

УДК 331.104

## ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРУДА ВОДИТЕЛЕЙ ТАКСИ

© Уварова Л.А., Зубова А.О.

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

e-mail: ladauvarova08@gmail.com

Ввиду пандемии и цифровизации экономики наблюдается рост использования мобильных приложений и сервисов для заказа различных услуг, в том числе и для заказа такси. Разработка законодательства, регулирующего вопросы труда работников агрегаторов, особенностей оказания услуг, решения споров и т. д., имеет важное значение для разрешения различных вопросов, которые имеют место быть в онлайн-сфере. Целью данного исследования является установление правового статуса водителей такси онлайн-платформ в России и в зарубежных странах.

В настоящее время в России распространены следующие схемы отношений между агрегатором и водителем такси. Схема 1: онлайн-сервис выступает лишь в качестве посредника по предоставлению информации между таксомоторным предприятием и непосредственно водителем – физическим лицом. В данном случае между агрегатором и водителем нет никакого рода правоотношений [1]. Схема 2: водитель такси имеет особый правовой статус самозанятого. В данной ситуации водителю достаточно подтвердить свой статус через официальный сайт агрегатора и в приложении «Мой налог» [2]. Большинство водителей по-прежнему состоят в гражданско-правовых отношениях с таксопарками, хотя в последний год активно увеличивается число водителей, оформляющих особый правовой статус «самозанятый».

При детальном рассмотрении правовых статусов таксопарка и водителя можно выявить, что таксомоторное предприятие зачастую имеет статус индивидуального предпринимателя, что позволяет ему как принимать на работу сотрудников, так и заключать договоры гражданско-правового характера с физическими лицами. Таксопарки предоставляют непосредственно транспортные средства и услуги водителям агрегаторам, с которыми они, в свою очередь, заключают договор [3]. Относительно правового статуса другой стороны, чаще всего водители – физические лица, которые имеют дело с таксопарками и, соответственно, юридически не имеют отношений с онлайн-сервисами. В крупных городах статус «самозанятого», когда водитель имеет особый налоговый статус и напрямую взаимодействует с агрегатором, оформляется чаще.

Актуальность вопроса определения статуса правовых отношений между агрегатором и водителями такси подтверждается рядом случаев в зарубежных странах, когда общественные отношения на основании решения суда были вовсе признаны трудовыми. В Европе имели место случаи, когда отношения были признаны трудовыми на основании фактического характера отношений. В 2017 году Европейский суд признал компанию Uber сервисом такси, что повлекло за собой ряд обязательств по обеспечению безопасности перевозок, правовые изменения [4].

В России суды более склонны обращать внимание на формулировки в законодательстве РФ. В 2019 году имели место случаи, когда несколько водителей онлайн-сервиса «Яндекс.Такси» пытались доказать, что отношения между ними и сервисом стоит признать трудовыми, однако суды отказали истцам. Российские суды не берут во внимание обстоятельства, указывающие косвенно на существование трудовых

отношений. Европейские страны, наоборот, нацелены детально рассматривать каждый аспект правоотношений между субъектами.

Согласно ст. 20 ТК РФ, трудовые отношения могут возникать только между работодателем и работником – физическим лицом [5]. Соответственно, признание отношений между рассматриваемыми сторонами трудовыми будет иметь сложности. Однако для данных отношений в России характерны признаки, присущие трудовым правоотношениям. Так, водитель лично обязан выполнять перевозку пассажиров. Также водитель должен выполнять только ту функцию, которая указывается в запросе, а именно – доставить клиента из пункта А в пункт Б. Наконец, водитель в какой-то степени подчиняется агрегатору и не может сам решать некоторые вопросы [6].

Очевидно, что в ходе выполнения своей функции водители часто сталкиваются с разными проблемами, такими как снижение баллов водителя ввиду рейтинговой системы и последующее снижение заказов, тестирование водителей и обязанность повышения планки для соответствия классу автомобиля. Всегда присутствуют и риски: попадание в ДТП, переутомляемость водителя, сбой работы платформы и пр. Очевидно, что в зависимости от правового статуса отношений меняется и ответственность сторон, и если бы отношения между субъектами были бы трудовыми, то водители несли бы меньшие потери и имели бы больше гарантий, равно как и большее количество условий для осуществления перевозок.

Анализируя правовые отношения между агрегатором и водителями такси, можно сделать вывод о разных подходах к решению судебных споров между сторонами в России и зарубежом. Для того чтобы уменьшить количество споров, число, которых несомненно, будет увеличиваться с ростом спроса на онлайн-услуги, важно комплексно подходить к решению вопроса установления правового статуса отношений между агрегатором и водителем такси. Так, возможна более детальная проработка трудового законодательства в части регулирования трудовой деятельности дистанционных работников. Например, обратить внимание непосредственно на права и обязанности сторон, характеристику отношений между агрегатором и водителем. Наконец, вероятно формирование критериев, по которым можно было бы определить правовой статус отношений между сторонами. Думается, что только корректировка законодательства РФ поможет решить сложившуюся ситуацию.

### Библиографический список

1. Тягай Е. Как 2 простых водителя загнали UBER в угол. Теперь и Яндекс.Такси признают работодателем? // Трудовое право. 2020. № 8. С. 103–105.
2. Зарегистрируйтесь самозанятым водителем-партнером Яндекс.Такси // Сайт «Яндекс.Такси». URL: <https://taxi.yandex.ru/smz> (дата обращения: 21.04.2021).
3. Елкина А. Протесты против Uber: конец таксистов-частников? // DW.com: сайт. 2015. URL: <https://www.dw.com/ru/протесты-против-uber-конец-таксистов-частников/a-18543807> (дата обращения: 21.04.2021).
4. Кондратьева И. На страх и риск: суды разбираются в правах пассажиров такси // Право.ру: сайт. 2018. URL: <https://pravo.ru/story/201503> (дата обращения: 21.04.2021).
5. «Трудовой кодекс Российской Федерации» от 30.12.2002 № 197-ФЗ (ред. от 05.04.2021) // СПС «КонсультантПлюс». URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_34683](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34683) (дата обращения: 21.04.2021).
6. 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.