

Л.В. Зайцева, А.С. Митрясова

ТРУД ВОДИТЕЛЕЙ ТАКСИ НА ОСНОВЕ ИНТЕРНЕТ-ПЛАТФОРМ: ОТДЕЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

Статья подготовлена в рамках реализации гранта фонда РФФИ № 17-03-00676.

Рассматривается влияние применения агрегаторов такси на общественные отношения, связанные с применением труда водителей. Правовая неопределенность в квалификации отношений между водителем такси и агрегатором создает разнообразные риски, в том числе в сфере безопасности дорожного движения, соблюдения прав потребителей и водителей. Авторами обозначаются вызовы, наметившиеся в связи с развитием агрегаторов такси, а также предлагаются отдельные направления развития правового регулирования.

Ключевые слова: цифровые технологии; интернет-платформа; трудовые и нетипичные трудовые отношения; труд водителей; риски безопасности дорожного движения.

В последнее время применение интернет-платформ для предоставления услуг такси выявило целый ряд социальных и правовых проблем, которые горячо обсуждаются широкой, в том числе юридической, общественностью [1], профессиональным водителем сообществом и в итоге выливаются в ряд судебных [2, 3] и других административных решений [4, 5], связанных с широким кругом вопросов, начиная от борьбы с недобросовестной конкуренцией и заканчивая требованиями о возмещении вреда, причиненного здоровью пассажиров [6].

Наиболее острым является вопрос о характере деятельности интернет-платформ, таких как, например, Яндекс-такси, Uber и др. Он является, безусловно, концептуальным, поскольку от ответа на него зависит правовое положение всех участников общественных отношений по предоставлению услуг по перевозке пассажиров. Сами компании придерживаются позиции, согласно которой они являются лишь сервисом по оказанию информационных услуг, помогая людям связаться друг с другом. Но в Европейском союзе сегодня складывается другой подход. Европейский суд (European Court of Justice) в Люксембурге постановил, что в Европе работа Uber Technologies Inc. должна регулироваться как деятельность компании такси, а не как приложение. «Предоставляемый Uber сервис по связи людей с непрофессиональными водителями относится к услугам в сфере транспорта. Страны – члены ЕС вправе регулировать условия предоставления этой услуги» [2], – отмечается в решении суда.

Судебному разбирательству в Европейском суде предшествовало решение властей Барселоны, обязавшее Uber соблюдать правила, установленные для городского такси [4]. Определенные претензии у властей к этой интернет-платформе вплоть до ее запрета возникали в таких странах, как Бразилия, Канада, Китай, Франция, Германия, Индия [7]. Основные претензии были вызваны протестами со стороны традиционных такси и их водителей в связи с обострившейся конкуренцией, с другой стороны, вопросами к обеспечению безопасности пассажиров и дорожного движения. В городах других стран тоже происходят подобные процессы. Наиболее резонансные из них наблюдались в Лондоне [8], Нью-Йорке [9] и Вене [3].

В России и странах СНГ судебные процессы с интернет-платформами, связанными с услугами такси, касаются, как правило, исков о возмещении вреда, причинного жизни или здоровью пассажиров [6, 10]. Отдельные административные решения связаны с попытками властей легализовать их деятельность и обеспечить защиту прав потребителей. Например, Московское управление Роспотребнадзора оштрафовало Uber на сумму 100 тыс. рублей за введение потребителей в заблуждение, поскольку эта компания не информирует потребителей «о лицензии и прохождении медицинского освидетельствования водителей такси, а также относительно потребительских свойств услуги по перевозке, а именно об исполнителе услуги» [5]. Девятый арбитражный апелляционный суд 26 октября 2016 г., а в дальнейшем и Арбитражный суд Московского округа 14 февраля 2017 г. оставили без изменения решение Арбитражного суда города Москвы от 01 сентября 2016 г. об отказе удовлетворить жалобу ООО «Убер Текнолоджи» на указанное решение Роспотребнадзора [11].

Как видим, регулятор сегодня в большей степени озабочен вопросами качества предоставляемых услуг, защитой прав потребителей. Но трудно не заметить, что защита прав потребителей зависит и от уровня организации труда лиц, непосредственно эти услуги предоставляющих, т.е. водителей такси.

Итак, использование цифровых технологий сегодня является существенным фактором производства и оказывает влияние на рынок труда [12. С. 41]. Распространение агрегаторов такси как современная технология позволяет выполнять водителям трудовую функцию в любом месте и в любое время. Их труд становится более гибким и в меньшей степени поддается традиционным способам правового воздействия, поскольку законодательство не успевает реагировать на происходящие в жизни изменения.

Представляется, что труд водителей такси может регулироваться как трудовым, так и гражданским законодательством. Значительная часть экспертного сообщества полагает, что интернет-платформы, поскольку они предоставляют информационные услуги, связаны с водителями гражданско-правовыми отношениями по договору оказания услуг. Но, как свиде-

тельствует ранее процитированное решение Европейского суда, как минимум, это не только информационные услуги. И если признать, что интернет-платформа является полноценным участником рынка предоставления транспортных услуг в сфере пассажирских перевозок, то ее деятельность в значительной мере ограничивается соответствующим законодательством. С точки зрения российского законодательства в этой сфере возможен один из двух подходов. Или водитель является самозанятым и признается таковым в силу государственной регистрации в качестве индивидуального предпринимателя и несет всю полноту ответственности как лицо, предоставляющее услуги по перевозке пассажиров на коммерческой основе, или является наемным работником, организация-работодатель которого несет ответственность за правомерность и качество предоставляемых им услуг. Третий вариант невозможен хотя бы в силу нормы, обозначенной в ч. 2 ст. 15 Трудового кодекса РФ и запрещающей заключать гражданско-правовой договор с целью урегулировать собственно трудовые отношения.

Организация (агрегатор), используя интернет-платформу, предлагает неограниченному кругу субъектов выполнить определенное задание на основе открытого запроса. Данная технология использования трудовых ресурсов довольно распространена в зарубежной практике и получила название «краудсорсинг» (англ. crowdsourcing, crowd – «толпа» и sourcing – «использование ресурсов») [13. С. 170]. Но так ли уж неограничен этот круг лиц, если речь идет об услугах такси?

В 2016 г. Uber подписал соглашение о сотрудничестве с Департаментом транспорта Москвы, по которому обязался работать только с легальными таксистами, имеющими разрешение на таксомоторную деятельность, а также передавать данные по движению их автомобилей по городу [14]. Под легальными таксистами понимаются лица, зарегистрированные в качестве индивидуальных предпринимателей и имеющие разрешение на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, выдаваемым уполномоченным органом исполнительной власти соответствующего субъекта Российской Федерации [15. Ст. 9]. К легальным таксистам также относятся водители, которые являются работниками, т.е. заключили трудовой договор с автотранспортной организацией, имеющей соответствующее разрешение.

Если водитель не является индивидуальным предпринимателем и не имеет трудового договора с автотранспортным предприятием или имеет формальный трудовой договор с организацией, существующей лишь на бумаге, но осуществляет пассажирские перевозки, пользуясь «посредническими услугами» агрегатора такси, то какие отношения возникают между указанными субъектами? Как можно квалифицировать эти отношения? Представляют ли они собой принципиально новые формы занятости или являются выражением тех тенденций, которые продолжают складываться в последние десятилетия, т.е. выступают в качестве уже сложившихся нетипичных форм занятости? Да и наличие у водителя

статуса индивидуального предпринимателя не снимает всех вопросов. За рубежом ученых сейчас очень интересует вопрос распространения действия трудового права на самозанятых лиц в целях недопущения их дискриминации и возможностей распространения на их труд минимальных социальных стандартов. Вопросы о необходимости или возможности применения трудового законодательства к самозанятым лицам поднимались на пленарном заседании Международной научно-практической конференции «Экономическая функция трудового права: прошлое настоящее, будущее» («Восьмые Пашковские чтения»), прошедшем 2 марта 2018 г. в Санкт-Петербурге в рамках Международного форума труда. Об этом в своих докладах, в частности, говорили профессор Манфред Вайсс (Германия), профессор Йоко Хашимото (Япония), доцент София Оливейра Паис (Португалия), Набийла Рисфа Иззати (Индонезия) и др. В рамках состоявшегося научного обмена мнениями, профессором С.Ю. Головиной была высказана справедливая позиция о том, что трудовое законодательство РФ решает вопрос широкого распространения трудового права на всех лиц наемного труда с помощью правовой конструкции, предусмотренной ст. 15 ТК РФ, запрещающей заключать гражданско-правовые договоры для регулирования трудовых отношений, признаки которых закреплены той же статьей. Мало того, ч. 4 ст. 11 ТК РФ предусматривает возможность квалификации гражданско-правового договора как трудового по решению суда, если договор фактически регулирует трудовые отношения. Но означает ли это, что и в этом вопросе российское трудовое законодательство традиционно занимает передовые позиции и уже решило все вопросы, над которыми сегодня размышляет значительное число зарубежных исследователей?

Представляется, что проблемы правильного установления статуса самозанятого возникли не на пустом месте и имеют гораздо более глубокие корни, чем теоретическое разграничение сферы действия трудового и гражданского права. И эти проблемы наиболее фактурно проявились именно в случаях нестандартной занятости с применением новейших цифровых технологий, а также в процессе проведения в нашей стране экономических преобразований, направленных, в том числе на развитие частной инициативы и декларированной поддержки развития малого предпринимательства. В этой связи рано или поздно возникнет целый ряд вопросов. Не является ли попыткой сузить сферу применения трудовых гарантий отечественная практика стимулирования вчерашних работников регистрироваться в качестве индивидуальных предпринимателей? Насколько она законна и с точки зрения трудового законодательства, и с позиций законодательства о налогах и сборах? Позволяет ли статус ИП фактически выполнять трудовую функцию в условиях, соизмеримых с условиями трудового договора, и при этом не приобретать статуса работника?

Зарубежные ученые последние лет 20 пытаются изучить эти вопросы и дать им правовую оценку. Британские ученые-социологи Брендан Бурчелл, Симон Дикин и Шейла Мед, исследуя в конце XX в. не-

стандартные формы занятости, отмечали неопределенность в статусе «зависимых самозанятых». Предлагая распространить на них сферу действия «защитного законодательства», они рассматривали возможность приравнять в правах к работникам таких самозанятых, которые, заключив контракт на предоставление своих личных услуг с работодателем, экономически зависят от его бизнеса, т.е. получают большую долю своих доходов от этой конкретной работы. Такое расширение сферы действия трудового законодательства рассматривалось ими как способ для достижения «целей равного обращения» в области заработной платы, рабочего времени и занятости [16. Р. 2].

Канадский ученый Джуди Фадж отмечает существующие проблемы квалификации лиц, выполняющих, по сути, одну и ту же работу, но в одном случае являющихся работниками, в другом – самозанятыми. В своем исследовании 2003 г. она делает вывод о том, что самозанятые традиционно рассматриваются как предприниматели, но обладают признаками, более свойственными «сотрудникам, чем предпринимателям», особенно если не используют труд других работников [17. Р. 36]. Она, как и многие другие ученые, в том числе упоминаемые в настоящей статье, актуальность вопроса о гибкости трудового права в отношении самозанятых, выполняющих экономически зависимые работы, объясняет, прежде всего борьбой этих лиц за получение коллективного представительства (а значит, права на свободу ассоциации и ведение коллективных переговоров с работодателем), искоренения дискриминации в предоставлении трудовых гарантий и получении прав в области социального страхования, соизмеримых с работающими по трудовому договору [17, 18].

Отмечая различия между работниками и самозанятыми в Европейском Союзе и Норвегии, Роберто Педерсини и Диего Колетто указывают на действия, предпринимаемые для усиления мер защиты самозанятых, а также на необходимость регулирования «экономически зависимой работы» [18]. Однако в разных странах это регулирование и степень защиты самозанятых находятся на совершенно разных уровнях, что можно объяснить как уровнем экономического развития, так и национальными особенностями правовых систем.

Миа Рёнмар в своей работе о действии трудового права по кругу лиц в Швеции предлагает категорию «квазисотрудник», к которой относит предусмотренного шведским трудовым законодательством так называемого зависимого подрядчика. Эта категория в шведское коллективное трудовое право была введена еще в 1940-х гг. и сохранилась в действующих сегодня законах, которые предоставляют зависимым подрядчикам те же права, что и работникам в части свободы ассоциации, коллективных договоров, прав на информацию, безопасности труда, социального страхования (в том числе от безработицы) и т.п. [19. Р. 163]. И хотя многие считают, что применение труда зависимых подрядчиков в Швеции перестало быть актуальным, другие предлагают расширить сферу действия коллективного трудового права на лиц, работающих в бизнесе франчайзинга [20. Р. 45; 21. Р. 70].

В Южно-Африканской Республике закон исключает независимого подрядчика из сферы действия трудового и социального законодательства, но судам, тем не менее, приходится рассматривать дела, связанные с разграничением работника и независимого подрядчика, используя подход «доминирующего впечатления» без должного выяснения содержания фактически сложившихся отношений, что критикуется учеными-юристами [22]. В качестве положительного опыта в этой связи приводится практика США, где независимым подрядчиком признается тот, кто предоставляет услуги «широкой публике», имеет ряд клиентов, несет экономический риск потери работы. Подрядчики же, которые экономически зависят от лица, для которого они выполняют услуги в целом, должны рассматриваться как работники. Такие факторы, как низкая заработная плата, низкий уровень квалификации и наличие одного или нескольких работодателей, должны препятствовать признанию лица в качестве независимого подрядчика [23].

Сегодня продолжается не только научная полемика по вопросам гибкого трудового регулирования деятельности экономически зависимых подрядчиков (мелких предпринимателей), но и предпринимаются реальные попытки по совершенствованию национального правового регулирования. Например, в 2018 г. в Британский парламент лейбористская партия вносит законопроект, призванный уравнивать самозанятых с другими работниками, предлагая, например, распространить на них права на отпуск в связи с рождением ребенка [24].

Обобщая зарубежный опыт, можно сделать вывод о том, что в России еще предстоит осмыслить и начать решать проблемы, связанные с искусственным выводом из сферы действия трудового права индивидуальных предпринимателей, которые занимаются экономически зависимой от одного заказчика-работодателя деятельностью. Однако уже сегодня, используя доступные правовые конструкции, можно не только в спорных случаях применять вышеупомянутые нормы ст. 11, 15 и 19.1 ТК РФ с целью переквалификации гражданско-правовых в трудовые договоры, но сделать и ряд теоретических выводов, свидетельствующих о наличии в деятельности водителей такси, независимо от их персонального правового статуса, отдельных признаков трудовых и атипичный трудовых отношений.

Итак, труд водителя такси на основе интернет-платформ имеет отдельные признаки, свойственные нетипичным трудовым отношениям, поскольку в данных отношениях отсутствуют (либо видоизменены) некоторые признаки традиционных трудовых отношений [25. С. 124]:

- 1) лицо выполняет работу с использованием информационно-телекоммуникационной сети Интернет (как в случае с дистанционными работниками);

- 2) труд осуществляется нерегулярно, не носит систематического характера, работа выполняется исключительно по волеизъявлению лица (подобный режим характерен для работающих по гибкому графику в СМИ, торговле недвижимостью, личного страхования и т.п.).

Общественным отношениям по использованию труда на основе интернет-платформ свойственны и отдельные признаки трудовых отношений:

1) лицо получает вознаграждение за проделанную работу – аналог заработной платы по трудовому договору. И хотя агрегатор может ссылаться на то, что его сервис предоставляет услугу по зачислению средств от потребителя непосредственному исполнителю, но и работодатель, получив доход от реализованной услуги, также начисляет зарплату работнику как некую долю от полученной прибавочной стоимости. Примером того, что действия интернет-платформы по оплате труда водителя сближаются с обязательствами по оплате труда, можно рассматривать групповой иск американских водителей к Uber в Калифорнии, обвиняющих компанию в снижении фактических выплат за поездки [26];

2) компании, использующие интернет-платформы для продвижения услуг такси, вводят дополнительные системы материальных стимулов к труду – премиальные баллы, иные доплаты за качественно выполненное задание (такие «бонусы» сопоставимы с премиями);

3) водитель такси выполняет строго определенные действия, обусловленные запросом, – осуществляет перевозку пассажиров, т.е. фактически выполняет трудовую функцию;

4) в рассматриваемых отношениях присутствует элемент подчиненности водителя компании-агрегатору, которая предъявляет определенные требования к водителю и автомобилю, назначает цену за оказываемые услуги, может применить санкции к водителю, отключив его от интернет-платформы за нарушение тех или иных условий.

Для водителей, предоставляющих услуги такси, работа с помощью интернет-платформы имеет как плюсы, так и минусы. К позитивным моментам можно отнести гибкость и удобство выполнения работы, что является важным обстоятельством для отдельных категорий граждан [27. С. 169]. Но все-таки это имеет значительное число минусов, что и вызывает разного рода протесты со стороны водительского сообщества.

Во-первых, не обеспечиваются элементарные правила охраны труда водителей, непосредственно влияющие на уровень безопасности дорожного движения. Агрегатор не осуществляет контроль за соблюдением лимита отработанных таксистом часов. Теоретически таксисты могут получать заказы непрерывно на протяжении неограниченного периода времени, что является грубым нарушением режима труда и может угрожать жизни и здоровью водителя и пассажиров. Эксперты считают, что агрегатор должен следить за тем, чтобы водитель работал не больше 8 часов в день [28]. Потом его нужно просто отключать от получения заказов. Возможно, на такси следует устанавливать тахографы, распространив на них действие Приказа Министерства транспорта РФ от 21 августа 2013 г. № 273 «Об утверждении Порядка оснащения транспортных средств тахографами» (ред. от 30.01.2018) [29], что, скорее всего, повлечет увеличение тарифов на перевозки. Также применение интернет-платформ не способствует соблюдению правил медицинских освидетельствований водителей, особенно предрейсовых

медосмотров [30]. Во всяком случае, агрегатор не отвечает за состояние здоровья водителя, которому предоставлен заказ. Также отсутствует система, обеспечивающая недопуск к работе недостаточно подготовленного водителя или водителя с автомобилем, не оформленным как такси при оформлении страхового полиса ОСАГО. Таким образом, перечисленные негативные моменты создают дополнительные профессиональные риски водителей такси и угрозы для безопасности дорожного движения.

Во-вторых, не обеспечивается минимальный уровень социально-трудовых гарантий, начиная от минимальной оплаты труда и заканчивая оплатой периода временной нетрудоспособности [31. С. 495]. Применение труда на основе интернет-платформ создает угрозу стабильности обязательного пенсионного страхования (сокращение числа лиц, состоящих в официальных трудовых или гражданско-правовых отношениях, уменьшения числа застрахованных в системе обязательного пенсионного страхования, снижение базы обложения страховыми взносами за счет перевода части работников в число индивидуальных предпринимателей и, как следствие, сокращение суммы уплачиваемых страховых взносов) [1. С. 54].

Кроме того, одной из основных проблем, требующих разрешения, является проблема ответственности участников рынка. Речь идет об ответственности за некачественно оказываемые услуги, а также за вред, который может быть причинен жизни и здоровью пользователю услуги.

В настоящее время идет судебный процесс по иску Гражданской к ООО «Яндекс.Такси» о возмещении вреда, причиненного здоровью, и о компенсации морального вреда. Представитель ответчика придерживается той правовой позиции, что «Яндекс.Такси» – это только программное обеспечение, которое связывает пользователей с таксопарками и диспетчерскими службами. Агрегатор занимается исключительно оказанием безвозмездных информационных услуг населению. Ответственность за качество и безопасность перевозки несет то лицо, которое ее осуществляет. Истец же полагает, что ООО «Яндекс.Такси» по факту является непосредственным организатором коммерческих пассажирских перевозок и имеет часть прибыли с этого бизнеса [28]. Аналогичные иски предъявляются к агрегаторам такси и в других странах. Пока нельзя говорить о формировании каких-то общих юридических подходов к таким делам. Сегодня деятельность интернет-платформ не урегулирована законом и согласно пользовательским соглашениям самих этих компаний они не являются стороной договора перевозки и не оказывают транспортные услуги, привлечь их к ответственности перед потребителем за причиненные убытки будет проблематично [32].

Возможно, что решение Европейского суда, признавшего Uber транспортной компанией, станет отправной точкой для формирования правовых подходов к регулированию деятельности агрегаторов такси. Эксперты по-разному оценивают возможные последствия такого решения. От очередной смены бизнес-

модели до последствий для других сфер гигиены [33]. В любом случае сегодня остро встал вопрос об устранении пробелов в правовом регулировании деятельности агрегаторов такси и водителей, их использующих, в целях обеспечения безопасности движения, сохранения социальной стабильности в сфере наемного труда и здоровой конкуренции на рынке соответствующих услуг.

Поэтому требуется либо разработка отдельного нормативного правового акта, регулирующего деятельность так называемых агрегаторов такси, либо внесение дополнений в существующие нормативные правовые акты, которые бы предусматривали:

- четкие требования к регистрации интернет-платформой водителей-пользователей услугами «агрегатора», включая проверку его статуса (работник автотранспортного предприятия или ИП, занимающийся легальным предоставлением услуг такси), проверку необходимых для автомобиля – такси – технических и правовых характеристик (включая полис ОСАГО);

- установку тахографов на автомобили, предоставляющие услуги такси;

- временное ограничение интернет-платформой предоставляемых водителю заказов в течение суток и недели с учетом установленных законодательством максимальных нормативов рабочего времени;

- субсидиарную имущественную ответственность «агрегатора» в случае причинения вреда жизни и здоровью пассажира такси, пешехода или других участников дорожного движения (при выполнении заказа), особенно в случае регистрации на платформе водителя и (или) автомобиля, не отвечающих требованиям, предъявляемым в сфере оказания услуг такси.

Что же касается труда водителей такси, занятых услугами с применением интернет-платформ, то можно говорить о том, что в отношениях по использованию их труда присутствуют некоторые признаки трудовых отношений, а также отдельные признаки нетипичных трудовых отношений. Полагаем, что устранить или хотя бы нивелировать выявленные негативные аспекты в данных отношениях позволит полноценное законодательное регулирование. Российское законодательство пока не учитывает происходящие изменения и объективно нуждается в совершенствовании. На наш взгляд, представляется интересным опыт некоторых стран, распространяющих отдельные социально-трудовые права и гарантии на зависимых самозанятых без признания их работниками. Для этого необходима дальнейшая разработка правовой категории «экономически зависимые самозанятые» с перспективой ее дальнейшего правового закрепления и регламентации, а также определения границ применения трудового права к указанной группе лиц.

ЛИТЕРАТУРА

1. Чесалина О.В. Работа на основе интернет-платформ (crowdwork и work on demand via apps) как вызов трудовому и социальному праву // Трудовое право в России и за рубежом. 2017. № 1. С. 52–55.
2. Press Release № 136/17 Luxembourg, 20 December 2017 Judgment in Case C-434/15 Asociación Profesional Elite Taxi v Uber Systems Spain SL / Court of Justice of the European Union. URL: <https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2017-12/cp170136en.pdf> (дата обращения: 06.05.2018).
3. Суд в Вене запретил работу Uber // RTVI. URL: <https://rtvi.com/news/sud-v-vene-zapretil-rabotu-uber-v-gorode/> (дата обращения: 06.05.2018).
4. Барселонские таксисты проводят забастовку против Uber // РИА Новости. URL: <https://ria.ru/world/20170316/1490166428.html> (дата обращения: 06.05.2018).
5. О привлечении к административной ответственности «Uber» за введение потребителей в заблуждение // Управление Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека по городу Москве. URL: <http://77.rosпотребнадзор.ru/index.php/napravlenie/sudebnayaapraktika/4955--luber-> (дата обращения: 06.05.2018).
6. Суд привлёк таксопарк к делу по иску пассажирки «Яндекс.Такси» на 66 млн рублей из-за ДТП // ТАСС. URL: <http://tass.ru/ekonomika/4864300> (дата обращения: 06.05.2018).
7. Бочкарева Е. 9 стран, в которых Uber запрещен // Rusbase. URL: <https://rb.ru/list/uber-ban/> (дата обращения: 06.05.2018).
8. Uber не продлили лицензию на работу в Лондоне // Русская служба BBC. URL: <https://www.bbc.com/russian/news-41359393> (дата обращения: 06.05.2018).
9. Che J. Uber, New York City Reach Tentative Truce // The Huffington Post. URL: https://www.huffingtonpost.com/2015/07/22/uber-cap-new-york_n_7852288.html (дата обращения: 06.05.2018).
10. Суд вынес приговор по делу о смертельном ДТП с пассажиром Uber // AUTO.TUT.BY. URL: <https://auto.tut.by/news/road/591398.html?cmd=67522> (дата обращения: 06.05.2018).
11. Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 26 октября 2016 г. по делу № А40-146579/2016 // Судебные и нормативные акты РФ. URL: <http://sudact.ru/arbitral/doc/WIN2HrDm8MdK/> (дата обращения: 06.05.2018).
12. Крекова М.М., Киселева Е.М., Красильников А.В. Влияние формирования цифровой экономики на развитие человеческих ресурсов // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия: Экономика и право. 2017. № 12. С. 41–43.
13. Булавкина Л. Краудсорсинг, или как набрать интеллектуальную толпу // Кадровик. Рекрутинг для кадровика. 2012. № 9. С. 168–173.
14. Москва дала Uber 90 дней на отказ от «нелегалов» // РБК. URL: https://www.rbc.ru/technology_and_media/14/03/2016/56d4cf279a7947378772ee1b#tor=AL-%5Binternal_traffic%5D--%5Brss.rbc.ru%5D-%5Btop_stories_brief_news%5D (дата обращения: 06.05.2018).
15. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : Федеральный закон от 21.04.2011 № 69-ФЗ (ред. от 14.10.2014) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2011. № 17. Ст. 2310.
16. Burchell B., Deakin S., Honey S. The Employment Status of Individuals in Non-standard Employment. London : Department of Trade and Industry, 1999. 103 p.
17. Fudge J. Labour Protection for Self-Employed Workers // Just Labour. 2003. Vol. 3. P. 36–45.
18. Pedersini R., Coletto D. Self-employed workers: industrial relations and working conditions. Dublin : European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions, 2010. 66 p.
19. Rönmmar M. The Personal Scope of Labour Law and the Notion of Employee in Sweden // The 7th JILPT Comparative Labour Law Seminar. Tokyo, 9–10 March 2004. Tokyo, 2004. P. 159–165.
20. Bergqvist O., Lunning L., Toijer G. Medbestämmandelagen: lagtext med kommentarer. Stockholm: Publica, 1997. 595 p.
21. Engblom S. Self-employment and the personal scope of labour law: comparative lessons from France, Italy, Sweden, the United Kingdom and the United States: EUI PhD theses. Florence, 2003. 314 p.

22. Fourie E.S. Non-standard workers: the South African context, International law and regulation by the European Union // Potchefstroomse Elektroniese Regsblad – Potchefstroom Electronic Law Journal. 2008. Vol. 11, № 4. P. 110–152.
23. Benjamin P. An accident of history: Who is (and who should be) an employee under South African labour law? // Industrial Law Journal (Juta). 2004. Vol. 25. P. 787–804.
24. Hall J. This law could give the self-employed the same rights as employees // Simply business. URL: <https://www.simplybusiness.co.uk/knowledge/articles/2018/02/law-could-give-self-employed-workers-same-rights-as-employees/> (дата обращения: 06.05.2018).
25. Закалюжная Н.В. Нетипичные трудовые отношения: видоизменение классических признаков // Научные ведомости БелГУ. Серия: Философия, социология, право. 2014. № 16 (187). С. 123–129.
26. Dulberg v. Uber Technologies, Inc. Class action complaint (case no. 3:17-cv-00850) in the United States district court northern district of California // Court Listener. URL: <https://www.courtlistener.com/recap/gov.uscourts.cand.308005.1.0.pdf> (дата обращения: 06.05.2018).
27. Долженко Р.А. Новые формы трудовых отношений: уточнение понятий // Вестник Алтайского государственного аграрного университета. 2014. № 1. С. 168–173.
28. Баршев В. На такси – опаснее: подан иск на миллион долларов к организатору сервиса перевозок // Российская газета – Федеральный выпуск. 2017. № 7386 (220). URL: <https://rg.ru/2017/09/28/reg-cfo/protiv-odnogo-iz-krupnejshih-agregatorov-taksi-podali-isk-na-1-mln.html> (дата обращения: 04.04.2018).
29. Об утверждении Порядка оснащения транспортных средств тахографами : приказ Министерства транспорта РФ от 21 августа 2013 г. № 273 (ред. от 30.01.2018) // Российская газета. 2014. № 48.
30. Об утверждении Порядка проведения предсменных, предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров : приказ Минздрава России от 15.12.2014 № 835н // Российская газета. 2015. № 90.
31. Харченко В.С. Фриланс, е-ланс, аутстафтинг, аутсорсинг, ко-воркинг – осваивая новый словарь занятости // Вопросы структуризации экономики. 2010. № 2. С. 494–498.
32. Филатов А. Можно ли судиться с мобильной платформой // Газета РБК. URL: <https://www.rbc.ru/newspaper/2016/02/17/56c2f7af9a794704ac3342aa> (дата обращения: 06.05.2018).
33. Европейский суд приравнял Uber к такси. Что из этого следует? // Русская служба BBC. URL: <https://www.bbc.com/russian/news-42428805> (дата обращения: 06.05.2018).

Статья представлена научной редакцией «Право» 18 мая 2018 г.

LABOR OF TAXI DRIVERS ON THE BASIS OF INTERNET PLATFORMS: SOME ISSUES OF LEGAL REGULATION

Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta – Tomsk State University Journal, 2018, 435, 239–245.

DOI: 10.17223/15617793/435/30

Larisa V. Zaitseva, Tyumen State University (Tyumen, Russian Federation). E-mail: l.v.zajceva@utmn.ru

Angelina S. Mityasova, Tyumen State University (Tyumen, Russian Federation). E-mail: angelina9657@yandex.ru

Keywords: digital technologies; Internet platform; labor and atypical labor relations; driver's work; road safety risks.

The aim of this study is to identify legal problems with the use of Internet platforms for the provision of taxi services as they change the content of relations in the sphere in question and create new legal links between the participants. The research is based on the study of the practice of using Internet platforms to provide taxi services by large aggregators, which carry out their activities practically all over the world. The introduction of this network technology leads to the same problems in many countries and large metropolitan areas. Uncertainty in the qualification of legal relations between the taxi driver and the aggregator creates a variety of risks, including the risks for road safety, fair competition, observance of the rights of consumers of transport services, as well as professional risks for drivers themselves because of the reduced level of their social and labor guarantees. The legal regulation systems existing in Russia and abroad do not allow to regulate the activity of Internet platforms rendering services in the field of taxis. This leads to social tension, unfair competition, violations of the rights of professional drivers, passengers and other road users and, as a consequence, to discussions and litigations. To overcome negative trends in different countries, various means, related to the administrative and judicial resolution of emerging conflicts, are adopted. The article contains examples of attempts to regulate the activity of taxi aggregators in the countries of the European Union and Russia. Based on the analysis of Russian and mainly foreign experience, the general context of problems and possible directions for their resolution are formulated. Special attention is paid to the problems of interaction between the Internet platform, which positions itself exclusively as a provider of information services, and a taxi driver, who is in fact an economically dependent self-employed person. In this regard, possible legal approaches to the legal regulation of the activities of such a person are considered, taking into account the experience of such countries as Sweden, Norway, the United States, Great Britain, South Africa, etc., as well as the possibility of applying already existing legal structures aimed to regulate atypical labor relations in Russia. Thus, the main methodological approaches used in the work are comparative studies as well as the method of peer review. The authors come to a conclusion that modern law does not possess the necessary arsenal of means that would provide effective legal protection to all participants of the investigated relations, starting from the consumer of transport services and ending with the driver. The authors identify the main challenges that have emerged in connection with the development of taxi aggregators and some directions for the development of legal regulation in the field under investigation.

REFERENCES

1. Chesalina, O.V. (2017) Work on the Basis of Internet Platforms (Crowdwork and Work on Demand via Apps) as a Challenge to Labor and Social Law. *Trudovoe pravo v Rossii i za rubezhom – Labor Law in Russia and Abroad*. 1. pp. 52–55. (In Russian).
2. Court of Justice of the European Union. (2017) *Press Release № 136/17 Luxembourg, 20 December 2017 Judgment in Case C-434/15 Asociación Profesional Elite Taxi v Uber Systems Spain SL*. [Online] Available from: <https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2017-12/cp170136en.pdf>. (Accessed: 06.05.2018).
3. RTVI. (2017) *Sud v Vene zapretil rabotu Uber* [The court in Vienna banned the work of Uber]. [Online] Available from: <https://rtvi.com/news/sud-v-vene-zapretil-rabotu-uber-v-gorode/>. (Accessed: 06.05.2018).
4. RIA Novosti. (2017) *Barselonskie taksisty provodyat zabastovku protiv Uber* [Barcelona taxi drivers go on strike against Uber]. [Online] Available from: <https://ria.ru/world/20170316/1490166428.html>. (Accessed: 06.05.2018).
5. Department of the Federal Service for Supervision of Consumer Rights Protection and Human Welfare in Moscow. (2017) *O privlechenii k administrativnoy otvetstvennosti "Uber" za vvedenie potrebitелей v zabluzhdenie* [On bringing Uber to administrative responsibility for misleading consumers]. [Online] Available from: <http://77.rospotrebnadzor.ru/index.php/napravlenie/sudebnayapraktika/4955-luberr->. (Accessed: 06.05.2018).

6. TASS. (2017) *Sud privilek taksopark k delu po isku passazhirki "Yandeks.Taksi" na 66 mln rubley iz-za DTP* [The court brought a taxi company to justice on the case of a Yandex.Taxi passenger's claim for 66 million rubles for an accident]. [Online] Available from: <http://tass.ru/ekonomika/4864300>. (Accessed: 06.05.2018).
7. Bochkareva, E. (2017) *9 stran, v kotorykh Uber zapreshchen* [9 countries in which Uber is prohibited]. [Online] Available from: <https://rb.ru/list/uber-ban/>. (Accessed: 06.05.2018).
8. BBC Russian Service. (2017) *Uber ne prodli litsenziyu na rabotu v Londone* [Uber did not have the license renewed to work in London]. [Online] Available from: <https://www.bbc.com/russian/news-41359393>. (Accessed: 06.05.2018).
9. Che, J. (2015) Uber, New York City Reach Tentative Truce. *The Huffington Post*. 22 July [Online] Available from: https://www.huffingtonpost.com/2015/07/22/uber-cap-new-york_n_7852288.html. (Accessed: 06.05.2018).
10. AUTO.TUT.BY. (2018) *Sud vynes prigovor po delu o smertel'nom DTP s passazhirom Uber* [The court passed a verdict in the case of a fatal accident with an Uber passenger]. [Online] Available from: <https://auto.tut.by/news/road/591398.html?crnd=67522>. (Accessed: 06.05.2018).
11. Judicial and regulatory acts of the Russian Federation. (2016) Resolution of the Ninth Arbitration Court of Appeal of October 26, 2016 on case No. *A40-146579/2016*. [Online] Available from: <http://sudact.ru/arbitral/doc/WIN2HrDm8MdK/>. (Accessed: 06.05.2018). (In Russian).
12. Krekova, M.M., Kiseleva, E.M. & Krasil'nikov, A.V. (2017) The impact of the digital economy the development of human resources. *Sovremennaya nauka: aktual'nye problemy teorii i praktiki. Seriya: Ekonomika i pravo – Modern Science: Actual Problems of Theory and Practice*, Series "Law and Economics". 12. pp. 41–43. (In Russian).
13. Bulavkina, L. (2012) *Kraudsorsing, ili kak nabrat' intellektual'nyu tolpu* [Crowdsourcing, or how to recruit an intellectual crowd]. *Kadrovik. Rekrutirovaniye dlya kadrovika*. 9. pp. 168–173.
14. RBK. (2016) *Moskva dala Uber 90 dney na otkaz ot "nelegalov"* [Moscow gave Uber 90 days to refuse from "illegal immigrants"]. [Online] Available from: https://www.rbc.ru/technology_and_media/14/03/2016/56d4cf279a7947378772ee1b#xtor=AL-%5Binternal_traffic%5D-%5Brss.rbc.ru%5D-%5Btop_stories_brief_news%5D. (Accessed: 06.05.2018).
15. Russian Federation. (2011) *O vnesenii izmeneniy v otdel'nye zakonodatel'nye akty Rossiyskoy Federatsii: Federal'nyy zakon ot 21.04.2011 № 69-FZ (red. Ot 14.10.2014)* [On Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation: Federal Law of April 21, 2011 No. 69-FZ (as amended on October 14, 2014)]. *Sobranie zakonodatel'stva Rossiyskoy Federatsii*. 17. Art. 2310.
16. Burchell, B., Deakin, S., & Honey, pp. (1999) *The Employment Status of Individuals in Non-Standard Employment*. London: Department of Trade and Industry.
17. Fudge, J. (2003) Labour Protection for Self-Employed Workers. *Just Labour*. 3. pp. 36–45.
18. Pedersini, R. & Coletto, File (2010) *Self-employed workers: industrial relations and working conditions*. Dublin: European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions.
19. Rönmar, M. (2004) The Personal Scope of Labour Law and the Notion of Employee in Sweden. *The 7th JILPT Comparative Labour Law Seminar*. Tokyo, 9–10 March 2004. Tokyo: JILPT. pp. 159–165.
20. Bergqvist, O., Lunning, G. & Toijer, G. (1997) *Medbestämmandelagen: lagtext med kommentarer* [Co-decision Act: Law text with commentaries]. Stockholm: Publica.
21. Engblom, S. (2003) *Self-employment and the personal scope of labour law: comparative lessons from France, Italy, Sweden, the United Kingdom and the United States*: EUI PhD theses. Florence.
22. Fourie, E.S. (2008) Non-standard workers: the South African context, International law and regulation by the European Union. *Potchefstroomse Elektroniese Regsblad – Potchefstroom Electronic Law Journal*. 11 (4). pp. 110–152. DOI: 10.17159/1727-3781/2008/v11i4a2787
23. Benjamin, P. (2004) An accident of history: Who is (and who should be) an employee under South African labour law? *Industrial Law Journal* (Juta). 25. pp. 787–804.
24. Hall, J. (2018) This law could give the self-employed the same rights as employees. *Simply business*. [Online] Available from: <https://www.simplybusiness.co.uk/knowledge/articles/2018/02/law-could-give-self-employed-workers-same-rights-as-employees/>. (Accessed: 06.05.2018).
25. Zakalyuzhnaya, N.V. (2014) *Netipichnye trudovye otnosheniya: vidoizmeneniye klassicheskikh priznakov* [Atypical labor relations: modification of classical features]. *Nauchnye vedomosti BelGU. Seriya: Filosofiya, sotsiologiya, pravo*. 16 (187). pp. 123–129.
26. Court Listener. (2017) *Dulberg v. Uber Technologies, Inc. Class action complaint (case no. 3:17-cv-00850) in the United States District Court Northern District of California*. [Online] Available from: <https://www.courtlistener.com/recap/gov.uscourts.cand.308005.1.0.pdf>. (Accessed: 06.05.2018).
27. Dolzhenko, R.A. (2014) *Novye formy trudovykh otnosheniy: utocneniye ponyatiy* [New forms of labor relations: clarification of concepts]. *Vestnik Altayskogo gosudarstvennogo agrarnogo universiteta*. 1. pp. 168–173.
28. Barshev, V. (2017) *Na taksi – opasnee: podan isk na million dollarov k organizatoru servisa perevozok* [Taxi is more dangerous: a lawsuit for a million dollars was filed against the organizer of the transport service]. *Rossiyskaya gazeta – Federal Issue*. 7386 (220). [Online] Available from: <https://rg.ru/2017/09/28/reg-cfo/protiv-odnogo-iz-krupnejshih-agregatorov-taksi-podali-isk-na-1-mln.html>. (Accessed: 04.04.2018).
29. Rossiyskaya gazeta. (2014) *Ob utverzhdenii Poryadka osnashcheniya transportnykh sredstv takhografami: prikaz Ministerstva transporta RF ot 21 avgusta 2013 g. № 273 (red. ot 30.01.2018)* [On approval of the procedure for equipping vehicles with tachographs: Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation of August 21, 2013 No. 273 (as amended on 01.30.2018)]. *Rossiyskaya gazeta*. 48.
30. Rossiyskaya gazeta. (2015) *Ob utverzhdenii Poryadka provedeniya predsmennykh, predreysovykh i poslesmennykh, poslereysovykh meditsinskikh osmotrov: prikaz Minzdrava Rossii ot 15.12.2014 № 835n* [On approval of the Procedure for pre-shift, pre-trip and post-shift, post-trip medical examinations: Order of the Ministry of Health of Russia of December 15, 2014 No. 835n]. *Rossiyskaya gazeta*. 90.
31. Kharchenko, V.S. (2010) *Frilans, e-lans, autstaffing, outsorsing, ko-vorking – osvayaya novyy slovar' zanyatosti* [Freelance, e-lance, outstaffing, outsourcing, co-working – mastering a new vocabulary of employment]. *Voprosy strukturizatsii ekonomiki*. 2. pp. 494–498.
32. Filatov, A. (2016) *Mozhno li sudit'sya s mobil'noy platformoy* [Is it possible to sue the mobile platform]. *Gazeta RBK*. [Online] Available from: <https://www.rbc.ru/newspaper/2016/02/17/56c2f7af9a794704ac3342aa>. (Accessed: 06.05.2018).
33. BBC Russian Service. (2017) *Evropeyskiy sud priravnyal Uber k taksi. Chto iz etogo sleduet?* [The European Court classified Uber as a taxi. What follows?]. [Online] Available from: <https://www.bbc.com/russian/news-42428805>. (Accessed: 06.05.2018).

Received: 18 May 2018