

ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРУДА ВОДИТЕЛЕЙ ТАКСИ, ОКАЗЫВАЮЩИХ УСЛУГИ ЧЕРЕЗ ОНЛАЙН-ПЛАТФОРМЫ

Уварова Л.А.

Научный руководитель: Зубова А.О.

*Россия, г. Самара,
Самарский национальный исследовательский университет
имени академика С.П. Королева*

***Аннотация.** В статье рассматривается вопрос правового статуса отношений между онлайн-сервисами и водителями такси. Производится оценка характеристик отношений между агрегатором, таксопарком и водителями такси и анализ зарубежного и российского опыта судебного рассмотрения вопросов правового статуса данных отношений, определяются проблемы и риски, с которыми сталкиваются водители такси в ходе осуществления перевозки пассажиров. Делается вывод о необходимости разработки законодательной базы, регуливающей вопросы труда онлайн-работников, и критериев определения трудовых отношений между сторонами.*

***Ключевые слова:** цифровизация экономики, онлайн-платформы, трудовые отношения, трансформация труда, самозанятость, такси, право и цифровые технологии, агрегатор заказов, Uber, Яндекс.Go, перевозка пассажиров.*

Введение

В последнее десятилетие наблюдается рост повсеместного использования онлайн-сервисов для оказания различных услуг и покупки товаров. В условиях цифровизации экономики компании стараются удовлетворить спрос потребителей посредством разработки и последующего применения мобильных приложений и веб-сайтов для удобства клиентов.

Различные сервисы по доставке еды, продуктов, цветов, одежды, вызову курьера, предоставлению такси уже достаточно широко распространены по всему миру, а на данный момент, ввиду пандемии коронавируса, и вовсе являются необходимым условием для поддержания жизнедеятельности, однако некоторые вопросы, касательно ведения деятельности компаний, остаются нерешенными. Высокую озабоченность вызывают вопросы разработки законодательства в области регулирования труда работников онлайн-платформ, в частности, оказывающих услуги по перевозке граждан.

Услуги вызова такси имеют высокий спрос во многих крупных городах, способы заказа также широко варьируются: мобильное приложение для смартфона, связь с диспетчером посредством звонка, использование веб-сайта. По состоянию на 2017 год только порядка 30% всех перевозок в такси в России было оформлено клиентами через мобильное приложение, основная часть заказов оговаривалась по телефону [1]. Сейчас, с ростом использования мобильных

приложений и в целом трансформации телефонов в некое универсальное устройство, клиенты все реже делают заказы такси определенной фирмы по телефону (основными заказчиками являются люди старшего поколения), частота использования официальных веб-сайтов агрегаторов также невысока. Значительная часть заказов поступает непосредственно через мобильные приложения агрегаторов, так как это удобнее для клиентов в контексте указания адреса, места подачи, способа оплаты и отсутствия необходимости разговора по телефону с диспетчером. С ростом доли таксомоторного рынка важно обозначить юридические вопросы, которые периодически возникают между водителями такси и онлайн-сервисами.

Целью данной работы является определение правового статуса водителей такси онлайн-платформ в России и за рубежом.

Исходя из обозначенной темы исследования, формируются следующие задачи:

- определение формы отношений между водителями такси и агрегаторами с юридической и фактической точки зрения и выявление признаков трудовых правоотношений;
- формирование отношений между агрегаторами и водителями такси в зарубежных странах;
- выявление проблем, с которыми сталкиваются водители такси в ходе ведения деятельности, и анализ практических случаев судебного рассмотрения дел о правовом статусе общественных отношений между водителями и агрегатором;
- определение рисков, формирующихся в ходе отношений между агрегатором и водителем;
- определение мер для нивелирования споров между данными субъектами правоотношений.

Для решения поставленных задач необходимо провести анализ сложившейся формы отношений между онлайн-сервисами и водителями с юридической точки зрения и рассмотреть российский и зарубежный опыт решения аналогичных вопросов.

Правовой статус водителей такси, работающих через онлайн-платформы

Так, наибольший интерес с точки зрения соблюдения нормативно-правовых норм вызывают агрегаторы, предоставляющие услуги по перевозке пассажиров, и водители такси, которые непосредственно оказывают услугу по доставке клиента, соответственно. Важно определить, какие отношения возникают между онлайн-сервисом и водителем такси с юридической стороны, поскольку с увеличением спроса на оказание услуг перевозки возрастает вероятность трудовых споров между субъектами, решение которых отнимает достаточное число ресурсов.

Согласно ст. 20 ТК РФ трудовые отношения могут возникать только между работодателем и работником – физическим лицом. Это значит, что юридически непосредственные отношения между сервисом по поиску такси и во-

дителями отсутствуют, поскольку второй стороной в правоотношении с сервисом выступает таксопарк или водитель со статусом ИП [2]. Соответственно отношения между агрегатором и водителем такси нельзя считать трудовыми, однако по факту данным отношениям присущи некоторые признаки трудовых правоотношений. Например, работник лично выполняет трудовую функцию, в данном случае – лично оказывает услуги по перевозке пассажиров, за плату. Вместе с тем, водитель строго выполняет только ту функцию, которая указана в запросе, а также в данных отношениях присутствует элемент подчиненности водителя агрегатору, так как выдвигаются определенные квалификационные требования к водителю и транспортному средству, назначается цена за перевозку и т.д. [3]. Однако данное условие является недостаточным для признания отношений между «работодателем» и «работником» трудовыми.

Тогда возникает логичный вопрос: какие в итоге отношения присутствуют между онлайн-сервисами и водителями такси?

В настоящее время в России получила широкое распространение следующая схема взаимодействия между агрегатором и водителем. Онлайн-сервис выступает в качестве посредника между таксопарком и непосредственно водителями, то есть агрегатор – юридическое лицо – заключает договор с таксопарком – юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем (далее – ИП). В свою очередь, таксопарк будет являться непосредственным работодателем для водителей, а онлайн-сервис лишь посредником, предоставляющим информационные услуги о клиентах водителям. Соответственно, отношения между таксопарком и водителями будут являться трудовыми, в то время как отношения между таксопарком и агрегатором – гражданско-правовыми. Относительно статуса правовых отношений между агрегатором как посредником и водителями можно сделать вывод, что отношения между перечисленными субъектами отсутствуют в целом, что подтверждается отсутствием законных оснований для возникновения любой формы правовых отношений. Данное условие является наиболее важным и решающим при рассмотрении подобных дел в суде, и в большинстве случаев водители такси проигрывают судебные дела. Таким образом, в цепочке «агрегатор – таксопарк – водитель – клиент» присутствует как минимум одно юридическое лицо (агрегатор), два физических лица (водитель и пассажир) и, вероятно, ИП (таксопарк иногда может быть юридическим лицом). Вместе с тем, сам водитель такси иногда может быть зарегистрированным самозанятым и сам нести полную ответственность перед агрегатором в качестве лица, осуществляющего саму перевозку, однако данные случаи встречаются довольно редко на практике в России [3]. Хотя, например, за последний год онлайн-сервис Яндекс.Го активно разрабатывает политику преимуществ для водителей со статусом самозанятого, так как данное положение дает возможность прямого сотрудничества сторон, ряд привилегий для водителя и послабление в области уплаты налога.

Зарубежный опыт работы агрегаторов и водителей такси

Рассмотрим особенности ведения деятельности подобных онлайн-компаний за рубежом.

В 2014-2015 годах во многих городах Европы, в частности, в Мадриде, Барселоне, Берлине, Марселе, Лондоне, Милане, состоялись забастовки водителей такси, которые выражали недовольство в отношении онлайн-сервиса Uber, а именно – бесконтрольной деятельностью таксомоторной службы Uber.

Во Франции таксопарки обвиняли Uber в недобросовестной конкуренции, так как таксопарки вынуждены оплачивать дорогостоящие лицензии на разрешение перевозки пассажиров. Осенью 2014 года в стране был принят закон, запрещающий без лицензии заниматься перевозкой пассажиров и выступать посредником между клиентами и владельцами автомобилей, желающими заработать [4].

В 2017 году кассационный суд Франции, суд последней инстанции, признал водителя Uber сотрудником компании, а не независимым подрядчиком [5]. Суд по трудовым спорам отказался признать отношения между агрегатором и водителем трудовыми, однако другой суд установил статус отношений как «трудовые», что подтвердил Кассационный суд Франции. Водитель не может устанавливать цену поездки и самостоятельно искать клиентов, что делает его подчиненным Uber, постановил суд.

В 2017 году Европейский суд признал всемирного агрегатора Uber сервисом такси. Суд постановил, что агрегатор должен подчиняться требованиям транспортного законодательства Евросоюза и нести ответственность за качество и безопасность перевозок. Решение было принято по жалобе таксистов из Барселоны, которые были недовольны конкурентным преимуществом Uber [6]. Несмотря на то, что Uber настаивал на том факте, что компания предоставляет только информационные услуги, суд постановил, что регулирование деятельности компании должно осуществляться на тех же условиях, что и обычное такси. С юридической стороны данное решение означает, что теперь фирма Uber признается транспортной компанией, следовательно, на онлайн-сервис будет распространяться действие законов и нормативных правовых актов относительно регулирования транспорта. Так, в зависимости от страны, где предоставляется услуга, к сервису могут быть применены дополнительные меры и ограничения, как изменения условий работы водителей.

В США в сентябре 2019 года Калифорния приняла закон AB5 – он приравнивает работников Uber, Lyft и других подобных сервисов к наемным сотрудникам. В настоящий момент складывается интересная с правовой точки зрения ситуация. Калифорнийский суд обязал онлайн-сервисы Uber и Lyft переквалифицировать водителей из подрядчиков в сотрудников, так это предоставляет большую автономию самим водителям, а компании, в свою очередь, будут экономить на выплатах по больничному, сверхурочным [7]. В то же время права водителей на декретный отпуск, социальные гарантии будут сокращены или вовсе исчезнут вследствие изменения правовых отношений между субъектами.

Подходы к регулированию труда водителей такси в России

Как показывают исследования МОТ, Россия занимает пятое место в мире (после США, Индии, Филиппин и Украины) по числу занятых посредством платформ [8]. Однако правовые споры о статусе занятых на онлайн-сервисах в

России не так часты и не привлекают такого внимания общественности, как аналогичные вопросы в зарубежных странах, где работа совместно с онлайн-платформами широко распространена. Тем не менее и водители, и сами агрегаторы сталкиваются с проблемами, которые требуют обоюдного или судебного решения.

В конце 2019 года лидеры российского рынка такси Gett, Ситимобил и Яндекс.Такси поддержали совершенствование законодательства в сфере услуг такси, однако посчитали, что ряд положений может способствовать оттоку водителей для работы в «серой» зоне, то есть частным образом. Внесенный в Госдуму законопроект направлен на упорядочение работы агрегаторов заказов такси и возлагает на них ответственность обеспечивать безопасность пассажиров. В числе нововведений: введение солидарной ответственности перевозчика и службы заказа такси за нанесенный пассажиру ущерб в ходе поездки (предлагаемый максимальный размер такой компенсации составляет 2 миллиона рублей); финансовая ответственность агрегаторов за передачу поездок таксистам, не имеющим разрешения на такую работу; создание региональных реестров разрешений такси, к которым обязаны подключиться агрегаторы; требование наличия у таксистов водительских удостоверений российского образца [8].

Однако прежде предложения разработок и совершенствования нормативных правовых актов необходимо обозначить ряд трудностей, с которыми сталкиваются водители, в частности, сервиса Яндекс.Го во время ведения своей деятельности. Можно выделить следующие проблемы, с которыми чаще всего разбираются водители:

- снижение баллов водителя вследствие введения рейтинговой системы и, следовательно, сокращение числа заказов водителю;
- рост комиссии с единовременным снижением цен на перевозку для пассажиров в категории «Эконом»;
- тестирование водителей и обязанность повышение планки для соответствия классу автомобиля;
- отсутствие возможности звонка клиенту вследствие недопонимания и, как итог, снижение рейтинга водителя из-за недовольства клиента.

Конечно, наряду с перечисленными проблемами, водители также сталкиваются и с другими трудностями, например, ненормированным рабочим графиком, частым сидением на одном месте, однако подобного рода проблемы можно решить достаточно быстро с наименьшими затратами, в то время как другие задачи требуют детального подхода.

Одной из актуальных проблем на сегодняшний день является признание отношений между агрегатором такси и водителем трудовыми на основании решения суда. Вследствие отсутствия детализированных оснований в законодательстве РФ суды руководствуются положениями Конституции РФ, Трудового Кодекса РФ и Гражданского Кодекса РФ при рассмотрении споров.

Если рассматривать вопросы признания отношений трудовыми между обычными ИП (не онлайн-сервисами) и водителями такси (физическими лицами), то у судов не возникает сомнений относительно статуса общественных отношений. Так, например, Зейский районный суд Амурской области 07 сентября 2017 года о деле по иску Березовского А.В. к индивидуальному предпринима-

телю Иванову Т.В. о признании факта трудовых отношений, внесении записей в трудовую книжку и взыскании денежной компенсации морального вреда отказал в удовлетворении требований истца. Решение суд мотивировал отсутствием правовых и фактических оснований для признания факта трудовых отношений сторон в спорный период, считая, что истец сам организовывал свою деятельность водителя такси, определял условия труда, планировал время и объемы работ за определенный период [10].

Высокий интерес вызывает рассмотрение дел в суде между агрегатором и водителем такси и решение суда относительно статуса общественных отношений. В России большую часть на сегодняшний день рынка таксомоторных услуг занимает сервис Яндекс.Го до недавнего времени именовавшийся Яндекс.Такси. В 2020 году сервис претерпел ряд изменений, функции мобильного приложения были усовершенствованы: теперь вместо единственной функции – заказа такси – сервис предлагает услуги курьера, доставки еды, товаров, отображения местоположения общественного транспорта, а также сопутствующие новости и статьи.

Наиболее резонансные случаи относительно признаний отношений трудовыми между упомянутыми лицами были непосредственно связаны с онлайн-платформой Яндекс.Такси. В 2019 году известно как минимум о двух случаях, когда суды рассмотрели иски и отказали в удовлетворении истцов. В обоих случаях суды отказались признать наличие трудовых отношений, основываясь на том, как стороны задокументировали свои отношения [8, 11].

В решении суды акцентировали внимание на том, что водители приняли оферту, нажимая на кнопку «Я ознакомлен, согласен и полностью принимаю условия Оферты» в Сервисе Яндекс.Таксометр (п. 8.1.2. Оферты), а также суд полагался в основном на ст. 11, 19, 56, 61, 67 ТК РФ и ст. 328, 330 ГПК РФ. То есть при принятии решения суды полагались на особое налоговое положение водителя как самозанятого, на гражданско-правовой характер отношений между сторонами, на недостаточное количество оснований признания общественных отношений трудовыми в соответствии с ТК РФ. Кроме того, суды аргументировали свой отказ признать наличие трудовых отношений между сторонами в качестве трудовых тем фактом, что водитель арендовал автомобиль для оказания услуг у третьего лица, а не у платформы [8].

Таким образом, водители такси, по сути, никоим образом не смогут отстаивать признание отношений с онлайн-сервисом до тех пор, пока суды не станут обращать внимание на практический характер отношений и не будет усовершенствовано законодательство в сфере онлайн-сервисов. При рассмотрении подобных дел суды должны принимать во внимание многие обстоятельства, которые по факту имели место в ходе общественных отношений, нежели руководствоваться исключительно положениями законодательства. В частности, судам стоит обратить внимание на то, какое наказание предусмотрено для водителя в случае отказа от поездки, не выдвигал ли водитель свои условия при выполнении перевозки, как работала платформа с конкретным водителем, были ли какие-то исключения в работе онлайн-сервиса и т.д. [8]. Только при комплексном подходе к решению аналогичных споров возможно достижение тре-

буемого результата – признания отношений между агрегатором и водителем трудовыми.

Риски, формирующиеся в ходе отношений между агрегатором и водителем

Принимая во внимание многие обстоятельства, которые происходят в результате взаимодействия онлайн-сервиса и водителя хотя бы косвенно, через доступ к онлайн-платформе, необходимо выделить риски, которые имеют место в сложившихся гражданско-правовых отношениях между субъектами. Определив возможные условия и события, можно существенным образом снизить риск их наступления и предотвратить будущие последствия, которые, в свою очередь, могут негативно отразиться как на одной стороне, так и на другой.

Можно выделить следующие риски, возникающие в ходе выполнения водителем перевозки пассажира, который сделал заказ через онлайн-сервис такси:

- переутомляемость водителя из-за ненормированного рабочего дня и, как следствие, высокая вероятность наступления дорожно-транспортного происшествия (далее – ДТП) на дороге во время выполнения заказа (например, в онлайн-платформе Яндекс.Го возможна максимальная продолжительность работы 16 часов, после чего платформа блокирует предоставление заказов водителю такси, то есть в теории водитель может на протяжении 16 часов бесперебойно выполнять заказы без контроля со стороны агрегатора или онлайн-платформы) [8];

- вероятность попадания в ДТП по собственной вине, по вине другого лица и в силу непредвиденных обстоятельств, а также вероятность отказа таксопарка и, более того, онлайн-сервиса оплаты ремонта транспортных средств и возмещения ущерба пострадавшей стороне;

- сбой работы онлайн-платформы (из-за неполадок сети Интернет у водителя, из-за сбоя в самой системе) и последующая невозможность выполнения перевозок («простой»), следовательно, недостача баллов для достижения некой отметки о количестве перевозок в системе;

- вероятность получения производственной травмы, то есть переломов, вывихов, увечий и т.д., во время выполнения функции по удовлетворению спроса на услуги такси и последующий расчет полагающихся выплат водителю, которая несет одна из сторон;

- повреждение имущества клиента в результате экстренного торможения, ДТП, неаккуратного вождения водителя и определение ответственности за случившееся;

- отсутствие денежных средств для выдачи сдачи пассажиру и использование рабочего времени на поиск решения сложившейся проблемы вместо выполнения оговоренной с агрегатором функции.

В ходе осуществления перевозок возникает также ряд и других рисков и появляются иные проблемы, которые требуют совместного решения агрегатора, таксопарка и водителя такси как основного исполнителя функции. При наличии полного перечня наступления возможных событий как водителю, так и онлайн-сервису вместе с таксопарком было бы легче рассматривать ситуации и принимать решение о выплате денежных средств, удержанию платы и т.д.

Заключение

Рассмотренная проблема установления статуса отношений между агрегатором и водителем такси в настоящий момент активно встречается в реальной жизни. Опыт зарубежных стран демонстрирует, что в развитых странах с ростом спроса на услуги онлайн-сервисов по предоставлению транспорта для совершения перевозки увеличивается и внимание, которое общественность и власти уделяют вопросам характера общественных отношений между сторонами. Также очевидно, что малая конкуренция со стороны оффлайн-сервисов такси и несовершенство нормативных правовых актов данной сферы приводит к недобросовестной конкуренции агрегаторов с прочими транспортными компаниями.

В связи со сложившимися обстоятельствами в России предлагается разработать нормативный правовой акт, который регулировал бы труд работников сферы онлайн-услуг, оговаривал права и обязанности сторон, а также более детально описывал характер взаимодействия агрегаторов с водителями такси. Альтернативой появления самостоятельного документа является совершенство Трудового кодекса РФ, в частности, разработка раздела, который регулирует права, обязанности, ответственность агрегатора и работника онлайн-сервиса. В связи с увеличением доли рынка сферы онлайн-услуг вопрос о регулировании отношений между агрегаторами и работниками так или иначе поднимется в ближайшем будущем.

Наряду с упомянутыми предложениями важно сформировать подробный ряд критериев, согласно которым отношения можно признать трудовыми между онлайн-сервисами и водителями такси. Для обеспечения баланса и соблюдения прав и обязанностей обеих сторон необходимо обозначить степень вовлечения онлайн-платформы в оказание услуги перевозки и выполнения трудовой функции. Подобные критерии могут быть опубликованы в качестве рекомендации или же в рамках Постановления Верховного Суда РФ.

Библиографический список

1. Я никогда не пользовался приложениями для такси. Зачем они мне? [Электронный ресурс]. URL: <https://meduza.io/cards/ya-nikogda-ne-polzovalsya-prilozheniyami-dlya-taksi-zachem-oni-mne> (дата обращения: 18.11.2020).
2. Тягай Е. Как 2 простых водителя загнали UBER в угол. Теперь и Яндекс.Такси признают работодателем? // Трудовое право. 2020. №8. С. 103-105.
3. Зайцева Л.В., Митрясова А.С. Труд водителей такси на основе интернет-платформ: отдельные вопросы правового регулирования // Вестник Томского государственного университета. 2018. №435. С. 239-245.
4. Ёлкина А. Протесты против Uber: конец таксистов-частников? [Электронный ресурс]. URL: <https://www.dw.com/ru/протесты-против-uber-конец-таксистов-частников/a-18543807> (дата обращения: 14.11.2020).
5. Липанова Л. Суд во Франции признал водителя сотрудником компании, а не независимым подрядчиком [Электронный ресурс]. URL: <https://vc.ru/transport/110695-sud-vo-francii-priznal-voditelya-uber-sotrudnikom-kompanii-a-ne-nezavisimym-podryadchikom> (дата обращения: 14.11.2020).

6. Кондратьева И. На страх и риск: суды разбираются в правах пассажиров такси [Электронный ресурс]. URL: <https://pravo.ru/story/201503/> (дата обращения: 14.11.2020).

7. Липанова Л. Калифорнийский суд обязал Uber и Lyft переквалифицировать водителей из подрядчиков в сотрудников [Электронный ресурс]. URL: <https://vc.ru/transport/149241-kaliforniyskiy-sud-obyazal-uber-i-lyft-perekvalificirovat-voditeley-iz-podryadchikov-v-sotrudnikov> (дата обращения: 14.11.2020).

8. Лютов Н.Л., Войтковская И.В. Водители такси, выполняющие работу через онлайн-платформы: каковы правовые последствия «уберизации» труда? // Актуальные проблемы российского права. 2020. №6. С. 149-159.

9. Агрегаторы такси предупредили о риске ухода водителей в «серую» зону из-за законопроекта Турчака [Электронный ресурс]. URL: <https://www.interfax.ru/russia/688563> (дата обращения: 15.11.2020).

10. Решение № 2-786/2017 2-786/2017~М-861/2017 М-861/2017 от 7 сентября 2017 г. по делу № 2-786/2017 // Судебные и нормативные акты РФ [Электронный ресурс]. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/M5PTNchhoiYK/> (дата обращения: 15.11.2020).

11. Решение Тушинского районного суда г. Москвы от 26 июня 2019 г. по делу N 2-2238/19 по иску Я.И. Щербинина к ООО «Яндекс.Такси» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.mos-gorsud.ru> (дата обращения: 15.11.2020).

FEATURES OF LEGAL REGULATION OF WORK OF TAXI DRIVERS WHO PROVIDES SERVICES THROUGH ONLINE PLATFORMS

Uvarova L.A.

Scientific adviser: Zubova A.O.

Samara National Research University, Samara, Russia

Abstract. *The article examines the issue of the legal status of relations between online services and taxi drivers. The assessment of the characteristics of the relationship between the aggregator, the taxi company and taxi drivers and the analysis of foreign and Russian experience in judicial consideration of the legal status of these relations are carried out, the problems and risks faced by the taxi driver during the transportation of passengers are determined. It is concluded that it is necessary to develop a legislative framework that regulates labor issues of online workers, and criteria for determining labor relations between the parties.*

Keywords: *digitalization of the economy, online platforms, labor relations, labor transformation, self-employment, taxi, law and digital technologies, order aggregator, Uber, Yandex.Go, passenger transportation.*