як позитивний елемент безпечного та якісного ринку таксі.

Сьогодні на ринку таксі панує повна анархія. Водієм таксі сьогодні може стати будь-яка особа без будь-якого контролю стану здоров'я, психіки, професійних навичок – тому рівень водіїв сьогоднішнього таксі є в більшості непрофесійним, низькоякісним а інколи навіть небезпечним.

Низькокваліфіковані водії не бояться будь-якого покарання, не бояться позбутися права працювати в якійсь службі таксі чи автопарку. Якщо водія виженуть за крадіжки, часті порушення ПДР чи за часті ДТП з одного місця – він піде і влаштується в інше місце, де продовжить красти, порушувати ПДР та потрапляти в ДТП.

Вседозволеність та безкарність призводить до частих порушень водіями ПДР, аварій з вини таких водіїв, травм та жертв пасажирів.

Пропозиції:

- врахувати світовий досвід і допускати до перевезень пасажирів здорових та професійних водіїв (враховано в законопроекті);
- водій таксі – це професія з певними вимогами (здоров'я, стан психіки, відсутність судимості, стаж водіння, тощо) та умовами допуску до перевезень пасажирів (враховано в законопроекті);
- створити єдину електронну базу водіїв таксі з цифровим профілем кожного водія таксі, де відображати всі його порушення ПДР, потрапляння в ДТП, інші порушення;
- за певні або часті порушення позбавляти недобросовісних водіїв права працювати в таксі та перевозити пасажирів.

7.8 GPS таксометр як засіб вимірювальної техніки.

Чи потрібно і чи можливо GPS таксометр визнавати засобом вимірювальної техніки?

7.9 Спеціальні дитячі крісла в таксі.

В 2019 році вступив в дію Закон № 1150 «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо встановлення відповідальності за порушення правил перевезення дітей», яким запровадили штрафи (перше порушення 510 грн, наступне 850 грн) за перевезення дітей без дитячих автокрісел.

Чинна сьогодні редакція Правил дорожнього руху (ПДР) має протиріччя стосовно того, як потрібно перевозити дітей:

Відповідно до абз. б п. **21.11 ПДР забороняється перевозити дітей**, зріст яких менше 145 см або тих, що не досягли 12-річного віку, — **у транспортних засобах, обладнаних ременями безпеки, без використання Спеціальних Засобів, що дають змогу пристебнути дитину за допомогою ременів безпеки, передбачених конструкцією цього транспортного засобу**; на передньому сидінні легкового автомобіля — без використання зазначених спеціальних засобів; на задньому сидінні мотоцикла та мопеда.

В жодному чинному законі, ні в ПДР та Правилах надання послуг пасажирського автомобільного транспорту затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 р. № 176, **не зазначено поняття «спеціальні засоби», які використовуються в транспортних засобах.**

В той же час відповідно до абзацу в п. 2.3. цих же ПДР для забезпечення безпеки дорожнього руху водій зобов'язаний на автомобілях, обладнаних засобами пасивної безпеки (підголовники, ремені безпеки), користуватися ними і не перевозити пасажирів, не пристебнутих ременями безпеки.

Дозволяється не пристібатися особі, яка навчає водінню, якщо за кермом учень, а в населених пунктах, крім того, водіям і пасажирам з інвалідністю, фізіологічні особливості яких заважають користуватися ременями безпеки, **водіям і пасажирам** оперативних та спеціальних транспортних засобів і **таксі**.

Разом з тим, відповідно до п.п. 5 п. 156 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 р. № 176, **пасажир таксі має право перевозити на руках дитину дошкільного віку на задньому сидінні**.

Отже, станом на сьогодні три чинні, рівнозначні юридично підзаконні акти по різному трактують, як потрібно перевозити дітей в автомобілі таксі.

Ознайомитись з Європейським досвідом та позицією Євросоюзу щодо використання дитячих автокрісел в легкових автомобілях (крім таксі) можна за посиланням: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/poland/seat_belts_en.htm?fbclid=IwAR0Rkz8qoLIzn9buHTNBOTRlguU2mu24mxogSEqDJ0XoVD6ZYdRqasCWk

Переклад прикладів Європейського досвіду та позиції Євросоюзу щодо використання дитячих авто крісел в легкових автомобілях (крім таксі) за посиланням: <https://drive.google.com/file/d/1hPArpws9ApyG87ydHIGzKe186RSkrOd2/view>

Пропозиції:

- внести зміни в закон №1150;
- запровадити обов'язкове використання дитячих автокрісел при перевезенні дітей тільки в приватних легкових автомобілях особистого користування (крім таксі);
- зобов'язати Кабінет Міністрів України привести свої нормативно-правові акти у відповідність із законом №1150.

7.10. Відсутність стимулів від держави для перевізників на таксі працювати легально, підвищувати якість та оновлювати автомобілі таксі, робити послуги таксі якіснішими та безпечнішими.

Нажаль, станом на сьогодні в Україні створені такі умови, коли на ринку таксі вигідно працювати саме нелегально і цю ситуацію потрібно змінити.

В європейських країнах є позитивний досвід стимулювання перевізників на таксі працювати легально, ще й регулярно оновлювати автомобілі таксі для забезпечення максимальної безпеки та комфорту пасажирів таксі. Європейські таксистки (власники ліцензії і платники податків) мають право один раз протягом кількох років придбати автомобіль таксі зі спеціальною знижкою (інколи до 40% від вартості) для роботи в таксі.

Ось декілька прикладів спеціальних знижок на автомобілі із європейської виставки таксі:

NEUWAGEN

Auris

Executive, Touring Sports, Hybrid, 1.8-i-VVT-i, Stufenloses Automatikgetriebe
Systemleistung: 136 PS

Motor / Technik
 - Leistung: 73 kW (99 PS)
 - Hubraum: 1.798 cm³
 - Stufenloses Automatikgetriebe
 - 4-Zyl

Serienausstattung Basis

- Smart-Stop-Automatik
- Klimautomatik
- Shark-fin Antenne
- Gepäckraumtrennzeit
- Außenspiegel in Wagenfarbe lackiert, elektrisch einstell- und beheizbar, mit integrierten Blinkleuchten
- Fahreritz, höhenverstellbar
- 4-Z Multi-Info Farbdisplay
- und weitere Ausstattungen

Zusätzliche Serienausstattung Executive

- Teilerhitzerheizung
- Privacy Glas, verstärkte Tönung der hinteren Seitenfenster
- Klimautomatik, separate
- Temperaturreglung für Fahrer und Beifahrer
- Digital Antenne (DAB)
- Shark-fin Antenne
- Gepäckraumtrennzeit
- Gepäckraumboden, höhenverstellbar
- Smart Key und Start System

Sonderausstattung

- Außenspiegel in Wagenfarbe lackiert, elektrisch einstell- und beheizbar, mit integrierten Blinkleuchten
- Außenspiegel in Wagenfarbe lackiert, elektrisch einstell-, beheiz- und anklappbar, mit integrierten Blinkleuchten
- Sitzheizung vorn
- Fahreritz, höhenverstellbar
- Fahrer- und Beifahreritz, höhenverstellbar
- Lederausstattungsset für Fahrer, elektrisch
- Fernlichtassistent
- Tagfahrlicht (LED)
- Abblendschutzlampe
- Nebelschleiernebel
- 4-Z Multi-Info Farbdisplay
- Innenregel, automatisch und stufenlos abblenkb
- Spurrhythmiassistent
- und weitere Ausstattungen

Sonderausstattung

- schneeweiß / Ledererausstattung, anthrazit
- Ledererausstattung
- SkyView Panorama-Glasdach

BASISPREIS AB* 24.190,00 €

Serienausstattung Executive: 1.800,00 €

Sonderausstattung: 0,00 €

Zulassung / Überführungskosten: 650,00 €

KAUFPREIS brutto **30.240,00 €**


KAUFPREIS netto inkl. Taxi-Paket **21.265,29 €**
 Ausgestelltes Fahrzeug: (zzgl. MwSt)

Unverbindliche Preisangabe für den Typen-Panorama-Glasdach, Typen-Preis 5.388,00 €

Information über Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Stromverbrauch i.S.d. Pkw-ENVKV

Marken	Typen	Kraftstoff	Super	bioethanol
Auris	Executive	andere Energieflüssigke		
Modell	Touring Sports, Hybrid, 1.8-i-VVT-i, Stufenloses Automatikgetriebe	andere Energieflüssigke		
Leistung	73,0 kW	Motor des Fahrzeuges	1435 kg	
Kraftstoffverbrauch		kombiniert:	4,0	l/100 km
		sonstige:	3,9	l/100 km
		autonome:	3,9	l/100 km
		kombiniert:	92	g/km
CO₂-Emissionen		kombiniert:	149	g/km
Stromverbrauch				

Die angegebenen Werte sind unter Berücksichtigung der gesetzlichen Bestimmungen für die Berechnung des Kraftstoffverbrauchs, der CO₂-Emissionen und des Stromverbrauchs zu verstehen. Die Werte sind unter Berücksichtigung der gesetzlichen Bestimmungen für die Berechnung des Kraftstoffverbrauchs, der CO₂-Emissionen und des Stromverbrauchs zu verstehen. Die Werte sind unter Berücksichtigung der gesetzlichen Bestimmungen für die Berechnung des Kraftstoffverbrauchs, der CO₂-Emissionen und des Stromverbrauchs zu verstehen. Die Werte sind unter Berücksichtigung der gesetzlichen Bestimmungen für die Berechnung des Kraftstoffverbrauchs, der CO₂-Emissionen und des Stromverbrauchs zu verstehen.

ŠKODA


Superb Style 2,0l TDI 110 kW (150 PS) 6-Gang-DSG

Technische Daten: 4-Zylinder-Reihen-Dieselmotor
Hubraum: 1.968 cm³
Leistung: 110 kW (150 PS) bei 3.500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 218 km/h
Schadstoffnorm: Euro 6
Versicherungseinstufungen: 18/23/24 (HP/VK/TK)

Farbe:
Seriensausstattung: Black-Magic Perleffekt

- ABS/ASR,ESP/EDS, hydraulischer Bremsassistent
- Fahrer- u. abschaltbarer Beifahrerairbag, Seitenairbags vorn, Kopf-irbags, Fahrerkniesairb.
- Elektrische Fensterheber vorn und hinten
- Elektrisch einstellbare und beheizbare Außenspiegel inkl. Integrierter Blinkleuchten
- Höhen- und längeneinstellbares Lenkrad
- Klimaanlage Climatronic vollautomatisch, inkl. Kühlbarem Handschuhfach, Geruchsfilter
- Regensensor

Den Superb Style 2,0l TDI 110 kW 6-Gang-DSG gibt es ab **EURO 30.411,76***

Mehrsausstattung:

- Ausstattungspaket Premium Glamour
- Lederausstattung Glamour
- Ausstattungspaket Business Amundsen
- Standheizung
- Klimaanlage Climatronic (3-Zonen)
- Parklenkassistent 3.0
- KESSY
- Komfortöffnung el. Heckklappe
- Adaptiver Abstandsassistent ACC
- Dynamischer Licht Assistent (LA & BS)
- 19" Leichtmetallfelgen Sirius

EURO 38.252,12*

Taxipaket der Firma INTAX:

- Hochwertige folioCar® - Folierung in Taxifarbe
- Hellelfenbein
- Taxameter-Vorrüstung
- Taxameter-Konsole
- Funk-Vorrüstung (ohne separat bestellbare Antenne/ Antennenleitung)
- Dachzeichen-Vorrüstung mit Halterung für Klensie Argo Dachzeichen
- Taxi-Notalarmanlage mit integriertem Stillen Alarm
- Zentral-Innenlichtschaltung
- Taxi-Kurzbedienungsanleitung

EURO 990,-*

Extras der Firma INTAX:

- Paket Comfort 024 (Dachantenne Funk sowie Telefon und beleuchteter Dachzeichen-Schalter)
- Paket Exklusiv H06 (Taxameter HALE MCT-06; Dachzeichen mit Stille Alarm und folioCar Pflege-Set)
- Funkgerät Motorola CM360
- Funkgeräte-Konsole, in Verbindung mit Funkgerät

EURO 1.691,-*

Preis des ausgestellten Fahrzeuges **EURO 40.933,12***
(inkl. INTAX Umbau)

Preis des ausgestellten Fahrzeuges abzgl. empf. Taxi Nachlass **EURO 33.282,70***

*unverbindliche Preisempfehlung ab Importlager zzgl. 19 % MwSt.

Пропозиції:

- використати позитивний досвід стимулювання перевізників на таксі працювати легально, ще й регулярно оновлювати автомобілі таксі для забезпечення максимальної безпеки та комфорту пасажирів таксі;
- після одного року законної діяльності та сплати податків, надати перевізнику на таксі право 1 раз на 5 років придбати автомобіль вітчизняного виробництва/крупновузлової зборки без ПДВ. Даний автомобіль не підлягає продажу протягом 5 років. У разі продажу раніше 5 років, перевізник зобов'язаний сплатити у повному розмірі ПДВ.
- Враховано законопроектом.

8. Неправдива інформація і чутки про легалізацію та дороге таксі:

8.1 Невірною є інформація, що легалізація та податки є суттєвою складовою вартості перевезення на таксі і сильно впливають на здорожчання послуг таксі.

Щомісячне податкове навантаження на таксиста сьогодні
Єдиний податок – 944,6 грн. + ЄСВ – 1039,06 грн. = **1983,66 грн./міс.**
1983,66 грн/міс : 22 робочих дні = 90 грн/день

Великі міста	Середні міста	Маленькі міста
<ul style="list-style-type: none">➤ 1 робочий день – мінімум 10 оплачених поїздок➤ 90 грн/день : 10 поїздок = 9 грн (середнє податкове навантаження на поїздку)➤ Середня вартість поїздки = 180 грн➤ Приблизно 5 % від вартості поїздки	<ul style="list-style-type: none">➤ 1 робочий день – мінімум 15 оплачених поїздок➤ 90 грн/день : 15 поїздок = 6 грн (середнє податкове навантаження на поїздку)➤ Середня вартість поїздки = 100 грн➤ Приблизно 6 % від вартості поїздки	<ul style="list-style-type: none">➤ 1 робочий день – мінімум 20 оплачених поїздок➤ 90 грн/день : 20 поїздок = 4,5 грн (середнє податкове навантаження на поїздку)➤ Середня вартість поїздки = 50 грн➤ Приблизно 9 % від вартості поїздки

* Розмір єдиного податку встановлюється місцевими органами самоврядування

* У запропонованій реформі таксі податкове навантаження на перевізника зменшується

Висновок: податки не є суттєвою складовою вартості поїздки на таксі та сукупних витрат перевізника і в середньому складають 5-10% від вартості поїздки. Для успішної реалізації реформи – податкове навантаження потрібно зменшити.

*зменшення податкового навантаження запропоновано в законопроекті.

8.2 Невірною є інформація, що легальне таксі суттєво дорожче ніж нелегальне.

		Дата - 18.09.19								
Адрес	Время	Элит			Убер			Уклон		
		Эл	Уб	Э\Уб	Укл	Э\Укл	Эк	Э\Эк		
Тимошенко, 25 - Горького, 60	8.30	272	255	6%	138	49%	184	32%		
Олейника вул., 21 - Коцюбинського, 1		277	186	33%	155	44%	209	25%		
Ломоносова ул., 50/2 - Иллінська вул., 18		248	335	-35%	159	36%	187	25%		
Жиланская, 75 - Драгомирова, 15	12.30	194	87	55%	83	57%	143	26%		
Московская, 24 - Львовская пл., 8		180	79	56%	77	57%	119	34%		
Горького, 176 - Ярославская, 32	16.30	180	116	36%	83	54%	148	18%		
Маяковского, 15 - Григоренко, 40		268	145	46%	127	53%	177	34%		
Голосеевский, 130\57 - Ирпенская, 76		268	143	47%	146	46%	204	24%		
Курчатова, 6 -Проспект Правды, 64		248	196	21%	143	42%	191	23%		
Горького, 60 - Тимошенко , 25	18.30	285	304	-7%	197	31%	180	37%		
Коцюбинського, 1 - Олейника, 21		308	407	-32%	217	30%	209	32%		
Ильинская, 18 - Ломоносова, 50		281	350	-25%	185	34%	191	32%		
Жиланская, 75 - Драгомирова, 15	21.30	161	213	-32%	110	32%	133	17%		
Московская, 24 - Львовская пл., 8		144	151	-5%	88	39%	110	24%		
Горького, 176 - Ярославская, 32		139	189	-36%	127	9%	138	1%		

		Дата - 03.10.19														
Адрес	Время	Элит				Убер				Уклон						
		Стан.	Биз.	Пр.	У-Х	%	У-S	%	У-В	%	Стан.	%	Комф.	%	Биз.	%
Тимошенко, 25 - Горького, 60	8.30	261	306	367	159	64%	174	76%	412	-11%	129	102%	168	82%	186	97%
Олейника вул., 21 - Коцюбинського, 1		277	325	389	292	-5%	317	3%	431	-10%	155	79%	199	63%	219	78%
Ломоносова ул., 50/2 - Иллінська вул., 18		248	292	352	170	46%	185	58%	433	-19%	141	76%	183	60%	202	74%
Борисполь (D) - Набережно-Крещат. 1		614	761	921	374	64%	476	60%	798	15%	372	65%	443	72%	474	94%
Еспланадная 17 - Борисполь (D)		597	746	903	518	15%	610	22%	674	34%	401	49%	476	57%	509	77%
Жиланская, 75 - Драгомирова, 15	12.30	194	233	285	78	149%	87	168%	238	20%	87	123%	115	103%	130	119%
Московская, 24 - Львовская пл., 8		180	216	264	69	161%	77	181%	221	19%	63	186%	85	154%	97	172%
Горького, 176 - Ярославская, 32	+/-	180	213	263	105	71%	114	87%	305	-14%	83	117%	110	94%	123	114%
Маяковского, 15 - Григоренко, 40	16.30	268	315	379	208	29%	243	30%	518	-27%	127	111%	164	92%	181	109%
Голосеевский, 130\57 - Ирпенская, 76		268	315	378	133	102%	144	119%	377	0%	168	60%	215	47%	236	60%
Курчатова, 6 -Проспект Правды, 64		+/-	248	292	353	138	80%	149	96%	391	-10%	143	73%	184	59%	202
Хмельницького 53 - Борисполь (D)	18.30	632	785	945	365	73%	460	71%	805	17%	351	80%	418	88%	447	111%
Горького, 60 - Тимошенко , 25		285	338	403	206	38%	226	50%	421	-4%	152	88%	198	71%	219	84%
Коцюбинського, 1 - Олейника, 21		308	364	432	332	-7%	363	0%	528	-18%	164	88%	211	73%	232	86%
Ильинская, 18 - Ломоносова, 50		+/-	281	333	397	266	6%	315	6%	567	-30%	194	45%	252	32%	278
Борисполь (D) - Велика Васильк. 100	21.30	549	687	838	311	77%	389	77%	676	24%	335	64%	398	73%	426	97%
Жиланская, 75 - Драгомирова, 15		168	203	250	234	-28%	259	-22%	228	10%	103	63%	137	48%	154	62%
Московская, 24 - Львовская пл., 8		+/-	151	183	226	219	-31%	246	-26%	204	11%	63	140%	85	115%	97
Горького, 176 - Ярославская, 32		145	173	216	260	-44%	284	-39%	287	-25%	122	19%	162	7%	181	19%

		Дата - 17.10.19															
Адрес	Время	Элит				Убер				Уклон							
		Стан.	Биз.	Пр.	У-Х	%	У-S	%	У-В	%	Стан.	%	Комф.	%	Биз.	%	
Тимошенко, 25 - Горького, 60	8.30	261	306	367	143	83%	157	95%	378	-3%	129	102%	168	82%	186	97%	
Олейника вул., 21 - Коцюбинського, 1		266	312	374	174	53%	188	66%	438	-15%	155	72%	199	57%	219	71%	
Ломоносова ул., 50/2 - Иллінська вул., 18		+/-	238	280	338	198	20%	217	29%	401	-16%	135	76%	175	60%	194	74%
Борисполь (D) - Набережно-Крещат. 1		614	761	921	351	75%	443	72%	756	22%	394	56%	470	62%	503	83%	
Еспланадная 17 - Борисполь (D)		597	746	903	350	71%	432	73%	691	31%	349	71%	415	80%	444	103%	
Жиланская, 75 - Драгомирова, 15	12.30	194	233	285	82	137%	90	159%	245	16%	76	155%	101	131%	114	150%	
Московская, 24 - Львовская пл., 8		+/-	180	216	264	73	147%	82	163%	236	12%	63	186%	85	154%	97	172%
Горького, 176 - Ярославская, 32	16.30	180	213	263	110	64%	120	78%	324	-19%	102	76%	135	58%	152	73%	
Маяковского, 15 - Григоренко, 40		258	303	364	207	25%	241	26%	514	-29%	127	103%	164	85%	181	101%	
Голосеевский, 130\57 - Ирпенская, 76		268	315	378	135	99%	146	116%	387	-2%	146	84%	187	68%	205	84%	
Курчатова, 6 -Проспект Правды, 64		+/-	248	292	353	139	78%	150	95%	394	-10%	142	75%	183	60%	201	76%
Хмельницького 53 - Борисполь (D)	18.30	632	785	945	382	65%	485	62%	820	15%	364	74%	433	81%	463	104%	
Горького, 60 - Тимошенко , 25		285	338	403	222	28%	243	39%	417	-3%	149	91%	193	75%	214	88%	
Коцюбинського, 1 - Олейника, 21		+/-	308	364	432	265	16%	287	27%	449	-4%	153	101%	197	85%	217	99%
Ильинская, 18 - Ломоносова, 50		281	333	397	250	12%	272	22%	428	-7%	136	107%	176	89%	194	105%	
Борисполь (D) - Велика Васильк. 100	21.30	549	687	838	310	77%	388	77%	674	24%	356	54%	424	62%	454	85%	
Жиланская, 75 - Драгомирова, 15		168	203	250	76	121%	84	142%	228	10%	78	115%	104	95%	118	112%	
Московская, 24 - Львовская пл., 8		+/-	144	174	216	74	95%	82	112%	204	6%	63	129%	85	105%	97	123%
Горького, 176 - Ярославская, 32		139	165	207	84	65%	92	79%	250	-17%	102	36%	135	22%	152	36%	

		Дата - 18.12.19															
Адрес	Время	Элит				Убер				Уклон							
		Стан.	Биз.	Пр.	У-Х	%	У-S	%	У-В	%	Стан.	%	Комф.	%	Биз.	%	
Тимошенко, 25 - Горького, 60	8.30	261	306	367	182	43%	200	53%	407	-10%	196	33%	337	-9%	373	-2%	
Олейника вул., 21 - Коцюбинського, 1		266	312	374	178	49%	194	61%	454	-18%	250	6%	454	-31%	500	-25%	
Ломоносова ул., 50/2 - Иллінська вул., 18		+/-	238	280	338	213	12%	234	20%	436	-22%	169	41%	238	18%	263	29%
Борисполь (D) - Набережно-Крещат. 1		614	762	921	383	60%	481	58%	870	6%	901	-32%	1074	-29%	1149	-20%	
Еспланадная 17 - Борисполь (D)		597	746	903	383	56%	477	56%	752	20%	435	37%	549	36%	587	54%	
Жиланская, 75 - Драгомирова, 15	12.30	194	233	285	83	134%	92	153%	251	14%	76	155%	101	131%	114	150%	
Московская, 24 - Львовская пл., 8		+/-	180	216	264	75	140%	84	157%	246	7%	74	143%	100	116%	114	132%
Горького, 176 - Ярославская, 32	16.30	180	213	263	118	53%	130	64%	359	-27%	91	98%	120	78%	135	95%	
Маяковского, 15 - Григоренко, 40		258	303	364	135	91%	146	108%	394	-8%	140	84%	180	68%	199	83%	
Голосеевский, 130\57 - Ирпенская, 76		268	315	378	148	81%	161	96%	432	-13%	160	68%	206	53%	226	67%	
Курчатова, 6 -Проспект Правды, 64		+/-	249	292	353	145	72%	157	86%	420	-16%	157	59%	201	45%	221	60%
Хмельницького 53 - Борисполь (D)	18.30	632	785	945	448	41%	575	37%	958	-1%	421	50%	500	57%	535	77%	
Горького, 60 - Тимошенко , 25		285	338	403	190	50%	206	64%	475	-15%	161	77%	209	62%	231	74%	
Коцюбинського, 1 - Олейника, 21		+/-	309	365	432	318	-3%	345	6%	478	-10%	198	56%	255	43%	281	54%
Ильинская, 18 - Ломоносова, 50		281	333	397	299	-6%	326	2%	426	-7%	165	70%	214	56%	236	68%	
Борисполь (D) - Велика Васильк. 100	21.30	549	687	838	314	75%	393	75%	687	22%	335	64%	398	73%	426	97%	
Жиланская, 75 - Драгомирова, 15		168	203	250	80	110%	88	131%	237	5%	86	95%	114	78%	129	94%	
Московская, 24 - Львовская пл., 8		+/-	151	183	226	66	129%	73	151%	206	10%	79	91%	107	71%	121	87%
Горького, 176 - Ярославская, 32		145	173	216	103	41%	112	54%	296	-27%	89	63%	118	47%	132	64%	
Среднее значение по цене в процентах	-					51%		57%		-3%		39%		29%		43%	

Дата - 18.12.19																
Адрес	Время	Элит				Убер				Уклон						
		Стан.	Биз.	Пр.	U-X	%	U-S	%	U-B	%	Стан.	%	Комф.	%	Биз.	%
Тимошенко, 25 - Горького, 60	8.30 +/-	261	306	367	182	43%	200	53%	407	-10%	196	33%	337	-9%	373	-2%
Олійника вул., 21 - Коцюбинського, 1		266	312	374	178	49%	194	61%	454	-18%	250	6%	454	-31%	500	-25%
Ломоносова ул., 50/2 - Иллінська вул., 18		238	280	338	213	12%	234	20%	436	-22%	169	41%	238	18%	263	29%
Борисполь (D) - Набережно-Крещат. 1		614	762	921	383	60%	481	58%	870	6%	901	-32%	1074	-29%	1149	-20%
Эспланадная 17 - Борисполь (D)		597	746	903	383	56%	477	56%	752	20%	435	37%	549	36%	587	54%
Дата - 28.12.19																
Адрес	Время	Элит				Убер				Уклон						
		Стан.	Биз.	Пр.	U-X	%	U-S	%	U-B	%	Стан.	%	Комф.	%	Биз.	%
Тимошенко, 25 - Горького, 60	8.30 +/-	218	255	306	168	30%	183	39%	328	-7%	129	69%	168	52%	186	65%
Олійника вул., 21 - Коцюбинського, 1		222	260	312	205	8%	223	17%	368	-15%	198	12%	254	2%	280	11%
Ломоносова ул., 50/2 - Иллінська вул., 18		199	234	282	226	-12%	244	-4%	373	-24%	135	47%	175	34%	194	45%
Борисполь (D) - Набережно-Крещат. 1		517	648	786	346	49%	440	47%	721	9%	323	60%	385	68%	412	91%
Эспланадная 17 - Борисполь (D)		504	636	772	309	63%	388	64%	658	17%	340	48%	404	57%	432	79%
Жиланская, 75 - Драгомирова, 15	12.30 +/-	186	223	272	87	114%	96	132%	262	4%	91	104%	122	83%	137	99%
Московская, 24 - Львовская пл., 8		172	206	253	79	118%	88	134%	249	2%	64	169%	87	137%	99	156%
Горького, 176 - Ярославская, 32	16.30 +/-	172	204	251	177	-3%	192	6%	361	-30%	87	98%	115	77%	129	95%
Маяковского, 15 - Григоренко, 40		258	303	364	167	54%	184	65%	457	-20%	178	45%	229	32%	253	44%
Голосевский, 130/57 - Ирпенская, 76		258	303	363	223	16%	241	26%	404	-10%	223	16%	286	6%	314	16%
Курчатова, 6 - Проспект Правды, 64		239	281	339	174	37%	189	49%	420	-19%	164	46%	210	34%	231	47%
Хмельницкого 53 - Борисполь (D)		612	762	917	453	35%	584	30%	942	-3%	430	42%	512	49%	548	67%
Горького, 60 - Тимошенко , 25	18.30 +/-	274	324	387	148	85%	159	104%	413	-6%	148	85%	192	69%	212	83%
Коцюбинского, 1 - Олейника, 21		296	350	415	143	107%	155	126%	405	2%	168	76%	216	62%	238	74%
Ильинская, 18 - Ломоносова, 50		270	320	382	127	113%	137	134%	364	5%	165	64%	214	50%	236	62%
Борисполь (D) - Велика Васильєв. 100		532	668	814	305	74%	381	75%	662	23%	341	56%	406	65%	434	88%
Жиланская, 75 - Драгомирова, 15		168	203	250	80	110%	88	131%	236	6%	79	113%	105	93%	119	110%
Московская, 24 - Львовская пл., 8	21.30 +/-	151	183	226	65	132%	73	151%	205	10%	71	113%	95	93%	109	107%
Горького, 176 - Ярославская, 32		145	173	216	98	48%	106	63%	278	-2%	89	63%	117	48%	131	65%
Среднее значение по цене в процентах	-					51%		57%		-2%	58%		52%		68%	

В наведених вище таблицях моніторингу цін таксі в місті Києві чітко видно, що компанії таксі, як правило, мають декілька класів автомобілів таксі (як правило економ, бізнес та преміум) і, відповідно, декілька цінових сегментів вартості поїздки на таксі, що безпосередньо **залежать саме від класу автомобіля**. Така абсолютно **ідентична ситуація є як в легальному, так і в нелегальному таксі**.

Також в наведених таблицях можна побачити, що нелегальне таксі з низькою якістю машин і непрофесійними водіями інколи буває набагато дорожчим, ніж легальне таксі з новим автомобілем та професійним водієм. Тому, **чутки, що таксі дорожче, бо воно легальне – це невірна інформація, основною складовою, від чого залежить вартість проїзду в таксі, є клас автомобіля, його вартість і рівень професіоналізму водія таксі:**

- якщо пасажир везуть на старому авто з іноземною реєстрацією (тимчасовий ввіз) або старому автомобілі вартістю до 3000 \$, а водіїв набирають всіх підряд (наркоманів, алкозалежних, судимих за розбій і тд) - то вартість кілометра в такому «таксі» приблизно 7 грн/км;

- якщо пасажир везуть на машині вартістю до 6000 \$, водіїв набирають всіх підряд, де частина може бути нормальною і адекватною, а частина тих же наркоманів, алкозалежних та судимих за тяжкі злочини і тд вартість кілометра в такому таксі сьогодні 8-9 грн/км;

- якщо пасажир везуть на новій Тойота Корола вартістю 20000 \$ з здоровим професійним водієм, тариф в такому таксі сьогодні 10-11 грн/км;

- якщо пасажир везуть на новій Тойота Камрі вартістю 35000 \$ з здоровим і професійним водієм, то вартість такого таксі сьогодні 12-15 грн/км.

Як бачимо, **різниця у вартості проїзду в різному таксі відносно не велика, в той час, коли різниця в класі/вартості автомобіля, професіоналізму водія, комфорту та безпеки поїздки - величезна, і відрізняється в рази!**

Вибір у пасажир великий, комфорт, безпеку та ціну вибирає сам пасажир.

8.3 Основні складові, від яких залежить вартість перевезення на таксі.

Тепер давайте розглянемо, як приблизно розподіляються гроші з оплаченою пасажиром поїздки вартістю 200 грн:

- до 18% паливо - 36 грн;

- до 5% податки- 10грн;

- від 10 до 35% - 70грн !!! комісія диспетчерської (середня 20% - 40грн)

- близько 20-25% зарплата найманого водія - 40грн;

- до 5% техобслуговування і ремонт автомобіля - 10 грн;

- 10% амортизація / накопичення на заміну автомобіля - 20грн;

- близько 20% дохід власника автомобіля - 40 грн.

З наведеного прикладу ми бачимо, що комісія диспетчерської є суттєвою складовою вартості поїздки в таксі, вищою, ніж дохід водія чи власника автомобіля, ніж витрати на паливо та обслуговування автомобіля, в рази вищою від податкової складової.

Висновок: з появою онлайн посередників/агрегаторів, завдяки можливості ігнорування законодавства України агрегаторами/посередниками та несплатою податків агрегаторами/посередниками в Україні - доходи перевізників/водіїв зменшились, комісії посередників суттєво зросли та стали основною складовою вартості поїздки. Для покращення безпеки та якості перевезень на таксі перевізникам/водіям потрібно збільшити дохід, а комісію посередників хоча б в економ сегменті можливо потрібно зменшувати. Нести певну відповідальність та сплачувати податки в Україні повинні як перевізники, так і агрегатори/посередники.

9. Додаткова інформація про специфіку ринку таксі в Україні та світі.

Таксі у всьому світі таксі це елемент транспортної інфраструктури міста. У всьому світі ринки таксі, ліцензії та регулювання є місцевим.

Пропозиції:

- в рамках децентралізації в Україні та, враховуючи світовий досвід, пропонуємо поступово передавати регулювання ринку таксі на міста, що дозволить **зробити ліцензування простішим та дешевшим для перевізників, знизить плату за вартість ліцензії в 10 разів** (національна ліцензія сьогодні коштує суму, еквівалентну 1 мінімальному прожитковому мінімуму - 2027 грн, а ліцензія, видана місцевими органами влади, коштуватиме 1/10 мінімальному прожитковому мінімуму – 202 грн);

- впроваджувати саморегулювання.

*Враховано в законопроекті.

10. Потенціал податкових надходжень сьогодні при діючому оподаткуванні та при реалізації запропонованої ліберальної реформи таксі в Україні:

10.1 Потенціал податкових надходжень сьогодні при діючому оподаткуванні:

Від легалізації перевізників:

- єдиний податок II група (оборот до 5млн грн/рік) – 200 тисяч таксистів x 944,6 грн./ЄП x 12 місяців = **2,267 млрд.** грн/рік
- ЄСВ – 200 тисяч таксистів x 1039,06 грн./ЄСВ x 12 місяців = **2,495 млрд.** грн/рік

Від легалізації диспетчерських служб:

- до 1000 диспетчерських з загальним оборотом комісії 1,6 млрд. грн./рік, з оборотом кожної до 5 млн. грн./рік, легалізуються як ФОП II групи та сплатять :

- Єдиний податок – **11 335 000** грн/рік (944,6x12x1000)

- ЄСВ (при мінімально двох працівниках) - **24 937 000** грн/рік (1039,06x2x12x1000)

* Додаткові надходження до бюджету з зарплати працівників:

- Податок на доходи фізичних осіб (ПДФО 18%) - 850,14 грн. (850,14*2*12*1000) - **20 403 360** грн.

- Військовий збір (1,5%) – 70,85 грн. (70,85*2*12*1000) - **1 700 400** грн.

- до 200 диспетчерських з загальним оборотом комісії 1,4 млрд. грн./ рік, з оборотом кожної до 7 млн.грн./рік, легалізуються як фізичні чи юридичні особи III групи та сплатять:

- Єдиний податок - **70 000 000** грн./рік (1,4млрд.грн x 5%)

- ЄСВ (при мінімально 4 працівниках) - **10 000 000** грн./рік (1039,06x4x12x200)

* Додаткові надходження до бюджету з зарплати працівників:

- Податок на доходи фізичних осіб (ПДФО 18%) - 850,14 грн. (850,14*4*12*200) - **8 161 344** грн.

- Військовий збір (1,5%) – 70,85 грн. (70,85*4*12*200) - **680 160** грн.

- до 50 диспетчерських з загальним оборотом комісії 7 млрд. грн./ рік, (якщо приблизно 3.5млрд.грн це витрати та 3.5млрд. це прибутки за рік) з оборотом кожної більше 7 млн. грн./рік, легалізуються як юридичні особи на загальній системі оподаткування, стануть платниками ПДВ та сплатять:

-ЄСВ (при мінімально 20 працівниках) – **12 486 000** грн. (1039,06x20x12x50);

- податок на прибуток **630** млн.грн. на рік (3,5млрд. прибутку x **18%**);

-податок на додану вартість (ПДВ 20%) – мінімум **583,3** млн.грн. (3,5млрд. прибутку/6)

* Додаткові надходження до бюджету з зарплати працівників:

- Податок на доходи фізичних осіб (ПДФО 18%) - 850,14 грн. (850,14*20*12*50) - **10 201 680** грн.

- Військовий збір (1,5%) – 70,85 грн. (70,85*20*12*50) - **850 200** грн.

Всього, при діючому оподаткуванні, держава мала б отримувати щорічних податкових платежів від комерційної діяльності з перевезення на таксі:

- від перевізників: єдиного податку - **2,267** млрд. грн та ЄСВ - **2,495** млрд. грн;
- від диспетчерських: податків – **711 335 000** грн. на рік, ЄСВ – **47 423 000** грн та ПДВ - мінімум **583,3** млн.грн. ;
- **всього щороку: податків – 2 978 335 000 грн, ЄСВ – 2 542 423 000 грн. та ПДВ - мінімум 583,3 млн.грн.**

*Додаткові надходження до бюджету з зарплати працівників диспетчерських служб:

- Податок на доходи фізичних осіб (ПДФО 18%) – мінімум **38 766 384** грн.

- Військовий збір (1,5%) – мінімум **3 230 760** грн.

*Згідно даних ДФС України сума податкових платежів за видом "Н49.32 Надання послуг таксі" за 2018й рік склала тільки **68 519 530** грн, що є майже в 44 рази менше чи лише 2% від можливої суми податкових надходжень. При цьому згідно даних ДФС, ФОП сплатили – 51 851 000 грн, а юридичні особи сплатили – 16 668 440 грн. податкових платежів.

Тобто, можливо, що без реформи таксі у 2020 році держава знову недоотримує від комерційної діяльності з перевезення пасажирів на таксі приблизно майже 3 млрд.грн. податків, біля 2,5 млрд.грн. ЄСВ та мінімум 583,3 млн.грн. ПДВ.

10.2 Потенціал податкових надходжень при запропонованій ліберальній реформі таксі:

Від легалізації перевізників:

- єдиний податок I група (оборот до 1млн. грн/рік) – 180 тисяч таксистів x 210,2 грн./ЄП x 12 місяців = **454 032 000** грн/рік;
- єдиний податок II група (оборот до 5млн грн/рік) – 20 тисяч таксистів x 944,6 грн./ЄП x 12 місяців = **226 704 000** грн/рік;
- ЄСВ – 200 тисяч таксі x 1039,06 грн./ЄСВ x 12 місяців = **2,495 млрд.** грн/рік

Від легалізації диспетчерських служб:

- до 1000 диспетчерських з загальним оборотом комісії 1,6 млрд. грн./рік, з оборотом кожної до 5 млн. грн./рік, легалізуються як ФОП II групи та сплатять :

- Єдиний податок – **11 335 000** грн (944,6x12x1000)

- ЄСВ (при мінімально двох працівниках) - **24 937 000** грн (1039,06x2x12x1000)

*Додаткові надходження до бюджету з зарплати працівників:

- Податок на доходи фізичних осіб (ПДФО 18%) - 850,14 грн. (850,14*2*12*1000) - **20 403 360** грн.

- Військовий збір (1,5%) – 70,85 грн. (70,85*2*12*1000) - **1 700 400** грн.

- до 200 диспетчерських з загальним оборотом комісії 1,4 млрд. грн./ рік, з оборотом кожної до 7 млн.грн./рік, легалізуються як фізичні чи юридичні особи III групи та сплатять:
- Єдиний податок - **70 000 000** грн./рік (1,4млрд.грн x 5%)
- ЄСВ (при мінімально 4 працівниках) - **10 000 000** грн./рік (1039,06x4x12x200)

*Додаткові надходження до бюджету з зарплати працівників:

- Податок на доходи фізичних осіб (ПДФО 18%) - 850,14 грн (850,14*4*12*200) - **8 161 344** грн.

- Військовий збір (1,5%) – 70,85 грн. (70,85*4*12*200)- **680 160** грн.

- до 50 диспетчерських з загальним оборотом комісії 7 млрд. грн./рік, (якщо приблизно 3.5млрд.грн це витрати та 3.5млрд. це прибутки за рік) з оборотом кожної більше 7 млн. грн./рік, легалізуються як юридичні особи на загальній системі оподаткування, стануть платниками ПДВ та сплатять:
- податок на прибуток **630** млн.грн. на рік (3,5млрд. прибутку x **18%**)
- Податок на додану вартість (ПДВ20%) – мінімум **583,3** млн.грн. (3,5млрд. прибутку/6)
- ЄСВ (при мінімально 20 працівниках) – **12486 000** грн. (1039,06x20x12x50)

*Додаткові надходження до бюджету з зарплати працівників:

- Податок на доходи фізичних осіб (ПДФО 18%) - 850,14 грн. (850,14*20*12*50) - **10 201 680** грн.

- Військовий збір (1,5%) – 70,85 грн. (70,85*20*12*50) - **850 200** грн.

10.3 Щорічні податкові платежі при реалізації запропонованої ліберальної реформи таксі:

- від перевізників: єдиного податку – **680 736 000** грн та ЄСВ - **2,495** млрд. грн;
- від диспетчерських: податків – **711 335 000** грн. на рік, ЄСВ – **47 423000**грн та мінімум **583,3** млн.грн. ПДВ.;
- **всього щороку: податків – 1 392 071 000** грн, ЄСВ – **2 542 423 000** грн. та мінімум **583,3** млн.грн. ПДВ.

*Додаткові надходження до бюджету з зарплати працівників диспетчерських:

- Податок на доходи фізичних осіб (ПДФО 18%) – мінімум **38 766 384** грн.

- Військовий збір (1,5%) – мінімум **3 230 760** грн.

*Додаткові надходження до бюджету з зарплати найманих водіїв та оренди автомобілів таксі з ліцензією - ?

*дозволивши самозайнятим таксистам працювати на 1й групі оподаткування, податкове навантаження на самозайнятих перевізників зменшується в рази (був мінімальний податок – 944,6грн/місяць, стане мінімальний податок – 210,2грн/місяць), а **сумарне податкове навантаження на перевізників зменшується майже на 1,6 млрд грн. на рік або в 3,3 рази** (було -2,267 млрд. грн/рік, буде – **680,736** млн грн), що сприятиме успішній реалізації та широкій підтримці перевізниками даної реформи таксі.

11. Початок та основні концептуальні моменти успішної реформи ринку таксі в Україні.

Для реалізації успішної реформи ринку таксі в Україні потрібно концептуально визначити та законодавчо реалізувати наступні основні моменти реформи:

1. **Розробити та прийняти окремий Закон України «Про перевезення пасажирів на таксі та легковими автомобілями на замовлення», враховуючи сьогодишню специфіку ринку таксі, зміну форм та способів пошуку перевізників пасажирами, розвиток сучасних технологій.**
2. **Впорядкувати діяльність диспетчерських служб та онлайн додатків, через які здійснюється 99,5% всіх перевезень на таксі, встановити вимоги до посередників, встановити права та обов'язки посередників, запровадити високі штрафи за незаконну посередницьку діяльність, порушення законодавства та несплату податків посередниками в Україні. Врахувати позитивний європейський досвід і законодавчо зобов'язати посередників та онлайн додатки бути суб'єктами господарювання (або мати українське представництво) та платити податки в Україні, зобов'язати посередників бути податковими агентами/інформаторами та подавати в органи податкової служби інформацію про суми доходів, отриманих автомобільними перевізниками.**
3. Законодавчо запровадити і створити прозору та дієву систему допуску до перевезень пасажирів на таксі з підтвердженням нормального стану здоров'я перевізників/водіїв, відсутність нарко- та алко- залежності у водіїв, відсутність судимості за важкі злочини, з обов'язковим підтвердженням належного технічного стану транспортних засобів, наявності страховки пасажира, ліцензії, тощо. Процес легалізації перевізників має бути простим та зручним, обов'язково має бути можливість легалізації через інтернет за допомогою цифрового підпису. Державі потрібно терміново об'єднати всі бази даних та реєстрів державних органів, міністерств та відомств, щоб підприємці не носили справки та довідки від одного державного органу в інший державний орган для легалізації підприємницької діяльності.
4. Потрібно законодавчо визначити, чи всі перевезення пасажирів легковими автомобілями є єдиним видом діяльності - перевезенням на таксі, чи можливо, потрібно запровадити два види діяльності з перевезення пасажирів:

- таксі - це професійний постійний вид діяльності перевезення пасажирів;

- перевезення пасажирів легковими автомобілями на замовлення - це непрофесійні, інколи тимчасові перевезення автолюбителями з спрощеною системою легалізації та ведення їх господарської діяльності.

5. Законодавчо запровадити і створити прозорий та дієвий механізм/систему обліку та контролю за перевезеннями пасажирів на таксі та легковими автомобілями на замовлення, за оборотами коштів та отриманими доходами посередниками та перевізниками від перевезень пасажирів, сплатою податків посередниками та перевізниками в Україні. Тільки створення такого механізму/системи - зробить контроль за ринком таксі можливим, ефективним, легким та фінансово не затратним для держави.
6. Зменшити в рази податкове навантаження на перевізників, зменшивши ставку податку з сьогодишніх 944,6 грн 2ї групи до 210грн 1ї групи, надавши самозайнятим перевізникам законне право надавати послуги з перевезення пасажирів на спрощеній системі оподаткування 1ї групи.

7. Законодавчо запровадити повну фіскалізацію ринку перевезень пасажирів, не витрачаючи кошти ні держави, ні перевізників, надавши право диспетчерським/онлайн додаткам при виконанні перевезення через посередника/онлайн додаток видавати фіскальні чеки (електронні) за надані послуги перевезення пасажирів, та зобов'язавши диспетчерські/онлайн додатки зберігати та передавати в органи податкової служби інформацію про суми доходів, отриманих перевізниками. В такому разі перевізникам, які працюють через диспетчерські служби чи онлайн додатки, купувати касовий апарат чи використовувати РРО онлайн з щомісячною абонплатою не потрібно, що є суттєвою вигодою для перевізників. Такий підхід дозволить фіскалізувати кожну поїздку в таксі, буде видно доходи всіх перевізників (навіть тих, хто працює на 1й групі спрощеної системи оподаткування і кому касовий апарат не потрібен) та посередників/онлайн додатків.
8. Для ефективного контролю за дотриманням законодавства України учасниками ринку перевезень пасажирів мають ефективно працювати контролюючі органи:
 - ДФС – в частині контролю отриманих доходів посередниками та перевізниками через механізм контрольної закупки та кешбек;
 - Патрульна поліція – в частині контролю за перевізниками та транспортними засобами на вулично-дорожній мережі;
 - Укртрансбезпека – в частині виконання транспортного законодавства, забезпечення безпеки перевезень пасажирів, умов допуску до ринку перевезень;
 - Національна поліція – в частині блокування інтернет ресурсів, телефонів незаконних посередників.

12. Концепція законопроекту.

	Перевезення на таксі – професійний вид перевезень, обов'язковий елемент транспортної інфраструктури міста, селища, села.	Перевезення легковими автомобілями на замовлення – перевезення автолюбителями, додатковий чи тимчасовий дохід.
Перевізники	<p>Автомобільний перевізник на таксі - суб'єкт господарювання, у тому числі автомобільний самозайнятий перевізник (фізична особа – суб'єкт господарювання), що здійснює на комерційній основі чи за власний кошт перевезення пасажирів на таксі.</p> <p>Автомобільний перевізник на таксі здійснює свою діяльність на професійній основі.</p> <p>Автомобільний перевізник на таксі може працювати самостійно або отримувати замовлення на перевезення через ІДС таксі.</p>	<p>Автомобільний перевізник легковими автомобілями на замовлення - суб'єкт господарювання, у тому числі автомобільний самозайнятий перевізник (фізична особа – суб'єкт господарювання), що надає послуги з перевезення пасажирів легковими автомобілями на замовлення.</p> <p>Автомобільний перевізник на замовлення здійснює свою діяльність з метою отримання тимчасового чи додаткового доходу.</p> <p>Автомобільний перевізник на замовлення може працювати та отримувати замовлення на перевезення тільки через ІДС автомобілів на замовлення.</p>

Процедура допуску до перевезень

Допуск до перевезень пасажирів автомобільними перевізниками на таксі передбачає:

- Підтвердження стану здоров'я перевізника/водіїв /уповноважених осіб;
- Відсутність нарко та алкозалежності;
- Відсутність судимості за важкі злочини;
- Підтвердження належного технічного стану автомобіля таксі ;
- Страхівка пасажира перевізником або ІДС ;
- Наявність ліцензії на перевезення пасажирів на таксі. **Органом ліцензування є Рада Міністрів Автономної Республіки Крим, обласні, Київська та Севастопольська міські державні адміністрації по місцю знаходження або місцю здійснення діяльності, що дозволить встановити плату за видачу ліцензії на рівні 10% від прожиткового мінімуму для працездатних осіб (з 01.12.2019 р. - 202,7 грн.);**
- Внесення оператором Реєстру перевізників відомостей про перевізників на таксі, транспортних засобів, водіїв та уповноважених осіб , передбачених Законом, до Реєстру перевізників.

Допуск до перевезень пасажирів автомобільними перевізниками легкових автомобілів на замовлення передбачає:

- Підтвердження стану здоров'я перевізника/водіїв;
- Відсутність нарко та алкозалежності;
- Відсутність судимості за важкі злочини;
- Підтвердження належного технічного стану автомобіля на замовлення;
- **Страхівка пасажира оформляється перевізником або ІДС;**
- **Ліцензія не потрібна;**
- **Підставою легалізації є наявність договору з ІДС легкових автомобілів на замовлення та внесення відомостей про перевізника, транспортні засоби та водіїв до Реєстру перевізників;**
- **Легалізація діяльності є безоплатною;**
- Внесення оператором Реєстру перевізників(**оператором є ІДС автомобілів на замовлення**) відомостей про перевізників легковими автомобілями на замовлення, транспортних засобів, водіїв, передбачених Законом, до Реєстру перевізників.

Оператор Реєстру перевізників - Рада Міністрів Автономної Республіки Крим та обласні, Київська та Севастопольська міські державні адміністрації; акредитовані інформаційно-диспетчерські служби (ІДС), акредитований автомобільний перевізник на таксі.

<p>Вимоги до автомобіля</p>	<p>таксі - спеціалізований транспортний засіб, обладнаний розпізнавальним ліхтарем оранжевого кольору на даху автомобіля, на дверцята якого з лівого та правого боків нанесені кольорографічні схеми (композиції з квадратів, розташованих у шаховому порядку), можливість обладнання такого автомобіля електронним таксометром.</p>	<p>Легковий автомобіль на замовлення - автомобіль загального призначення не обладнаний ніякими ознаками таксі.</p>
<p>Система оподаткування</p>	<p>Автомобільні перевізники на таксі – ФОПи є платниками єдиного податку 1 - 3 груп або платниками податків за загальною системою оподаткування.</p> <p>Автомобільні перевізники на таксі – юридичні особи є платниками єдиного податку 3 групи чи платниками податків на загальній системі оподаткування.</p> <p>ІДС можуть бути платниками єдиного податку 2 та 3 групи або на загальній системі оподаткування.</p>	<p>Автомобільні перевізники легкових автомобілів на замовлення – ФОПи є платниками єдиного податку 1 - 3 груп або платниками податків за загальною системою оподаткування.</p> <p>Автомобільні перевізники легкових автомобілів на замовлення – юридичні особи є платниками єдиного податку 3 групи чи платниками податків на загальній системі оподаткування.</p> <p>ІДС можуть бути платниками єдиного податку 2 та 3 групи або на загальній системі оподаткування.</p>
<p>Порядок надання послуг</p>	<p>Послуги надаються на підставі договору між замовником та автомобільним перевізником на таксі або між замовником та ІДС таксі.</p> <p>Послуги можуть надаватися у порядку черги на стоянках таксі та на шляху прямування таксі.</p> <p>Автомобіль таксі може рухатись вулично-дорожньою мережею по смузї для руху маршрутних транспортних засобів та по окремій смузї руху у пунктах пропуску через державний кордон України.</p>	<p>Послуги надаються на підставі договору замовника з ІДС легкових автомобілів на замовлення, про що ІДС надсилає підтвердження замовнику та автомобільному перевізнику.</p> <p>Послуги не можуть надаватися на стоянках таксі та на шляху прямування автомобіля фізичним або юридичним особам.</p> <p>Автомобіль на замовлення має права автомобіля загального призначення.</p>
<p>Передача функцій автомобільним перевізником(оренда автомобіля з ліцензією)</p>	<p>Має право передавати свої функції автомобільного перевізника на таксі стосовно всіх або окремих автомобілів таксі іншій особі на підставі договору. Ця особа не зобов'язана отримувати ліцензію але має бути підприємцем. Інформація про особу, якій передані функції,</p>	<p>Не має права передавати свої функції.</p>

	підлягає внесенню до Реєстру перевізників.	
Вимоги до водіїв	Не можуть бути водіями таксі та автомобілів на замовлення особи, які мають непогашену та/або незняту судимість за тяжкі та особливо тяжкі злочини, а також які перебувають на психіатричному чи наркологічному обліку, чи інших підстав за станом здоров'я створюють небезпеку для інших учасників руху та пасажирів.	
Інформаційно-диспетчерська служба	ІДС таксі – суб'єкт господарювання, що надає інформаційні послуги щодо диспетчерського управління з перевезень пасажирів на таксі та включений до Реєстру ІДС.	ІДС легкових автомобілів на замовлення – суб'єкт господарювання, що надає інформаційні послуги щодо диспетчерського управління з перевезень пасажирів легковими автомобілями на замовлення та включений до Реєстру ІДС.
Вимоги до ІДС, основні права та обов'язки	<p>Основні вимоги:</p> <ul style="list-style-type: none"> • бути зареєстрованою як суб'єкт господарювання або як представництво іноземного суб'єкта господарської діяльності в Україні; • бути зареєстрованою у якості платника податків в Україні згідно з законодавством України; • платити податки з доходів отриманих на території України в український бюджет • вести журнал обліку договорів укладених з перевізниками, виконаних перевезень пасажирів, інформації про суми доходів отриманих перевізниками у письмовій (в тому числі електронній) формі, зберігати дану інформацію протягом 3х років, на вимогу правоохоронних та контролюючих органів надавати таку інформацію; <p>ІДС є акредитованими операторами Реєстру перевізників та можуть вносити відомості про автомобільних перевізників до Реєстру.</p> <p>Перед укладанням договору з автомобільним перевізником перевіряють наявність обов'язкових документів у автомобільних перевізників, відповідність водіїв та транспортних засобів вимогам закону.</p> <p>ІДС подає в органи податкової служби інформацію про суми доходів, отриманих автомобільними перевізниками.</p>	
Страховання	Автомобільні перевізники зобов'язані бути страхувальниками з обов'язкового особистого страхування від нещасних випадків на транспорті, а ІДС можуть бути страхувальниками на підставі договорів укладених між ІДС та автомобільними перевізниками щодо перевезення пасажирів даної ІДС. Якщо страхувальником виступає ІДС – то перевізник не зобов'язаний бути страхувальником.	

<p>Застосування РРО</p>	<p>Автомобільні перевізники на таксі, що є платниками єдиного податку 2 та 3 груп та платниками податку за загальною системою оподаткування, зобов'язані видавати фіскальний чек - при отриманні замовлення без участі ІДС.</p> <p>Автомобільні перевізники на таксі, що є платниками єдиного податку 1 групи, видають розрахунковий документ в письмовій, в тому числі електронній формі, - при отриманні замовлення без участі ІДС.</p> <p>При отриманні замовлення через ІДС фіскальний чек видає ІДС таксі за послуги надані перевізниками через дану ІДС.</p>	<p>Автомобільні перевізники на замовлення самостійно не видають фіскальні чеки.</p> <p>ІДС автомобільних перевізників на замовлення, які працюють з автомобільними перевізниками на замовлення - платниками єдиного податку 1-3 груп або за загальною системою оподаткування, видають фіскальні чеки за послуги надані перевізниками через дану ІДС.</p>
<p>Європейський досвід оновлення автомобілів таксі як стимул працювати легально, сплачуючи податки і надавати безпечні та якісні послуги пасажиром на нових та сучасних таксі.</p>	<p>Після одного року законної діяльності та сплати податків, перевізник на таксі має право 1 раз на 5 років придбати автомобіль вітчизняного виробництва/крупновузлової зборки без ПДВ. Даний автомобіль не підлягає продажу протягом 5 років. У разі продажу раніше 5 років, перевізник зобов'язаний сплатити у повному розмірі ПДВ.</p>	

13. Загальна характеристика і основні положення проекту

Проектом Закону України «Про перевезення на таксі та легковими автомобілями на замовлення» пропонується:

- здешевлення в 10 разів та спрощення ліцензування шляхом видачі ліцензій Радою Міністрів Автономної Республіки Крим, обласними, Київською та Севастопольською міськими державними адміністраціями в межах адміністративно-територіальної одиниці місцезнаходження (місця проживання) автомобільного перевізника;

- визначення обсягу прав та обов'язків автомобільного перевізника на таксі та автомобільного перевізника на замовлення;

- встановлення вимог до автомобільного перевізника на таксі та автомобільного перевізника на замовлення, які полягають у:

*наданні послуг з перевезення пасажирів у межах договору між перевізником та замовником або договору між замовником та інформаційно-диспетчерською службою;

*проходженні медичного огляду водіїв та технічного контролю транспортних засобів;

*обов'язковому страхуванні від нещасних випадків на транспорті на кількість пасажирів, що відповідає пасажиромісткості транспортного засобу.

- впорядкування діяльності інформаційно-диспетчерських служб, ведення реєстру інформаційно-диспетчерських служб, зобов'язання диспетчерських служб/онлайн додатків платити податки в Україні і бути податковими агентами, надавати інформацію податковим органам про доходи отримані перевізниками;
- встановлення адміністративної відповідальності за порушення законодавства у сфері перевезень на таксі та легковими автомобілями на замовлення;
- відміна обов'язкового встановлення механічних таксометрів;
- зменшення податкового навантаження для самозайнятих приватних підприємців;
- здешевлення нових автомобілів вітчизняного виробництва для перевізників на таксі.

14. Стан нормативно-правової бази

Основними нормативно-правовими актами у даній сфері правового регулювання є Конституція України, Кодекс України про адміністративні правопорушення, закони України «Про автомобільний транспорт», «Про ліцензування видів господарської діяльності», Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності», Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту та Правила дорожнього руху, затверджені постановою Кабінету Міністрів України, та інші нормативно-правові акти.

Реалізація положень поданого законопроекту після його прийняття не потребує внесення змін до інших законів, окрім тих, що запропоновано внести у Прикінцевих положеннях законопроекту.

15. Фінансово-економічне обґрунтування

Реалізація положень проекту Закону України не потребує додаткових фінансових витрат з Державного бюджету України.

16. Прогноз соціально-економічних наслідків прийняття проекту Закону

Прийняття проекту Закону України «Про перевезення на таксі та легковими автомобілями на замовлення» сприятиме створенню прозорого конкурентного середовища в сфері перевезення пасажирів на таксі та легковими автомобілями на замовлення, скороченню тіньового сектору економіки, легалізації понад 200 тисяч робочих місць, надходженню до бюджетів України податків та платежів у сумі біля 4 млрд.грн. щорічно. Реалізація передбачених проектом положень створить належне підґрунття для підвищення безпеки та якості надання послуг з перевезення пасажирів на таксі та легковими автомобілями на замовлення.