

Евразийская Хартия такси

ПРЕАМБУЛА

УЧАСТНИКИ МЕЖДУНАРОДНОГО ЕВРАЗИЙСКОГО ФОРУМА «ТАКСИ» - эксперты в сфере государственного регулирования деятельности такси, представители органов государственной власти, профессиональных объединений бизнеса и профсоюзов стран-участниц Евразийского экономического союза, при участии Международного союза автомобильного транспорта (IRU), обсудив общие проблемы и перспективы развития таксомоторной отрасли на евразийском пространстве, отмечают следующее:

За последнее десятилетие произошло существенное изменение технологий ведения таксомоторного бизнеса, связанное с широким применением интернет - технологий, развитием диспетчерских центров и повсеместным привлечением к осуществлению перевозок частных лиц, на которых не распространяются особые требования легкового такси и правила ведения бизнеса, что негативно сказывается на качестве и безопасности таксомоторных услуг.

Возросшая сложность транспортных систем и необходимость поддержания высокого уровня безопасности и качества таксомоторных услуг настоятельно требует совершенствования механизмов государственного регулирования деятельности такси и перевозок легковыми автомобилями по заказу.

В основе эффективного подхода к вопросу законодательного регулирования деятельности такси должны лежать новейшие информационные технологии, способные обеспечить выполнение правил, направленных на повышение безопасности и качества таксомоторных услуг.

Учитывая схожесть рынков услуг такси в государствах Евразийского пространства, Хартия содержит рекомендации как для отрасли, так и для государственных органов, принимающих решения в сфере организации рынка таксомоторных услуг, касающиеся ключевых аспектов создания регулируемых систем таксомоторного транспорта в условиях глобального изменения деятельности такси, связанной с технологической революцией в отрасли.

СТАТЬЯ 1

Политические и бизнес - рекомендации по развитию систем таксомоторного обслуживания населения государств Евразийского союза и стран СНГ

Признать такси, перевозки по заказу легковыми автомобилями, прокат автомобилей с водителем и групповое пользование легковыми

автомобилями как важный и необходимый элемент цепочки коллективного общественного транспорта и учитывать роль такси в любых политических предложениях по обеспечению мобильности, финансированию общественного транспорта, научных исследованиях и, в частности, при планировании мобильности в городе.

1.1. Рекомендовать разрешить такси использовать полосы, выделенные для движения автобусов, или специальные выделенные полосы в городах.

1.2. Содействовать, включая налоговые стимулы, использованию альтернативных видов топлива и приобретение операторами такси более экологичных транспортных средств, а также использованию топлива по льготной цене.

1.3. Регламентировать свободный доступ такси к инфраструктуре терминалов других видов транспорта.

1.4. Обеспечивать легкодоступные и безопасные места остановок такси как для водителей, так и для пассажиров, включая информационные указатели. Создавать большое количество стоянок такси. Предоставлять такси право останавливаться (парковка на короткое время) при обслуживании людей с ограниченными возможностями в местах, где парковка обычно не разрешена. Разрешать использовать автобусные остановки как стоянки такси, когда автобусные маршруты не работают.

1.5. Содействовать охране и безопасности пассажиров и водителей такси.

1.6. Обратиться к Международному союзу автомобильного транспорта с просьбой провести анализ законодательства в области таксомоторных перевозок стран Евразии с тем, чтобы с учетом лучшего опыта, разработать рекомендации по развитию законодательства в области таксомоторных перевозок для стран Евразии.

СТАТЬЯ 2

Национальное законодательство, регулирующее деятельность такси и перевозок легковым транспортом по заказу

Уникальной особенностью такси во всем мире, которая отличает его от любого другого вида транспорта и требует специальных правовых подходов к регулированию и организации деятельности, является устная публичная форма договора на перевозку легковым такси. В связи с этой особенностью для защиты прав потребителя услуги такси государства должны предъявлять требования к особому оснащению транспортных средств такси и его выделению из транспортного потока, а также специальные требования к диспетчерским центрам вызова такси.

2.1. Законодательное регулирование деятельности такси должно осуществляться на уровне общего и регионального (муниципального) законодательства.

2.2. Общее законодательство должно содержать правовые нормы, определяющие порядок заключения договоров на услуги легкового такси, определять специальную правоспособность (получение лицензии/разрешения) субъекта таксомоторного бизнеса, порядок и правила осуществления государственного контроля/надзора, требования к государственным информационным системам организации и контроля таксомоторных перевозок, требования к оборудованию транспортных средств такси, и требования к профессиональной компетенции и опыту водителя такси, а также права и обязанности участников рынка такси – диспетчерских центров и предпринимателей, осуществляющих перевозку.

2.3. Региональное (муниципальное) законодательство должно определять обязательные правила организации региональных (муниципальных) рынков такси, направленные на обеспечение безопасности и создание здоровых условий для конкуренции, а также стандарты деятельности такси, обеспечивающие качество услуг и нормирующие различные аспекты деятельности бизнеса.

2.4. Национальное законодательство должно учитывать необходимость комплексных защитных мер, направленных на недопустимость подмены услуг такси перевозками по заказу легковым транспортом или арендой легкового автомобиля с водителем.

СТАТЬЯ 3

Государственные информационные системы организации и контроля деятельности такси

Классический подход к вопросу законодательного регулирования деятельности такси – доступ на рынок и доступ к профессии, в современных реалиях массового развития информационных технологий таксомоторного бизнеса и большого количества субъектов бизнеса, невозможно практически реализовать без отвечающих самым последним тенденциям государственных информационных систем, которые стали бы технологической основой для изменения экономических условий на рынке таксомоторных перевозок и создали бы равные условия для конкуренции.

3.1. Введение в эксплуатацию в ближайшее время государственных систем экстренного реагирования при авариях (ЭРА-ГЛОНАСС в странах Евразийского союза и E-call в Евросоюзе), позволит использовать эти международные информационные системы безопасности в качестве информационной транспортной среды, выполняющей функцию

государственной гарантии на перевозку пассажира лицензированным такси при его заказе через интернет – приложения и телефонную связь.

3.2. С этой целью необходимо создание информационных баз данных лицензированных такси и правил аккредитации диспетчерских центров вызова такси в государственных информационных системах.

3.3. Фактически речь идет о необходимости и неизбежности создания систем управления интеллектуальными транспортными системами такси, обеспечивающими коммуникационный интерфейс «транспортное средство» - «инфраструктура», поскольку в различных странах уже тестируются «беспилотные легковые автомобили», способные уже в ближайшее десятилетие заменить в мегаполисах классическое такси.

3.4. Наряду с решением ряда ключевых проблем, применение государственных информационных систем в такси позволит решить целый комплекс вопросов эффективности рынков. В частности, речь идет о точном определении оптимального объема услуг и превращении инструмента ограничения количества транспортных средств такси – квотирования в механизм рыночного регулирования, а также унификации тарифообразования и внедрении систем безналичного расчета и электронного документооборота бизнеса.

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Настоящая Хартия принимается с целью определения основных направлений в развитии национальных рынков такси, которые должны стать официальной политикой Евразийского союза и задачей бизнеса.

Работа по реализации заявленных целей должна проводиться с участием Международного союза автомобильного транспорта (IRU), межправительственных и национальных компетентных структур, на экспертных и аналитических площадках различных уровней.

Определение четких политических и бизнес целей будет способствовать работе по активному упрощению общественных, финансовых, налоговых, законодательных, рыночных и эксплуатационных условий таксомоторной деятельности, что приведет к расширению спектра предоставляемых качественных услуг такси и, тем самым, к изменению в поведении пассажиров.