

Центр социально-экономических исследований CASE Беларусь



Аналитический рапорт

Октябрь 2011

РЫНОК УСЛУГ ТАКСИ В СТРАНАХ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА

Автор:

Александр Папко

Редактор:

Дмитрий Бабицкий

Данная публикация выходит в рамках проекта «Поддержка частных перевозчиков пассажиров через активизацию союзов перевозчиков», реализуемого CASE Belarus. Совместное финансирование этого проекта осуществляется в рамках программы польской помощи для заграницы Министерства иностранных дел Республики Польша в 2011 г. (www.polskapomoc.gov.pl).



ПОЛЬСКАЯ ПОМОЩЬ

Данная публикация представляет исключительно мнение автора, которое может не совпадать с официальной позицией Министерства иностранных дел Республики Польша и CASE Belarus.

Содержание

| | |
|--------------------------------------------------------------------------|----|
| Введение | 2 |
| 1. Регулирование рынка такси: теоретические аспекты и опыт стран ЕС..... | 4 |
| 2. Дерегулирование рынка такси в отдельных странах ЕС | 8 |
| Заключение | 15 |

Введение

Рынок такси в большинстве европейских стран остаётся регулируемым. Это один из немногих секторов, где органы власти устанавливают количественные ограничения и регулируют цены. Мотивируется это тем, что рынок такси несовершенен, так как конкуренция на нём ограничена, спрос неэластичен, рынок имеет крайне локальный характер и де-факто состоит из нескольких сегментов с различной восприимчивостью к колебаниям спроса.

Лицензии на оказание услуг такси в большинстве стран ЕС, за исключением Ирландии и Нидерландов, выдаются местными властями¹. В Голландии и Ирландии лицензии таксистам выдают специальные общенациональные органы.

В ведении местных властей находится также установление количественных ограничений на выдачу лицензий (в тех случаях, когда такого рода ограничение предусмотрено законом). В большинстве западноевропейских стран, за исключением Нидерландов, Дании и Австрии, количество лицензий ограничено. В Великобритании, где местные власти сами вправе решать, вводить лимиты на количество такси или нет, количество транспортных средств ограничено в 1/3 графств. В странах Центральной и Восточной Европы – наоборот, количество такси не ограничено. Единственным исключением пока является Польша (ограничение количества лицензий здесь будет отменено в 2012 г.)².

В таких крупных европейских городах, как Париж и Брюссель, существует произвольный «потолок» количества такси, который не изменяется на протяжении многих лет. В некоторых странах количество устанавливается на основе объективных критериев. В бельгийском регионе Фландрия количество лицензий привязано к количеству населения (1 такси připадает на 1000 жителей). В некоторых городах Германии количество такси рассчитывается, исходя из общего числа жителей и

¹ European Conference of Ministers of Transport, *Improving Access to Taxis*, OECD publications, Paris 2007, p. 29.

² European Conference of Ministers of Transport, *Improving Access to Taxis*, *op. cit.*, p. 29.

количества поездок на душу населения. Однако в большинстве европейских стран местные власти устанавливают лимиты лицензий по своему усмотрению, не руководствуясь какими-либо объективными критериями. Даже если в законодательстве прописаны такие основания для увеличения или сокращения числа лицензий, как «общественные интересы», «увеличение спроса» или «рост монопольной ренты» таксистов, граница между объективной и субъективной оценкой остаётся крайне нечёткой. Последнее слово остаётся за политиками³.

Большинство стран контролируют цены на услуги такси. Исключением являются Люксембург, Словакия, Швеция, Нидерланды. Во всех странах такси обязаны проходить технический осмотр и в большинстве случаев его проводят раз в год. Законодательное ограничение возраста автомобилей встречается намного реже. Максимально допустимый возраст машины установлен в Бельгии, Греции, некоторых графствах Великобритании, а также в Венгрии⁴.

В Ирландии, Швеции и Голландии рынок такси за последние 20 лет был дерегулирован. В результате количество такси возросло, время ожидания уменьшилось и такси стало более доступным, однако ожидаемого резкого снижения тарифов не произошло. Тем не менее, специалисты во всём мире призывают власти европейских стран снять количественные ограничения на выдачу лицензий перевозчикам и отказаться от жёсткого регулирования цен, но при этом сохранить высокие стандарты качества как главное требование для получения лицензии.

³ Jon-Terje Bekken, *Experiences with (De-)Regulation in the European Taxi Industry*, in: (De)Regulation of the Taxi Industry, OECD 2007, p. 40. Available at: <http://internationaltransportforum.org/pub/pdf/07RT133.pdf> (consulted 24.07.2011)

⁴ European Conference of Ministers of Transport, *Improving Access to Taxis*, *op. cit.*, p. 30.

1. Регулирование рынка такси: теоретические аспекты и опыт стран ЕС

Исследователи подчёркивают, что рынок такси не является однородным и выделяют 3 сегмента рынка, которые требуют различной регуляции: сегмент курсирующих такси (*cruising taxi market or hail taxi market*), сегмент такси, ожидающих клиентов на стоянках (*rank market*) и такси, вызываемых по телефону (*prebooked market*).

Самая высокая асимметрия информации и неэластичный спрос присутствуют на рынке курсирующих такси. Клиент, останавливающий такси на улице, не знает, с какой частотой курсируют другие перевозчики. Поэтому он садится в первый остановившийся автомобиль. Увеличение числа перевозчиков в данном сегменте зачастую ведёт не к снижению цен, а напротив, стимулирует их рост, поскольку остальные таксисты повышением тарифов стараются защитить общий уровень своих доходов.

Надёжным барьером для роста тарифов является развитие других сегментов рынка, в частности заказов такси по телефону. Когда тарифы курсирующих такси становятся слишком высокими, клиенты чаще резервируют такси по телефону. Цены в этом сегменте рынка наиболее адекватно реагируют на колебание спроса, а клиент имеет лучшие возможности сравнивать цены. Поэтому многие страны предпочитают не ограничивать цены и доступ перевозчиков к рынку «такси по телефону», но в то же время применяют намного более жёсткий подход к сегменту курсирующих такси⁵.

Регулирование рынка такси в большинстве развитых стран сводится к **ограничению предложения** (ограничение автомобилей такси посредством ограничения числа лицензий), **регуливанию качества** (определение стандартов, которым должен соответствовать автомобиль, маркировка такси, а также требований, которым должен соответствовать водитель) и **регуливанию цен** (установление максимальной цены, вычисляемой по различным формулам).

Если все 3 фактора (количество, качество и цены) одновременно ограничиваются, сама лицензия становится ценным товаром. В некоторых странах появляется рынок лицензий, они становятся объектом купли-продажи. Их цена представляет собой капитализированную стоимость ожидаемой монопольной ренты, которую перевозчик может получить вследствие ограниченного доступа конкурентов на рынок⁶. Например, в Великобритании цена лицензии варьируется от 30 000\$ до

⁵ Kenneth M. Gwilliam, *Regulation of Taxi Markets in Developing Countries: Issues and Options*, Transport Note No. TRN-3, The World Bank Urban Transport Thematic group, 2005, p. 2. Available at: http://siteresources.worldbank.org/INTTRANSPORT/214578-1099488338138/20522187/TRN-3_Taxi_Reg.pdf (consulted 24.07.2011)

⁶ Kenneth M. Gwilliam, *op. cit.*, p. 3.

100 000\$, а цена лицензии в Париже достигает 180 000€⁷. Наличие таких капитализированных монопольных рент подвигло некоторые страны, ныне являющиеся членами ЕС, к либерализации рынка такси.

В Ирландии, где цены и доступ к рынку были ранее жёстко ограничены, радикальное дерегулирование было проведено в 2000-2003 годах. Если ранее цены и количество лицензий на транспортные средства определялись местными законодательными властями, то теперь эта задача была поручена национальному органу – специальной Комиссии по регулированию рынка такси (Commission for Taxi Regulation). Были отменены региональные ограничения на действие лицензии. Владелец лицензии получил право оказывать услуги на территории всей страны. Была установлена единая для всей страны процедура получения лицензии и единые максимальные цены. Стандарты качества стали менее жёсткими⁸.

В течение первых двух лет после дерегулирования количество такси в стране возросло более чем в 3 раза – с 2720 в 2000 г. до 9230 в 2002 г. Потребители отметили, что такси стало более доступным, так как время ожидания существенно уменьшилось. Падения цен, однако, не произошло.

Водители, которых раньше нанимали владельцы лицензий и которые работали на одном автомобиле в несколько смен, после дерегулирования предпочли открыть своё дело. Причём они перешли в сегмент такси, ожидающих клиентов на стоянках, а не в сегмент такси, заказываемых по телефону. Количество автомобилей возросло, коэффициент их использования упал. Всё это негативно отразилось на прибыльности бизнеса. Падения цен не произошло, но качество услуг несколько снизилось⁹.

Рынок такси в Нидерландах претерпел реформу, похожую на ирландскую. Количественные ограничения были отменены, была установлена общенациональная максимальная цена, транспортные зоны также были упразднены. Выдача лицензий и контроль над сектором были переданы в руки общенационального органа - Инспекции дорожного транспорта и мелиоративных работ (Inspectorate for Transport, Public Works and Water Management), являющейся автономным агентством Министерства транспорта¹⁰.

В результате дерегулирования количество такси выросло, но количество пассажиро-часов в расчёте на машину, а также средний доход от автомобиля упали. Цены в реальном выражении выросли приблизительно на 5%. Значительного роста

⁷ Organization for Economic Co-operation and Development, *Taxi Services: Competition and Regulation*, OECD, 2008, p. 110. Available at: <http://www.oecd.org/dataoecd/49/27/41472612.pdf> (consulted 24.07.2011)

⁸ Organization for Economic Co-operation and Development, *Taxi Services: Competition and Regulation*, *op. cit.*, p.136.

⁹ Jon-Terje Bekken, *Experiences with Regulatory Changes of The Taxi Industry*, 9th Conference on Competition and Ownership in Land Transport, 2006, p. 16. Available at: http://www.thredbo-conference-series.org/downloads/thredbo9_papers/thredbo9-workshopD-Bekken.pdf (consulted 24.07.2011)

¹⁰ Organization for Economic Co-operation and Development, *Taxi Services: Competition and Regulation*, *op. cit.*, p.163.

популярности такси не произошло, хотя потребители выиграли от значительного сокращения времени ожидания¹¹.

Опыт **Швеции** показывает, насколько важно при либерализации рынка такси учесть особенности спроса/предложения на отдельных сегментах рынка, а также особенности заселённости страны. На шведском рынке доминирует сегмент такси, заказываемых по телефону. Около 15% рейсов в столице и более 90% рейсов в провинции субсидируются государством, так как это более выгодно, чем развивать систему общественного транспорта в малозаселённых сельских регионах.

В 1990 году были отменены количественные ограничения на выдачу лицензий, разрешения стали действительны на территории всей страны. Требование оборудовать такси рацией и подключиться к диспетчерскому центру было упразднено. Цены, которые устанавливались местными властями с ориентировкой на издержки перевозчиков, были отпущены.

Вопреки ожиданиям, увеличения количества такси и падения цен не произошло. Количество машин значительно не увеличилось, цены выросли, качество обслуживания и степень использования такси не повысились. Главной причиной экономисты называют различия рынков в городских и сельских регионах. Конкуренция несколько выросла только в городах. Количество такси в сельской местности осталось прежним. Следовательно, цены в сельской местности выросли наиболее значительно¹².

Вскоре после неудачного дерегулирования Швеция ввела самые строгие в Европе стандарты безопасности и технической исправности автомобиля, а также требования «незапятнанной репутации» перевозчика, которым должны соответствовать желающие получить лицензию¹³.

То, что дерегулирование не приносит эффекта в виде понижения цен, не отменяет того факта, что перевозчики на закрытых для конкуренции рынках собирают монопольную ренту. Если ограничение количества лицензий оправдано, то, по мнению специалистов Всемирного банка, существует только два способа избежать аккумуляции монопольной ренты в руках перевозчиков: а) регулировать цены на уровне, который помешает возникновению монопольной ренты и б) продавать лицензии ограниченного срока действия (например, 3 года) на аукционе, а доходы направлять в местный бюджет. Однако первая мера труднореализуема, так как требует от властей больших затрат на сбор информации. Вторая же предусматривает введение процедуры, создающей благодатную почву для коррупции. Поэтому либерализация рынка является оптимальным выходом.

Международный опыт показывает, что когда цены отпускаются вместе с упразднением количественного контроля (квотирования), то тарифы на услуги такси

¹¹ Jon-Terje Bekken, *Experiences with Regulatory Changes of The Taxi Industry*, op. cit., p. 17.

¹² Office of Fair Trading, *Evaluating the impact of the taxis market study. A report for the OFT by Europe Economics*, OFT 2007, p. 99. Available at: http://www.oft.gov.uk/shared_oftr/reports/Evaluating-OFTs-work/oft956.pdf (consulted 24.07. 2011).

¹³ Jon-Terje Bekken, *Experiences with Regulatory Changes of The Taxi Industry*, op. cit., p. 13.

растут. Следовательно, по мнению Всемирного банка, регулирование цен необходимо, чтобы сгладить негативный эффект от либерализации рынка такси. Полное либо частичное дерегулирование рынка должно обязательно сопровождаться повышением стандартов качества и усилением надзора за их исполнением. В сегменте курсирующих такси ни регулирование цен и ограничение количества лицензий, ни полное дерегулирование рынка не приносят такого положительного эффекта, как частичная либерализация, сочетающая контроль качества и цен со свободным доступом перевозчиков к рынку¹⁴.

* * *

Теперь перейдём к описанию рынка такси в некоторых странах Европейского Союза, данные о которых приведены в исследовании, опубликованном Организацией экономического сотрудничества и развития в 2008 году¹⁵.

¹⁴ Kenneth M. Gwilliam, *Regulation of Taxi Markets in Developing Countries*, *op. cit.*, p. 5.

¹⁵ Organization for Economic Co-operation and Development, *Taxi Services: Competition and Regulation*, OECD, 2008. Available at: <http://www.oecd.org/dataoecd/49/27/41472612.pdf> (consulted 24.07.2011)

2. Дерегулирование рынка такси в отдельных странах ЕС

Бельгия

В регионе Фландрия лицензии таксистам выдают местные исполнительные органы (коммуны). Лицензия выдаётся после проверки репутации водителя (самым важным аспектом является отсутствие судимости), профессиональных навыков и финансовой состоятельности. Некоторые коммуны устанавливают более жёсткие критерии выдачи лицензии – например, требуют от перевозчика финансовый план и следят за его исполнением. Количество лицензий ограничено и вычисляется исходя из численности населения. На 1000 населения приходится 1 автомобиль такси. Цены также регулируются. Тариф устанавливается местными властями в границах, определённых Министерством экономики и региональными властями.

В регионе Брюссель лицензии выдаются властями региона. Лицензии выдаются на 7 лет, но могут быть продлены неограниченное количество раз. Критерии выдачи аналогичны фламандским. Количество лицензий фиксировано. На данный момент оно ограничено 1200. Количество лицензий устанавливают региональные власти «в соответствии с потребностями». Водитель такси обязан пройти специальный курс обучения, сдать теоретический и практический экзамен. Власти региона также устанавливают определённые требования к автомобилю. Существует ограничение по возрасту: автомобиль не должен быть старше 7 лет.

В регионе Валлония условия выдачи лицензии аналогичны фламандским. Однако ограничения количества лицензий не существует. При этом закон всё же предусматривает право коммун регулировать количество лицензий и цены. Лицензия действительна в течение 10 лет и может быть продлена¹⁶.

Великобритания

Выдача лицензий на оказание услуг такси в Великобритании находится в ведении местных властей (графств). В Лондоне выдачей лицензий занимается Транспортное управление Лондона (Transport for London) – учреждение местного самоуправления, отвечающее за организацию транспортной системы британской столицы. Местные власти в Великобритании наделены широкими полномочиями по изданию нормативных актов, касающихся организации рынка такси, установления стандартов безопасности и качества.

¹⁶ Organization for Economic Co-operation and Development, *Taxi Services: Competition and Regulation*, *op. cit.*, pp. 88-91.

Поэтому условия получения лицензии в разных регионах отличаются. Количество лицензий в британской столице и большинстве регионов не ограничено. Количественные ограничения существуют примерно в 1/3 графств. Цена лицензии в них достигает 70 000£¹⁷. Например, местные власти Шотландии имеют право ограничивать количество лицензий. При этом если органы власти отказали кандидату в выдаче разрешения, они обязаны предоставить доказательство, что на их территории спрос на услуги такси существенно не превышает предложения.

Кандидат на получение лицензии должен сдать тест на вождение. Таксисты в Лондоне обязаны также сдавать специальный тест на знание города. Кроме того, требуется медицинская справка и водительские права.

Закон разрешает местным властям Великобритании регулировать цены на услуги такси. Этим правом, однако, пользуются не все графства.

Требования, предъявляемые к автомобилю, также различаются в регионах. К стандартным требованиям, касающимся технической исправности и маркировки, некоторые муниципалитеты могут предъявлять дополнительные. Например, ограничение на возраст машины либо уникальное ограничение радиуса поворота автомобиля, которое существует в Лондоне¹⁸.

Венгрия

Документы, необходимые для оказания услуг такси, предпринимателям в Венгрии выдают местные и центральные органы власти. Их перечень немного отличается от списка документов, требуемых в других европейских странах.

Общенациональный орган, которым является Национальное управление транспорта (National Transport Authority) выдаёт перевозчикам сертификат технического соответствия (taxi confirmation card); лицензию, содержащую название фирмы и её регистрационный номер; а также специальное удостоверение водителя такси. Муниципалитет выдаёт владельцам такси разрешения на использование муниципальных площадей – таких как стоянки такси. Ни местные, ни центральные власти в Венгрии не устанавливают ограничения на количество такси.

Муниципалитеты имеют право устанавливать максимальные либо фиксированные тарифы на услуги такси (подобные тем, которые используются во Франции, Чехии или Германии). Перед установлением цен муниципалитет обязан проконсультироваться с местной торговой палатой, органом по защите конкуренции и потребителей, а также группами, чьи интересы могут быть непосредственно затронуты¹⁹.

¹⁷ Organization for Economic Co-operation and Development, *Taxi Services: Competition and Regulation*, op. cit., pp. 189-190.

¹⁸ Netherlands Ministry of Transport, Public Works and Water Management, *Taxi abroad. An inventory of experiences with regulated and deregulated policies abroad. Part II: Country Reports*, op. cit., p. 124.

¹⁹ Organization for Economic Co-operation and Development, *Taxi Services: Competition and Regulation*, op. cit., p. 123.

Германия

Чтобы стать водителем такси в Германии нужно получить специальное разрешение. От кандидата не требуют прохождения специальных курсов (как это происходит во Франции). Разрешения выдаются региональными регулирующими органами. Кандидат должен сдать письменный экзамен, а также предоставить справку о здоровье. Чтобы оказывать услуги такси в каком-либо регионе, перевозчик должен также получить лицензию от муниципальных властей. Лицензия выдаётся сроком на 5 лет, и зона её действия ограничивается территорией муниципалитета. Вне этой территории таксист не имеет права забирать пассажиров.

В некоторых регионах местные власти ограничивают выдачу лицензий. В таком случае предприниматель, отвечающий установленным в законодательстве критериям, может приобрести лицензию у перевозчика, желающего её продать. Цена лицензии на автомобиль в таких муниципалитетах составляет 5000-7000 €.

Муниципалитеты также регулируют цены на услуги такси. Каждый город в Германии имеет свою систему начисления тарифов. Тариф обычно состоит из базовой ставки, цены за километр, цены за время простоя. Также может начисляться отдельная плата за работу в ночное время и перевозку багажа.

Автомобиль перевозчика, желающего получить лицензию в Германии, должен соответствовать высоким стандартам качества. Поэтому компании часто продают автомобили в специальной «комплектации такси». Она обязательно включает в себя охранную сигнализацию, гнёзда для радиостанции и таксометра, специальную антенну, сиденье для ребёнка, пазы на крыше для закрепления знака «такси», улучшенную систему обогрева, усиленный кузов и другие приспособления, обеспечивающие безопасность пассажира²⁰.

Дания

В Дании лицензии таксистам выдают местные власти (городские советы). В столице разрешение выдает Копенгагенский совет по такси (Taxi Board of Greater Copenhagen). Количество лицензий ограничено. Географическая зона действия разрешений также ограничивается территорией муниципалитета. Муниципальные власти определяют лимит лицензий по своему усмотрению. Срок их действия – 10 лет. В местностях, где выдано более 10 лицензий, таксисты обязаны подключиться к диспетчерскому центру. Диспетчерские центры чаще всего являются собственностью обладателей лицензий.

Местные власти устанавливают максимальные цены. Копенгагенский совет по такси установил взвешенный индекс цен (weighted cost index), согласно которому должны рассчитываться тарифы. В цену тарифа входят: затраты на рабочую силу –

²⁰ *Ibid.*, pp. 117-120.

67,3%; непосредственные затраты на машину (расходы на страховку, запчасти, топливо, мойку) – 27, 2%; капитальные затраты (затраты на покупку машины и выплату процентов по кредитам) – 3,3%; другие затраты – 2,2%²¹.

Ирландия

После дерегулирования рынка 2000-2003 годов, о котором уже велась речь, право выдачи лицензий на оказание услуг такси перешло от местных властей к специальному независимому общенациональному органу – Комиссии по регулированию рынка такси (Commission for Taxi Regulation). Комиссия получила полномочия издавать законодательные акты, касающиеся лицензирования такси, прав собственности и правил функционирования рынка такси, а также осуществлять надзор над рынком и устанавливать максимальные цены.

Консультативный совет Комиссии состоял из 17 членов, назначаемых на трехлетний срок и представляющих: перевозчиков такси; муниципалитеты; полицию; ассоциации потребителей, туристов и предпринимателей, а также другие заинтересованные стороны.

С 1 января 2011 года Комиссия завершила свою деятельность, а её полномочия были переданы новосозданному Департаменту по регулированию сектора такси (Taxi Regulation Directorate) – структурной единице Национального транспортного управления (National Transport Authority), сформированного в 2009 году²². Консультативный совет Национального транспортного управления, назначается Министром транспорта, и состоит из 16 членов, представляющих: перевозчиков такси, полицию, организации по защите прав потребителей, органы защиты конкуренции, туристический сектор, людей с ограниченными возможностями, а также экспертов²³.

Количественных ограничений на выдачу лицензий, как и территориальных ограничений их действия, в Ирландии не существует. Лицензии выдаются сроком на 5 лет. Каждый кандидат на получение лицензии такси должен пройти специальную программу занятий, включающую в себя курсы вождения, изучение необходимых законодательных актов, обучение навыкам обслуживания клиентов и т.д. Что касается стандартов качества автомобиля, то все такси должны иметь одинаковую маркировку и раз в году проходить технический осмотр.

Департамент устанавливает единый уровень максимальных цен на услуги такси на территории всей страны. Цены пересматриваются каждые два года. Существуют

²¹ *Ibid.*, pp. 104-107.

²² National Transport Authority of Ireland. Taxi Regulation Directorate, <http://taxiregulation.nationaltransport.ie/>

²³ National Transport Authority of Ireland. Advisory Committee, <http://taxiregulation.nationaltransport.ie/for-everyone/advisory-committee/>

планы устанавливать максимальные тарифы с помощью взвешенного индекса цен, как это практикуется в Дании²⁴.

Италия

Количественные и качественные ограничения для доступа к рынку такси в Италии устанавливают муниципалитеты, в границах законов, издаваемых властями итальянских регионов. Муниципалитеты устанавливают количество лицензий для таксистов, стандарты качества, которым должны соответствовать машины, принимают решение об организации рынка и устанавливают цены.

Лицензии, дающие право оказывать услуги такси, выдаются исключительно индивидуальным водителям. Они не являются лицензиями на право владения автомобилем такси, как в некоторых европейских странах. Однако в некоторых случаях обладатель лицензии может нанимать водителя на замену себе, например, когда владелец находится в отпуске, болеет или служит в армии. Некоторые муниципалитеты не увеличивали количества лицензий на протяжении 20 или даже 30 лет. Лицензии такси являются объектом купли-продажи.

Муниципалитеты, как было сказано выше, регулируют тарифы на услуги такси. Правила установки цен в разных городах различны. Однако в большинстве случаев тариф включает в себя статичный компонент (не зависящий от дистанции и времени пути – например, день недели или время суток) и динамичный компонент (зависящий от дистанции и времени, потраченного на дорогу). Существуют также дополнительные оплаты за провоз багажа, животных и т.д.

Местные власти также выдают правовые акты, касающиеся требований безопасности такси, организации диспетчерских центров, расположения стоянок такси, организации рабочего дня и т.д.²⁵.

Нидерланды

Как уже говорилось ранее, нидерландский рынок такси был либерализован в 2000-2002 годах. Если ранее выдачей разрешений занимались местные власти, территория действия лицензий и их количество были ограничены, то после реформы эти ограничения были отменены, а право выдачи лицензий было передано в руки общенационального органа – Инспекции дорожного транспорта и мелиоративных работ (Inspectorate for Transport, Public Works and Water Management). Инспекция является автономным агентством Министерства транспорта²⁶. Она выдаёт лицензии на оказание услуг такси, следит за соблюдением законодательства в сфере транспорта.

²⁴ Organization for Economic Co-operation and Development, *Taxi Services: Competition and Regulation*, *op. cit.*, pp. 134-137.

²⁵ *Ibid.*, pp. 145-147.

²⁶ *Ibid.*, p. 163.

Чтобы получить лицензию, перевозчик должен иметь водительское удостоверение и сдать специальный экзамен.

Министерство транспорта Нидерландов устанавливает максимальные цены на услуги такси. Структура цен также регулируется. Тариф состоит всего из двух компонентов: минимальной оплаты («за посадку в салон») и оплаты за километраж²⁷. Требования, предъявляемые к автомобилю, невзыскательны: он должен быть оборудован таксометром, обозначен специальной маркировкой, а также на нём должен быть указан номер лицензии²⁸.

Франция

Лицензии такси во Франции выдаются местными властями – мэриями коммун, а в случае Парижа – префектом полиции. Их количество ограничено. Согласно французским законам, каждый желающий стать водителем и впоследствии получить лицензию должен сперва пройти профессиональный экзамен. Экзамены проводятся школами такси, основателями которых выступают профессиональные объединения перевозчиков. Школы финансируются из местного бюджета. Обучение в них длится от 6 до 9 месяцев.

Количество лицензий устанавливают по своему усмотрению местные власти. В Париже количество такси практически не выросло с 1967 года. Сегодня число такси во французской столице (15 300) меньше, чем в 1931 году (20 155). Чтобы получить лицензию на автомобиль бесплатно, желающий должен подать заявление мэру или префекту полиции (в Париже) и стать в очередь. Темпы выдачи лицензий настолько малы, что современные кандидаты имеют шанс получить заветную лицензию лишь через несколько десятков лет. С другой стороны, лицензию можно приобрести у перевозчика, желающего её продать. Средняя стоимость лицензии во французских городах составляет 100 000 €. В Париже она достигает 180 000 €, в Ницце – 300 000 €.

Местные власти также регулируют структуру тарифов, определяя их компоненты: минимальный тариф («за посадку в салон»), тарифы за километры, тарифы, варьирующиеся в зависимости от времени суток, бонусы (за перевозку багажа, животных) и т.д.²⁹.

Чехия

Выдачей лицензий на оказание услуг такси в Чехии занимаются местные власти (муниципалитеты). Ограничения количества лицензий не существует. Общие для всей

²⁷ *Ibid.*, p. 162.

²⁸ Transport and Water Management Inspectorate the Netherlands, *Supervision in Safe Hands*, The Hague, 2008, p. 14. Available at: http://www.ivw.nl/Images/CorpBrochENG_tcm247-211267.pdf (consulted 26.07.2007).

²⁹ Organization for Economic Co-operation and Development, *Taxi Services: Competition and Regulation*, op. cit., pp. 109-111.

страны критерии выдачи разрешений определены в законе о дорожном транспорте. Лицензию может получить любой водитель, прошедший специальный экзамен. Закон также определяет технические требования, предъявляемые к машине, правила маркировки такси и стандарты качества.

Регулирование тарифов на услуги такси производится местными властями согласно схеме, предоставляемой Министерством финансов. Муниципалитеты сами вправе решать, регулировать цены или нет. В большинстве крупных городов местные власти устанавливают максимальные цены. В Праге при расчете максимальной цены берутся во внимание среднегодовые затраты перевозчика, связанные с содержанием машины в течение 6 лет после её покупки (цена машины, её ремонта и обслуживания, стоимость шин, таксометра, рации, топлива, дорожный налог, затраты на выплату зарплаты водителю и т.д.) и адекватная норма прибыли³⁰.

Швеция

Выдачей лицензий такси в Швеции занимаются местные власти. Разрешения выдаются согласно процедурам, прописанным в национальных законах. Совет лена (региона) выдаёт разрешение на оказание услуг такси предпринимателю, который имеет водительские права, прошёл специальный курс для водителей такси, а также особый бизнес-курс, не имеет криминального прошлого и отвечает критериям финансовой состоятельности.

Обладатель лицензии имеет право владеть более чем одним автомобилем, если это позволяют финансовые возможности его фирмы. Лицензия выдаётся на неограниченное время, однако каждые 5 лет происходит переоценка: если перевозчик имел нарушения или его фирма не отвечает критериям финансовой стабильности, лицензия отбирается. Количество лицензий не ограничено.

Для того чтобы стать водителем такси, нужно также получить специальное удостоверение. Критерии его получения идентичны критериям получения лицензии, кроме требования о прохождении бизнес-курса – его водителям оканчивать не нужно. Организацией курсов и проведением экзаменов занимается Национальное управление транспорта, дорожной и водной инфраструктуры (National Authority for Transport and Road and Water Construction).

Цены на услуги такси в Швеции являются свободными.

К автомобилю такси предъявляются достаточно высокие требования. Машина должна быть оборудована бортовым компьютером и таксометром, соответствовать высоким техническим стандартам и стандартам безопасности, быть застрахована, а также иметь специальную маркировку³¹.

³⁰ *Ibid.*, pp. 94-97.

³¹ Netherlands Ministry of Transport, Public Works and Water Management, *Taxi abroad. An inventory of experiences with regulated and deregulated policies abroad. Part II: Country Reports*, Zoetermeer 2002, pp.

Заключение

Анализ европейской практики регулирования рынка услуг такси отражает многообразие различных форм и методов регулирования. В ЕС нет единого подхода к регулированию данного рынка, нет его зачастую и в самих странах-членах: в основном, все вопросы, связанные с рынком услуг такси решаются непосредственно на местах.

Опыт дерегулирования рынка услуг такси показал, что простые решения не всегда приемлемы в силу сложности самого рынка, который состоит из нескольких сегментов, разнонаправлено реагирующих на изменения в политике регулирования. Так же стоит отметить, что даже сейчас в некоторых странах ЕС система регулирования рынка услуг такси никак не обоснована с теоретической и практической точки зрения, а отражает политические и традиционалистские установки местных властей.

Планируя реформу системы регулирования рынка услуг такси необходимо тщательно изучить как европейский опыт, так и уникальный национальный контекст и традиции. Принимая решение о проведении возможных реформ, необходимо учитывать их влияние как на перевозчиков, так и на потребителей услуг.