

О нормативном регулировании работы мобильных приложений и веб-сайтов, используемых для организации совместных поездок («карпулинг»)

Н.А. Трофимов, Председатель НП «ОРЕНБУРГСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ»

В связи с актуализацией проблемы нелегальных перевозок пассажиров личным автомобильным транспортом и необходимостью регулирования работы мобильных приложений и веб-сайтов, используемых для организации совместных поездок, Ассоциацией «Центр транспортного проектирования» и НП «Оренбургский транспортный союз» при поддержке Министерства транспорта РФ была сделана рассылка по профильным органам исполнительной власти и подведомственным организациям с целью рассмотрения предложений и инициатив.

Всего было получено 20 писем из которых 9 были в виде конкретных предложений. Поступившие предложения справедливо отмечают несоответствие практики «карпулинга» действующему федеральному законодательству в части перевозок пассажиров автомобильным транспортом, а также в целом отсутствие нормативно-правового определения данного вида деятельности.

Ряд писем содержат в той или иной форме предложения о запрете данного вида деятельности (Республика Бурятия, Челябинская область, Костромская область).

В другом случае, предлагается не запрещать «карпулинг» целиком, однако ограничить возможность заработка посредством «карпулинга» путем прекращения доступа к сервису при наступлении определённого критерия (использование чаще 1 раза в месяц, 2 раза в сутки, не более 4-х человек за раз).

Высказывались предложения о четком нормативно-правовом определении «карпулинга» и разграничении коммерческой составляющей от совместной поездки, участники которой несут затраты по себестоимости. Такие предложения были получены от Свердловской области, ДТиРДТИ г. Москвы, НИПИ Генплана г. Москвы, РВС.

Орловской областью было внесено предложение о внесении изменений в 16-ФЗ «О транспортной безопасности» с целью включения «карпулинга» в перечень перевозок, при осуществлении которых формируются автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах и водителе каждого транспортного средства.

Ряд субъектов предложили регулировать коммерческую составляющую «карпулинга» по аналогии с лицензированием агрегаторов такси (ДТиРДТИ г. Москвы,

Свердловская область, Белгородская область). Также высказывались предложения о необходимости разработки механизмов правовой защиты и страховки водителя и пассажиров «карпулинга».

Наконец поступило предложение от ИЭТиТП НИУ ВШЭ не регулировать «карпулинг» на основе идеи, что денежные суммы, которые устанавливаются мобильными приложениями по совместным поездкам не покрывают расходов на эксплуатацию личного автомобиля. А о коммерческом использовании автомобиля уместно говорить в случае превышения доходной части над затратами на его эксплуатацию.

Типовое предложение	Позитивные последствия	Негативные последствия
Запретить приложения для «карпулинга»	-	Препятствование прогрессу, перевод данной сферы деятельности в «черный» рынок
Ограничить возможность заработка посредством «карпулинга»	Оставляет возможность транспортной самоорганизации граждан	Сложность реализации на практике
Четкое нормативно-правовое определение «карпулинга» и его отличий от частного извоза	Необходимое мероприятие	-
Регулирование «карпулинга» с помощью 16-ФЗ «О транспортной безопасности»	Перспективы автоматического накопления и анализа Big Data по персонифицированному использованию «карпулинга»	Сложность реализации на практике
Регулирование «карпулинга» аналогично регулированию агрегаторов такси	Внесение четких «правил игры» в практику «карпулинга»	Усложнение процедуры
Внедрение механизмов правовой защиты и страховки водителя и пассажиров	Важное условие при внедрении предыдущего варианта	Дополнительное усложнение процедуры
Не регулировать «карпулинг»	-	Рост числа, закрывающихся автовокзалов и транспортных компаний; появление зависимости целой отрасли от одной или 2-3 компаний и ухудшение стратегической безопасности транспортной системы в РФ; увеличение роста ДТП вследствие невозможности применения законов, регулирующих безопасность на транспорте, режим труда и отдыха водителей; уменьшение налоговых поступлений от пассажирских перевозок.

Необходимо отметить, что «карпулинг» является частной задачей «общей экономики» («sharing economy»), когда собственник предоставляет предмет собственности в краткосрочное пользование другим людям, и нормативно-правовое регулирование «карпулинга» должно вестись по общим принципам регулирования данного типа экономических отношений.

При этом, есть определенная специфика, связанная с транспортной отраслью, такая как особые требования к безопасности.

На примере аренды жилья с использованием современных сервисов, необходимо ввести обязательное налогообложение доходов, получаемых от организации коммерческих совместных поездок и определить критерии по их идентификации.

В этой связи представляется необходимым разработать полноценную «дорожную карту» нормативно-правового регулирования «карпулинга» в РФ, включающую четкое определение данного вида деятельности, принципов его регулирования, принципов налогообложения, механизмов правовой защиты и страховки водителя и пассажиров.

