

Правовой разбор: работа водителя такси через агрегатор в г. Соликамске Пермского края — квалификация отношений, антимонопольные и трудовые возможности, порядок и адресаты жалоб

Документ подготовлен как внутренний аналитический материал для редакционной публикации. Он не является индивидуальной юридической консультацией конкретного лица и описывает все существенные правовые версии применительно к описанной ситуации: водитель работает через агрегатор такси в г. Соликамске Пермского края, тарифы на поездки составляют 105–115 руб. за 2–3 км оплачиваемого маршрута при общем пробеге 4–6 км (с учетом бесплатной подачи), обращение в поддержку агрегатора результата не дало.

1. Краткая постановка вопроса

Водители, работающие через агрегатор такси в г. Соликамске, получают за заказ 105–115 руб. при том, что фактический пробег автомобиля (с учетом бесплатной подачи до пассажира) составляет 4–6 км, то есть часть работы не оплачивается; при этом за последние месяцы существенно выросли цены на газомоторное топливо (по описанию заявителя — до 96%), запасные части и обслуживание, а тарифы агрегатора не изменились, обращения в поддержку отклоняются однотипными ответами. Юридически вопрос распадается на четыре самостоятельных блока: (1) какова правовая природа отношений водителя и агрегатора (гражданско-правовая, трудовая или смешанная с участием парка-перевозчика); (2) образует ли тарифная политика агрегатора нарушение антимонопольного законодательства (ст. 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» здесь и далее — Закон о защите конкуренции) либо иное правонарушение; (3) в какие органы и в каком порядке водитель вправе обратиться (ФАС, Роструд/ГИТ, Роспотребнадзор, прокуратура, уполномоченный орган субъекта РФ, суд) и (4) какие формы коллективного действия допустимы, а какие прямо запрещены (картельные запреты ст. 11 Закона о защите конкуренции, ст. 178 УК РФ). Ниже разобрана

каждая версия отдельно с указанием норм и практических последствий — без выбора одной «удобной» позиции.

2. Блок I. Квалификация отношений «водитель — агрегатор»

2.1. Терминологическая рамка: кто есть кто по закону

С 01.09.2023 действует Федеральный закон от 29.12.2022 № 580-ФЗ «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации...» (далее — Закон № 580-ФЗ). Он разводит три фигуры:

- **перевозчик** — юридическое лицо, ИП или физическое лицо, получившее разрешение на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси (разрешения ведутся в региональном реестре, сведения о перевозчиках и службах заказа представляются в уполномоченный орган субъекта РФ — см. ст. 4 Закона № 580-ФЗ и ст. 4 Федерального закона, вносящего изменения в отдельные законодательные акты, — источник 3 правового контекста);
- **служба заказа легкового такси** («агрегатор») — информационная[], которая принимает заказы, передает их исполнителям и может получать вознаграждение;
- **исполнитель** — лицо, фактически управляющее автомобилем такси и оказывающее услугу перевозки.

Ключевая для вопроса норма: **п. 5 ч. 1 ст. 13 Закона № 580-ФЗ** устанавливает обязанности исполнителя, а за их неисполнение Закон № 580-ФЗ прямо предусматривает **солидарную ответственность исполнителя, заказчика и службы заказа легкового такси** за вред жизни, здоровью и имуществу пассажиров (ч. 4 соответствующей статьи; в приведенной выдержке — п. 4). Практический смысл этой конструкции: агрегатор юридически находится «внутри» отношений перевозки, а не является абсолютно внешним информационным посредником, как трактовала его практика до 2023 года.

Практический вывод по п. 2.1. Прежде чем направлять жалобы, необходимо установить по документам, кем именно является заявитель: (а) ИП/самозанятым с разрешением на такси (то есть сам является перевозчиком); (б) водителем по трудовому договору или ГПД с парком-перевозчиком; (в) лицом, вообще не имеющим разрешения и работающим «по факту». От этого зависит

и адресат жалоб, и сама возможность требовать что-либо с агрегатора напрямую.

2.2. Версия А: отношения носят гражданско-правовой характер (преобладающая позиция агрегаторов и практика по спорам с ними)

Обоснование. Агрегатор заключает с водителем договор, юридически оформляемый как лицензионный договор (предоставление права использования программного обеспечения и товарного знака — ст. 1235, 1237, 1484 ГК РФ), договор возмездного оказания услуг (ст. 779 ГК РФ), агентский договор (ст. 1005 ГК РФ) либо смешанный договор (п. 3 ст. 421 ГК РФ). Признаки трудовых отношений, перечисленные в ст. 15 и 56 ТК РФ (личное выполнение работником трудовой функции за плату, подчинение правилам внутреннего трудового распорядка, обеспечение работодателем условий труда), по мнению сторонников этой позиции, отсутствуют: водитель сам определяет режим, сам несет расходы на автомобиль, топливо, ремонт и страхование, сам отвечает за соблюдение требований, предъявляемых к перевозчику. Цена в этом случае определяется договором (п. 1, 2 ст. 424 ГК РФ), а свобода договора закреплена в п. 1, 2 ст. 421 ГК РФ.

Судебная опора. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 17.03.2004 № 2 «О применении судами Российской Федерации Трудового кодекса Российской Федерации» (п. 8–12) разграничивает трудовой договор и гражданско-правовой договор по критериям: предмет, наличие подчинения внутреннему трудовому распорядку, кто организует процесс труда и обеспечивает его условия. Постановление Пленума ВС РФ от 26.06.2018 № 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа...» рассматривает сервис-посредника (агрегатора) как самостоятельного субъекта, не тождественного перевозчику.

Практический вывод по версии А. Если отношения квалифицируются как гражданско-правовые, водитель не получает гарантий ст. 22, 129, 133, 134, 136, 152–158, 183, 236 ТК РФ (МРОТ, оплата сверхурочных, индексация, оплата простоя, компенсация за задержку выплат). Зато он сохраняет возможность защищать свои интересы как хозяйствующий субъект: требовать изменения несправедливых условий оферты (п. 2 ст. 428, ст. 10 ГК РФ), оспаривать тарифные условия, обращаться в антимонопольный орган (см. раздел 3) и в арбитражный суд. Для этой версии экономические аргументы (калькуляция себестоимости 1 км) становятся центральными, поскольку трудовые гарантии неприменимы.

2.3. Версия Б: отношения фактически являются трудовыми (и тогда — не с агрегатором, а чаще с перевозчиком-парком)

Обоснование. Если в действительности агрегатор (или парк, действующий под брендом агрегатора) определяет режим работы, устанавливает обязательные смены, применяет систему штрафов и рейтинга, ограничивает право отказа от заказа, контролирует внешний вид и техническое состояние автомобиля, ведет диспетчеризацию и выплачивает вознаграждение из общей выручки, — налицо признаки трудовых отношений по ст. 15 ТК РФ, а также основания для признания их таковыми в порядке ст. 16, 19.1, 61, 67.1 ТК РФ (заключение трудового договора фактическим допущением к работе с ведома или по поручению работодателя).

Прямая судебная опора. Постановление Пленума ВС РФ от 29.05.2018 № 15 «О применении судами законодательства, регулирующего труд работников, работающих у работодателей — физических лиц...» (п. 17–20) перечисляет признаки трудовых отношений, выявляемые судом независимо от названия договора: устойчивый и стабильный характер отношений, выполнение работы по определенной должности/профессии, подчинение режиму, установленному работодателем, обеспечение работодателем условий труда, организация труда работодателем. Аналогичный подход закреплен в п. 12 Постановления Пленума ВС РФ от 17.03.2004 № 2. Ответственность за подмену трудового договора гражданско-правовым установлена ч. 4 ст. 5.27 КоАП РФ (для юридических лиц — штраф, для повторного нарушения — ч. 5 ст. 5.27 КоАП РФ вплоть до дисквалификации).

Важно. В практике споров именно с агрегаторами суды чаще признают трудовые отношения **с парком-перевозчиком**, а не с агрегатором: агрегатор не предоставляет работу, не платит заработную плату, не ведет кадровый учет. Поэтому при выборе этой версии нужно сразу определить надлежащего ответчика (парк/ИП-перевозчик, в чьем реестре находится водитель), а не предъявлять требования к «приложению».

Практический вывод по версии Б. Признание отношений трудовыми дает: гарантии оплаты не ниже МРОТ (ст. 133 ТК РФ), региональное соглашение о минимальной заработной плате (ст. 133.1 ТК РФ) с учетом районного коэффициента для соответствующей территории Пермского края, индексацию заработной платы (ст. 134 ТК РФ), оплату сверхурочных, ночных, праздничных (ст. 152–154 ТК РФ), оплату простоя и при невыполнении норм труда (ст. 155–157 ТК РФ), ежегодный отпуск (ст. 115 ТК РФ), страховой стаж, компенсацию за задержку выплат (ст. 236 ТК РФ), а также административную защиту через ГИТ. Однако эта версия **не решает главную претензию — уровень тарифа**,

потому что тариф устанавливается в отношениях перевозчика с пассажиром и агрегатором, а не в трудовых отношениях.

2.4. Версия В: смешанная конструкция (трудовой договор с парком + гражданско-правовой с агрегатором)

Обоснование. Наиболее распространенная фактическая модель: водитель состоит в трудовых отношениях с парком-перевозчиком (получает через него выплаты, несет дисциплинарную ответственность) и одновременно подключен к службе заказа легкового такси (агрегатору) как «исполнитель». Такая схема сама по себе закону не противоречит: Закон № 580-ФЗ различает перевозчика и службу заказа, а требования ст. 328.1 ТК РФ (ограничения на занятие деятельностью, связанной с управлением такси, — судимости, лишение прав, наказания за управление в состоянии опьянения и т. п.) возлагают обязанности именно на перевозчика как работодателя.

Практический вывод по версии В. Требования к агрегатору в части тарифов предъявляются в рамках гражданско-правовой части конструкции (оферта, агентский/лицензионный договор), а трудовыми спорами (МРОТ, сверхурочные, отстранение, увольнение) занимается ГИТ и суд по трудовым делам в отношении парка.

2.5. Версия Г: налогово-правовая переквалификация

Обоснование. Если водители оформлены как самозанятые (Федеральный закон от 27.11.2018 № 422-ФЗ, далее — Закон № 422-ФЗ, ст. 2, 4, 6), а фактически выполняют регулярную работу под контролем заказчика, налоговый орган вправе поставить вопрос о переквалификации в трудовые отношения и о применении положений ст. 54.1 НК РФ (пределы осуществления прав) с доначислением страховых взносов и НДФЛ у заказчика. Это, что важно, **интерес не водителя, а агрегатора/парка** — и он может быть использован водителями как рычаг в переговорах (запрос в ФНС либо мотивированное обращение в ГИТ), хотя злоупотребление этим рычагом (шантаж) недопустимо.

Практический вывод по версии Г. Для водителя-самозанятого переквалификация выгодна, если он хочет получить трудовые гарантии, но невыгодна с точки зрения налогового режима и свободы графика; решение должно приниматься осознанно, желательно после расчета.

3. Блок II. Антимонопольная квалификация тарифной политики агрегатора

3.1. Первый шаг предмета доказывания: рынок и доминирующее положение

Нормы. Доминирующее положение определяется по ст. 5 Закона о защите конкуренции: положение признается доминирующим, если доля хозяйствующего субъекта на рынке определенного товара превышает 50% (ч. 1), а при доле от 35% до 50% — может быть признано доминирующим по результатам анализа; при доле менее 35% доминирование, по общему правилу, не устанавливается (для отдельных рынков федеральными законами установлены исключения — см. ст. 14.31.1 КоАП РФ). Возможно и **коллективное доминирование** нескольких субъектов (ч. 3 ст. 5 Закона о защите конкуренции). Товарный рынок и его географические границы определяются по правилам ч. 1 ст. 4 Закона о защите конкуренции и Порядка проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке, утвержденного приказом ФАС России от 28.04.2010 № 220 (далее — Порядок № 220).

Практически важная особенность дела. Рынок услуг службы заказа легкового такси в г. Соликамске (город с населением порядка 90 тыс. человек) с высокой вероятностью будет признан **локальным** — с географическими границами муниципального образования или его части, поскольку пассажир не может «поехать в другой город» за услугой такси. Чем уже географические границы рынка, тем выше доля доминирующего агрегатора — это объективно повышает шансы на установление доминирующего положения (по сравнению с ситуацией в Перми или крае в целом).

3.2. Состав нарушения: навязывание невыгодных условий (п. 3 ч. 1 ст. 10)

Норма. П. 3 ч. 1 ст. 10 Закона о защите конкуренции запрещает занимающему доминирующее положение хозяйствующему субъекту навязывание контрагенту условий договора, невыгодных для него или не относящихся к предмету договора (в том числе экономически и технологически не обоснованных требований). Ключевые признаки: навязывание, а невыгодность, а также способность этих действий ущемить интересы других лиц (в редакции Федерального закона от 05.10.2015 № 275-ФЗ — в том числе хозяйствующих субъектов в сфере предпринимательской деятельности; см. приведенные в правовом контексте редакции ст. 10 — источники 2, 4, 5, 6).

Аргументация заявителя. Агрегатор, фактически формируя тариф для пассажира алгоритмически и передавая водителю заказ по цене, не покрывающей себестоимость поездки с учетом порожнего пробега на подачу (2–3 км бесплатно), навязывает перевозчику условия договора, экономически для него невыгодные. Дополнительные признаки: одностороннее право изменения тарифов в оферте; штрафные санкции и рейтинговая система; ограничение права отказа от заказа; запрет на работу с конкурирующими сервисами (условия «эксклюзивности»); одностороннее понижение коэффициентов в «часы низкого спроса». Инструмент доказывания — калькуляция стоимости 1 км пробега (топливо по фактическим чекам, амортизация, ТО, шины, страхование, налог, комиссия агрегатора) и сопоставление с ценой заказа за вычетом комиссии.

3.3. Состав нарушения: монопольно низкая цена (п. 1 ч. 1 ст. 10 во взаимосвязи со ст. 7)

Норма. П. 1 ч. 1 ст. 10 Закона о защите конкуренции запрещает установление, поддержание монопольно высокой или монопольно низкой цены товара. Понятие монопольно низкой цены раскрыто в ст. 7 Закона о защите конкуренции: это цена, устанавливаемая доминирующим субъектом на уровне ниже сложившейся на сопоставимом конкурентном рынке (и ниже суммы необходимых затрат), если ее установление влечет ущемление интересов других лиц либо ограничение конкуренции.

Специфика ситуации. В классическом виде «монопольно низкая цена» — это демпинг продавца, вытесняющего конкурентов. В описываемой конфигурации агрегатор выступает **покупателем** транспортной услуги (работы) у водителя (монопсоническая модель), и заниженной оказывается цена приобретения этой услуги. Российское антимонопольное законодательство не содержит отдельного закона, аналогичного, например, ст. 13 Федерального закона от 28.12.2009 № 381-ФЗ (защита поставщиков от торговых сетей), поэтому применимость конструкции монопсонии приходится обосновывать через системное толкование ст. 7 и п. 1 ч. 1 ст. 10 Закона о защите конкуренции и через Порядок № 220 (сопоставимые рынки, состав затрат).

3.4. Состав нарушения: дискриминационные условия и препятствование доступу (п. 8, 9 ч. 1 ст. 10)

Норма. П. 8 ч. 1 ст. 10 Закона о защите конкуренции запрещает создание дискриминационных условий, п. 9 — создание препятствий доступу на товарный рынок или выходу с него. Применимо, если агрегатор устанавливает разную комиссию или разные коэффициенты для автомобилей одного класса,

для разных парков либо водителей без экономического обоснования, применяет необоснованные блокировки, исключает часть водителей из распределения заказов по рейтингу без прозрачных критериев. Также см. п. 6 ч. 1 ст. 10 Закона о защите конкуренции — экономически, технологически и иным образом не обоснованное установление различных цен на один и тот же товар.

3.5. Конкурирующая позиция: доминирующего положения нет, нарушения ст. 10 нет

Обоснование. (1) Рынок услуг по организации такси оценивается как конкурентный: водитель может подключиться к нескольким сервисам, работать самостоятельно по прямым заказам, а также перейти в другой парк; барьеры входа невысоки (п. 1.4, 1.5 Порядка № 220 предусматривают оценку барьеров входа и рыночного потенциала). (2) Цена формируется алгоритмом на основе спроса и предложения и соответствует ст. 421, 424 ГК РФ — свобода договора и договорная цена. (3) Монопольно низкая цена по смыслу ст. 7 Закона о защите конкуренции требует доказанного превышения «сопоставимого конкурентного рынка» и ущемления интересов, что не сводится к жалобе на низкую доходность. (4) Если доля агрегатора в Соликамске не превышает 35%, доминирующее положение не может быть установлено по общему правилу ч. 1 ст. 5 Закона о защите конкуренции, и ст. 10 неприменима вовсе.

Когда какая позиция применяется. Позиция о нарушении ст. 10 применяется только при доказуемом доминировании: (а) доля агрегатора в границах соответствующего локального рынка более 50% — презюмируется; (б) 35–50% — требует анализа рынка по Порядку № 220; (в) менее 35% — ст. 10 не работает. Если доминирование не устанавливается, остаются: ст. 10 ГК РФ (злоупотребление правом), п. 2 ст. 428 ГК РФ (несправедливые условия договора присоединения), общие нормы гл. 2.1 Закона о защите конкуренции о недобросовестной конкуренции (ст. 14.1–14.7) и — при наличии картельных признаков у самого агрегатора — ст. 11 Закона о защите конкуренции.

3.6. Процессуальные последствия антимонопольного пути

Нормы. Дело о нарушении антимонопольного законодательства возбуждается по основаниям и в порядке, установленным ст. 39, 40 и главой 8 Закона о защите конкуренции (ст. 39–52); по признакам нарушения ст. 10 Закона о защите конкуренции антимонопольный орган вправе выдать предупреждение (ст. 39.1 Закона о защите конкуренции) и только при его неисполнении возбудить дело. По результатам дело завершается решением и предписанием

(ст. 49, 50 Закона о защите конкуренции), административная ответственность — по ст. 14.31 КоАП РФ (ч. 1 — штраф на юридических лиц от 300 тыс. до 1 млн руб.; ч. 2 — оборотный штраф от одной сотой до пятнадцати сотых размера суммы выручки на рынке, где совершено нарушение; при доле менее 35% применяется ст. 14.31.1 КоАП РФ).

Оценка перспектив (реалистичная). Антимонопольный путь — единственный, который прямо адресован именно к цене. Он юридически не бесперспективен, но требует: (1) локального анализа рынка (Порядок № 220) с доказательством высокого совокупного размывания конкуренции заказов в границах Соликамска; (2) экономической калькуляции себестоимости; (3) большого числа однородных фактических эпизодов (тарифная сетка до и после роста цен на топливо, статистика заказов, суммы вознаграждения, размер комиссии); (4) готовности к длительной процедуре (обращение — анализ — предупреждение либо дело — предписание — исполнение — штраф). Наиболее вероятен вариант выдачи предупреждения и/или выдачи предписания об устранении условий оферты, а не мгновенный пересмотр тарифов.

Практический вывод по блоку II. Ключевые усилия следует сосредоточить на двух составах: навязывание невыгодных условий (п. 3 ч. 1 ст. 10) и монопольно низкая (монопсонически заниженная) цена приобретения услуг (ст. 7 и п. 1 ч. 1 ст. 10). Для этого до обращения необходима доказательная база с расчетами, а не только описание ситуации.

4. Блок III. Что именно нарушает агрегатор, помимо цены (сопутствующие основания для жалоб)

- 1. Соблюдение Закона № 580-ФЗ.** Проверяется наличие агрегатора в региональном реестре служб заказа, соблюдение требований к информационному взаимодействию с уполномоченным органом субъекта РФ (ст. 4 Закона № 580-ФЗ), корректность проверки сведений о перевозчике и водителе. Нарушение этих обязанностей дает формальный повод для обращения в Министерство транспорта Пермского края и в территориальное управление Ространснадзора.
- 2. Обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика (ОСГОП).** Федеральный закон от 14.06.2012 № 67-ФЗ с учетом изменений, внесенных Законом № 580-ФЗ, обязывает перевозчиков заключить договор ОСГОП в установленный срок (порядок представления сведений — ст. 4 Закона № 580-ФЗ; см. также приведенную в правовом контексте норму о 60-дневном сроке заключения договора). Отсутствие

полиса влечет административную ответственность (см. КоАП РФ) и одновременно оголяет водителя и пассажира при ДТП.

3. **Требования к водителю и автомобилю.** Ст. 328.1 ТК РФ устанавливает ограничения и обязанность работодателя отстранить водителя от работы при получении сведений об уголовном преследовании за перечисленные преступления; действуют обязательные предрейсовые медицинские осмотры, контроль технического состояния, требования к путевой документации. Регулярное нарушение этих требований агрегатором/парком — также предмет надзора.
4. **Правила перевозок и информирование пассажиров.** Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденные Постановлением Правительства РФ от 01.10.2020 № 1586, содержат требования к информации в салоне такси, к выдаче кассового чека/бланка строгой отчетности, к цветографической схеме и опознавательному фонарю. Нарушения образуют составы ст. 11.14.1 КоАП РФ (в том числе штраф на юридических лиц до 50 тыс. руб. по ч. 3). Это не решает проблему цен, но создает «объем проверочных претензий» и усиливает переговорную позицию.
5. **Отдельно — проблема бесплатной подачи.** Закон № 580-ФЗ и Правила перевозок не содержат обязанности оказывать подачу автомобиля бесплатно: взимание или невзимание платы за подачу — результат договорной конструкции и тарифной политики агрегатора. Само по себе условие о бесплатной подаче не является незаконным — но в сочетании с тарифом, не покрывающим затраты на порожний пробег, оно становится доказательственным элементом при доказывании «невыгодных условий» (п. 3 ч. 1 ст. 10 Закона о защите конкуренции) и заниженной цены приобретения услуги (ст. 7 того же закона).

Практический вывод по блоку III. Жалоба только на «низкие цены» юридически слаба; жалоба, в которой тарифы увязаны с несоблюдением Закона № 580-ФЗ, требований ОСГОП, ст. 328.1 ТК РФ и правил перевозок, превращается в комплексный материал, рассматриваемый несколькими органами.

5. Блок IV. Органы и порядок обращения: пошаговая карта

5.1. Управление ФАС России по Пермскому краю (антимонопольный путь)

Основание: ст. 10, 39, 39.1 Закона о защите конкуренции. **Форма:** заявление о нарушении антимонопольного законодательства с изложением признаков нарушения п. 1, 3 (возможно — п. 6, 8, 9) ч. 1 ст. 10 Закона о защите конкуренции, с приложением калькуляции затрат, статистики заказов, скриншотов тарифов, переписки с поддержкой, сведений о ценах на топливо и запчастей. **Срок рассмотрения обращения:** общий 30-дневный срок, установленный ч. 1 ст. 12 Федерального закона от 02.05.2006 № 59-ФЗ «О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации»; при возбуждении дела и проведении анализа рынка сроки увеличиваются (Порядок № 220). **Возможный результат:** предупреждение (ст. 39.1), возбуждение дела, предписание об устранении условий оферты, штраф (ст. 14.31 КоАП РФ).

5.2. Государственная инспекция труда в Пермском крае (трудовой путь)

Основание: ст. 354, 356, 357, 370 ТК РФ (полномочия ГИТ и профсоюзного контроля), ст. 15, 16, 56, 61, 67.1 ТК РФ; ответственность — ч. 4 ст. 5.27 КоАП РФ. **Адресат — парк/перевозчик**, с которым фактически сложились трудовые отношения, а не агрегатор. **Возможный результат:** предостережение/предписание об оформлении трудовых отношений, доначисление и взыскание задолженности по заработной плате в судебном порядке, штрафы. **Практика:** одновременное обращение водителей (несколько человек) существенно повышает вероятность внеплановой проверки и признание отношений трудовыми хотя бы в части.

5.3. Прокуратура (общий надзор)

Основание: ст. 10, 26, 27 Федерального закона от 17.01.1992 № 2202-1 «О прокуратуре Российской Федерации»; процедура — Федеральный закон от 02.05.2006 № 59-ФЗ (ст. 2, 7, 11, 12). **Адресаты:** прокуратура г. Соликамска, прокуратура Пермского края; по вопросам безопасности перевозок и работы транспорта — транспортная прокуратура по подведомственности. Прокуратура не устанавливает тарифы и не разрешает хозяйственные споры, однако: (1) проверяет соблюдение трудового законодательства, Закона № 580-

ФЗ, требований ОСГОП; (2) направляет материалы в ФАС и ГИТ; (3) реагирует на нарушения порядка рассмотрения обращений (ст. 5.59 КоАП РФ). **Практический смысл:** прокуратура — это «диспетчер», направляющий жалобу в компетентный орган с необходимым надзорным импульсом.

5.4. Роспотребнадзор — ограниченно применимо

Норма: Закон РФ от 07.02.1992 № 2300-1 «О защите прав потребителей» (в том числе ст. 40 о полномочиях органа), Положение о Федеральной службе по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека, утвержденное Постановлением Правительства РФ от 30.06.2004 № 322. **Ограничение:** водитель, оказывающий услуги перевозки, не является потребителем по смыслу преамбулы Закона № 2300-1, поэтому его жалоба на «невыгодные цены» в Роспотребнадзор юридически бесперспективна. Этот орган эффективен только при коллективных обращениях **пассажиров** (например, на невыдачу чека, отказ в подаче автомобиля, недостоверную информацию о тарифах), что может использоваться как сопутствующее давление.

5.5. Уполномоченный орган субъекта РФ — Министерство транспорта Пермского края

Основание: ст. 4, 6 Закона № 580-ФЗ (ведение регионального реестра перевозчиков и служб заказа, информационное взаимодействие, региональные требования). **Возможный результат:** проверка сведений об агрегаторе и парке, инициирование региональных мер (в том числе обсуждение тарифной политики на площадке субъекта РФ), обращение в ФАС. Здесь же уместно ставить вопрос о региональном регулировании/соглашениях в части организации перевозок такси, поскольку федеральное законодательство прямого государственного регулирования тарифов такси (в отличие, например, от перевозок по регулируемым тарифам) **не содержит;** ценообразование — договорное (ст. 421, 424 ГК РФ).

5.6. Уполномоченные по защите прав предпринимателей и по правам человека

Норма: Федеральный закон от 07.05.2013 № 78-ФЗ «Об уполномоченных по защите прав предпринимателей в Российской Федерации»; региональное законодательство об уполномоченном по правам человека в субъекте РФ (Федеральный закон от 18.03.2020 № 48-ФЗ). **Смысл:** содействие в подготовке обращений, представление интересов, публичная огласка, депутатские запросы.

5.7. Суд

- **Индивидуальный трудовой спор** о признании отношений трудовыми — ст. 391, 392 ТК РФ (по вопросу применения сроков существуют разные позиции: часть судов применяет трехмесячный срок по ст. 392 ТК РФ, часть рассматривает требование о признании отношений трудовыми как длящееся правоотношение и срок не применяет; при подаче заявления следует обосновывать вторую позицию со ссылкой на Постановление Пленума ВС РФ от 29.05.2018 № 15).
- **Гражданско-правовой иск** к агрегатору/парку: о признании условий оферты несправедливыми (п. 2 ст. 428 ГК РФ, ст. 10 ГК РФ, п. 9–11 Постановления Пленума ВАС РФ от 14.03.2014 № 16 «О свободе договора и ее пределах», п. 1 Постановления Пленума ВС РФ от 23.06.2015 № 25 «О применении судами некоторых положений раздела I части первой ГК РФ»), о взыскании убытков, о понуждении к изменению договора.
- **Групповой иск**: ст. 244.20 ГПК РФ (групповое производство в суде общей юрисдикции) и ст. 225.10 АПК РФ (групповой иск в арбитражном процессе). Это процессуально наиболее реалистичная форма для коллективных требований водителей, но она требует единого ответчика и однородных требований; поэтому наиболее жизнеспособен групповой иск к парку-перевозчику (например, о взыскании недоначисленной заработной платы) либо к агрегатору (о несправедливых условиях оферты и убытках).
- **Прокурор вправе обратиться в суд в защиту прав** — ст. 45 ГПК РФ, ст. 52 АПК РФ.

Практический вывод по блоку IV. Оптимальная последовательность (без взаимного исключения): (1) письменная претензия агрегатору с расчетом себестоимости и требованием пересмотра тарифов — фиксирует отказ и создает доказательство; (2) обращение в УФАС по Пермскому краю с антимонопольной аргументацией; (3) параллельно — коллективное обращение в ГИТ в отношении парка (если есть признаки трудовых отношений) и в Министерство транспорта Пермского края; (4) сопроводительно — обращение в прокуратуру и уполномоченному по защите прав предпринимателей; (5) судебный этап — по итогам ответов органов.

6. Блок V. Коллективные формы защиты: что допустимо, а что запрещено

6.1. Допустимые формы

- **Коллективное обращение** граждан и организаций — Федеральный закон от 02.05.2006 № 59-ФЗ (ст. 2, 7, 11, 12); оно может быть подписано десятками водителей и подано каждым адресатом; юридически значимо именно количество и однородность изложенных фактов.
- **Создание объединения (ассоциации, союза) или профсоюза.** Для водителей-работников — Федеральный закон от 08.12.1995 № 10-ФЗ «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности» (ст. 2 — право на объединение в профсоюзы, ст. 11 — право профсоюзов на представительство интересов). Для водителей-ИП и самозанятых — ассоциации (союзы) по ст. 123.8 ГК РФ и Федеральный закон от 12.01.1996 № 7-ФЗ «О некоммерческих организациях» (ст. 11, 12). Объединение вправе обращаться в органы власти, вести переговоры с агрегатором, выступать в суде (в пределах полномочий, закрепленных уставом).
- **Право на забастовку** принадлежит только работникам (ст. 37 Конституции РФ, ст. 409 ТК РФ). Водители-ИП и самозанятые забастовку провести не могут, но могут коллективно приостановить выход на линию как экономическое решение — при этом следует учитывать антимонопольные риски (см. ниже).
- **Групповые иски** — ст. 244.20 ГПК РФ, ст. 225.10 АПК РФ.

6.2. Прямые запреты — критически важно

Ст. 11 Закона о защите конкуренции запрещает ограничивающие конкуренцию соглашения и согласованные действия хозяйствующих субъектов, в том числе установление, поддержание цен, скидок, надбавок (п. 1 ч. 1 ст. 11), а также координацию экономической деятельности. **Водители-ИП и самозанятые являются хозяйствующими субъектами** (ст. 4 Закона о защите конкуренции), поэтому договоренность между ними о единой минимальной цене заказа, о согласованном отказе выходить на линию до повышения тарифа, о «тарифной сетке» — это классические признаки картельного соглашения. Последствия: административная ответственность (ст. 14.32 КоАП РФ) и уголовная ответственность за картель (ст. 178 УК РФ). **Это главный юридический риск коллективных действий водителей, и его нельзя игнорировать.** Безопасный формат — не согласованные цены, а: коллективные обращения в надзорные органы; переговоры через объединение; публичное информирование; обращения в ФАС о нарушении со

стороны агрегатора; коллективный судебный иск. Формально допустимо и совместное требование об изменении оферты — это не соглашение о ценах, а требование к контрагенту, однако формулировки должны быть выверены юристом.

Практический вывод по блоку V. Коллективная форма резко повышает шансы: ГИТ «замечает» одиночную жалобу слабо, а 20–40 однородных обращений — это уже основание для проверки; ФАС, в свою очередь, чаще возбуждает дело при массовых однотипных заявлениях, указывающих на системную практику. Но юридическая упаковка коллективных действий должна исключать любые признаки согласования цен.

7. Блок VI. Возможно ли реально решить проблему: сценарии и их состоятельность

Сценарий	Правовая основа	Вероятность положительного исхода	Что реально дает
Антимонопольная жалоба в УФАС по Пермскому краю на заниженные тарифы и навязывание условий оферты	ст. 7, 10 Закона о защите конкуренции, Порядок № 220, ст. 39.1, 49, 50, 14.31 КоАП РФ	Средняя, при условии доказанного локального доминирования в Соликамске и подготовленной калькуляции себестоимости	Предупреждение/ предписание, пересмотр условий оферты, штраф, публичный прецедент
Признание отношений трудовыми и взыскание задолженности с парка	ст. 15, 16, 56, 61, 67.1 ТК РФ; Постановления Пленума ВС РФ № 2 и № 15; ч. 4 ст. 5.27 КоАП РФ	Средняя, если есть признаки контроля и режима; низкая — если водитель ИП/самозанятый и полностью самостоятелен	МРОТ и региональная минимальная заработная плата, оплата сверхурочных и простоя, отпуск, страховой стаж, компенсация по ст. 236 ТК РФ. НО: тариф для пассажира это не меняет

Сценарий	Правовая основа	Вероятность положительного исхода	Что реально дает
Антимонопольная жалоба на условия, признанные «несправедливыми» (ст. 428 ГК РФ, ст. 10 ГК РФ)	п. 2 ст. 428, ст. 10 ГК РФ; Постановление Пленума ВАС РФ № 16	Средняя	Изменение либо исключение отдельных условий оферты (штрафы, одностороннее изменение тарифов, блокировки)
Проверка соблюдения Закона № 580-ФЗ, ОСГОП, правил перевозок, ст. 328.1 ТК РФ	Закон № 580-ФЗ (ст. 4, 13), ФЗ № 67-ФЗ, ПП РФ № 1586, КоАП РФ	Высокая (по факту нарушений), но влияет на цены косвенно	Предписания и штрафы агрегатору/парку, усиление переговорной позиции водителей
Региональные меры (обращение в Министерство транспорта Пермского края, депутатские запросы)	ст. 6 Закона № 580-ФЗ	Низкая-средняя	Обсуждение тарифной ситуации, возможные региональные решения, публичность
Создание собственной службы заказа / кооператива / работа вне агрегатора	Закон № 580-ФЗ (понятие и требования к службе заказа), ст. 123.8 ГК РФ (ассоциация), Закон № 7-ФЗ	Средняя, зависит от организационной готовности	Реальное решение вопроса цены: водители сами устанавливают тариф и не платят комиссию; снижается зависимость от одного алгоритма
Коллективное обращение в ФАС/ГИТ/прокуратуру по единому пакету	ФЗ № 59-ФЗ, ст. 39 Закона о защите конкуренции,	Повышает шансы всех предыдущих сценариев	Системный эффект, невозможный для одиночной жалобы

Сценарий	Правовая основа	Вероятность положительного исхода	Что реально дает
	ст. 354–357 ТК РФ		

Практический вывод по блоку VI. Полностью «отменить» действующий тариф через жалобу нельзя: федеральное законодательство не регулирует тарифы такси как регулируемые цены; предел возможного — антимонопольное воздействие на условия оферты и на цену приобретения услуги перевозчика (при доказанном доминировании), трудовые гарантии (при переквалификации отношений) и организационная альтернатива (собственная служба заказа, смена сервисов, прямые заказы). Наиболее реалистичная комбинация: **антимонопольная жалоба + коллективное обращение в ГИТ и Министерство транспорта Пермского края + публичная кампания + проработка альтернативной модели работы.**

8. Блок VII. Доказательственная база: что собрать до подачи жалоб

- Договорная документация:** оферта агрегатора, агентский/лицензионный договор, правила сервиса, размер комиссии, порядок одностороннего изменения тарифов, порядок применения штрафов и рейтинга (п. 1, 2 ст. 428, ст. 10 ГК РФ; п. 9–11 Постановления Пленума ВАС РФ № 16).
- Финансовые данные:** выписки о выплатах, история заказов за период (лучше — 6–12 месяцев), суммы за поездки, суммы бесплатных подач, размер порожнего пробега. Данные должны показывать системность, а не единичные случаи.
- Экономическая калькуляция себестоимости 1 км:** топливо по фактическим чекам (с динамикой цены за период), амортизация, ТО, шины, страхование (ОСАГО/КАСКО/ОСГОП), налог, комиссия агрегатора. Именно этот документ делает жалобу пригодной для ст. 7 и п. 1 ч. 1 ст. 10 Закона о защите конкуренции.
- Сравнительные данные:** тарифы в других городах Пермского края и в сопоставимых городах иной локации, тарифы иных сервисов, доступных в Соликамске (для анализа сопоставимого конкурентного рынка по Порядку № 220).
- Переписка с поддержкой и с прикрепленным менеджером** — фиксирует факт обращения и отказ, а также наличие административного контроля, значимого и для трудовой, и для антимонопольной версий.

6. **Сведения об агрегаторе:** наличие в реестре служб заказа, доля по числу заказов/автомобилей в городе (можно обосновывать расчетно — количество автомобилей на линии, число заказов, число парков).
7. **Свидетельства водителей** (письменные объяснения, коллективное обращение) — для ГИТ, прокуратуры и ФАС.

9. Сводный практический вывод по всем версиям

1. **Версия «гражданско-правовые отношения»** — базово соответствует практике агрегаторов; защита идет через ст. 10, 421, 424, 428 ГК РФ и антимонопольное законодательство; тариф не гарантирован, но можно оспаривать условия оферты и заниженную цену приобретения услуги.
2. **Версия «трудовые отношения»** — дает полноценные гарантии (МРОТ, сверхурочные, простой, отпуск, ст. 236 ТК РФ), однако надлежащим ответчиком чаще выступает парк-перевозчик, а не агрегатор; уровень тарифа этим путем напрямую не решается.
3. **Версия «антимонопольное нарушение»** — единственный путь, прямо нацеленный на цену; применим при доказанном доминировании агрегатора (в локальном рынке Соликамска шансы выше, чем в масштабе края) и требует экономической калькуляции и системности доказательств; наиболее вероятный результат — предупреждение/предписание по ст. 39.1, 50 Закона о защите конкуренции и штраф по ст. 14.31 КоАП РФ, а не мгновенный пересмотр тарифов.
4. **Версия «нарушения Закона № 580-ФЗ, ОСГОП, правил перевозок, ст. 328.1 ТК РФ»** — дает быстрый формальный результат через Министерство транспорта Пермского края, Ространснадзор, ГИТ и прокуратуру и усиливает переговорную позицию.
5. **Версия «коллективные действия»** — резко повышает шансы всех обращений, но требует строгого соблюдения антимонопольных запретов: никаких согласований цен и совместных отказов от работы по единой ценовой модели (ст. 11 Закона о защите конкуренции, ст. 178 УК РФ, ст. 14.32 КоАП РФ).
6. **Версия «организационная альтернатива»** — создание собственной службы заказа, кооператива или переход на несколько сервисов/прямые заказы — единственный сценарий, который полностью устраняет зависимость от тарифной политики одного агрегатора.

10. Список использованных нормативных источников и судебных актов

1. Конституция Российской Федерации — ст. 30, 34, 37, 46.
2. Трудовой кодекс РФ — ст. 15, 16, 19.1, 22, 56, 57, 61, 67.1, 76, 84, 115, 129, 133, 133.1, 134, 136, 152–158, 183, 236, 328.1, 354–357, 370, 391, 392, 409, 419.
3. Гражданский кодекс РФ — ст. 1, 10, 196, 200, 421, 424, 428, 779, 1005, 1235, 1237, 1484; ст. 123.8 (ассоциации и союзы).
4. Федеральный закон от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (в редакции, приведенной в правовом контексте, включая редакции Федерального закона от 05.10.2015 № 275-ФЗ) — ст. 3, 4, 5, 6, 7, 10 (в том числе п. 1, 3, 6, 8, 9 ч. 1), 11, 12, 13, гл. 2.1 (ст. 14.1–14.7), 23, 39, 39.1, 40, глава 8 (ст. 39–52), в том числе ст. 49, 50.
5. Кодекс РФ об административных правонарушениях — ст. 5.27 (ч. 1, 4, 5), 5.59, 11.14.1, 11.31 (неисполнение требований об обязательном страховании ответственности перевозчика), 14.31, 14.31.1, 14.32.
6. Уголовный кодекс РФ — ст. 178 (ограничение конкуренции путем заключения картеля, в том числе в редакции, предусматривающей ответственность за картельные соглашения).
7. Федеральный закон от 29.12.2022 № 580-ФЗ «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси...» — ст. 3 (понятийный аппарат), ст. 4 (реестры и информационное взаимодействие с уполномоченным органом субъекта РФ), ст. 6 (полномочия субъекта РФ), ст. 13 (ч. 1 п. 5 — обязанности исполнителя), норма о солидарной ответственности исполнителя, заказчика и службы заказа легкового такси (ч. 4 соответствующей статьи; в предоставленной выдержке — п. 4).
8. Федеральный закон от 14.06.2012 № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров...» (в редакции, учитывающей изменения, внесенные Законом № 580-ФЗ).
9. Федеральный закон, вносящий изменения в отдельные законодательные акты, — ст. 4 о 60-дневном сроке заключения договора ОСГОП и представлении сведений в уполномоченный орган субъекта РФ (источник 3 правового контекста).
10. Закон РФ от 07.02.1992 № 2300-1 «О защите прав потребителей» — преамбула (понятие потребителя), ст. 8–10, 16, 40.
11. Федеральный закон от 02.05.2006 № 59-ФЗ «О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации» — ст. 2, 7, 11, 12.
12. Федеральный закон от 17.01.1992 № 2202-1 «О прокуратуре Российской Федерации» — ст. 10, 26, 27.

13. Федеральный закон от 27.11.2018 № 422-ФЗ «О проведении эксперимента по установлению специального налогового режима „Налог на профессиональный доход“» — ст. 2, 4, 6.
14. Налоговый кодекс РФ — ст. 20, 54.1, 105.1 (пределы осуществления прав, взаимозависимость).
15. Федеральный закон от 08.12.1995 № 10-ФЗ «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности» — ст. 2, 11.
16. Федеральный закон от 12.01.1996 № 7-ФЗ «О некоммерческих организациях» — ст. 11, 12.
17. Федеральный закон от 07.05.2013 № 78-ФЗ «Об уполномоченных по защите прав предпринимателей в Российской Федерации».
18. Федеральный закон от 18.03.2020 № 48-ФЗ «Об уполномоченных по правам человека в субъектах Российской Федерации» (в части региональной правочеловеческой институции Пермского края).
19. Гражданский процессуальный кодекс РФ — ст. 45, 46, 47, 244.20; Арбитражный процессуальный кодекс РФ — ст. 52, 225.10.
20. Постановление Правительства РФ от 01.10.2020 № 1586 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».
21. Постановление Правительства РФ от 30.06.2004 № 322 «Об утверждении Положения о Федеральной службе по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека».
22. Приказ ФАС России от 28.04.2010 № 220 «Об утверждении Порядка проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке».
23. Правила рассмотрения дел о нарушениях антимонопольного законодательства, утвержденные приказом ФАС России (в редакции, действующей на дату консультации).
24. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 17.03.2004 № 2 «О применении судами Российской Федерации Трудового кодекса Российской Федерации» — п. 8-12.
25. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 29.05.2018 № 15 «О применении судами законодательства, регулирующего труд работников, работающих у работодателей — физических лиц...» — п. 17-20.
26. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26.06.2018 № 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа...».
27. Постановление Пленума ВАС РФ от 14.03.2014 № 16 «О свободе договора и ее пределах» — п. 9-11.
28. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 23.06.2015 № 25 «О применении судами некоторых положений раздела I части первой

Гражданского кодекса Российской Федерации» — п. 1 (злоупотребление правом).

29. Источники правового контекста, приведенные для настоящего разбора: Закон № 580-ФЗ (выдержка о солидарной ответственности), ст. 10 Закона о защите конкуренции в действующих редакциях (включая редакции, приведенные в Федеральном законе от 20.02.2026 № 28-ФЗ, № 29-ФЗ и в Указе Президента РФ от 14.06.2024 № 511), ст. 11.14.1 КоАП РФ, ст. 14.31 и 14.31.1 КоАП РФ, ст. 328.1 и 57 ТК РФ, ст. 84 ТК РФ.

