



**USAID**  
ВІД АМЕРИКАНСЬКОГО НАРОДУ

ПРОГРАМА РАДА



ЛАБОРАТОРІЯ  
ЗАКОНОДАВЧИХ  
ІНІЦІАТИВ  
[www.smbirent.org.ua](http://www.smbirent.org.ua)



# Законодавче регулювання служби таксі (європейський досвід)

Інформаційна довідка, підготовлена  
Європейським інформаційно-  
дослідницьким центром на запит  
народного депутата України

На сьогодні для створення системи забезпечення надійного та ефективного регулювання вітчизняного ринку таксомоторних перевезень варто вивчити європейський досвід регулювання цієї сфери. Зокрема необхідно приділити увагу таким питанням:

- Допуск суб'єктів господарювання до таксомоторних перевезень;
- Засоби захисту внутрішнього ринку таксомоторних перевезень;
- Відповідальність за порушення автотранспортного законодавства, суб'єктів господарювання, що здійснюють таксомоторні перевезення (штрафи, анулювання ліцензій);
- Наповнення бюджетів державного та місцевого, податкові платежі;
- Встановлення таксометрів;
- Покарання за каботажні («візництво», «грачі») перевезення;
- Офіційне працевлаштування, створення профспілки;
- Лімітування кількості таксі, вимоги виходу на ринок;
- Надавання послуг за єдиними стандартами;
- Окреме регулювання діяльності таксі на територіях аеропортів, залізничних та автовокзалів;
- Візуальні ознаки таксі, технічні вимоги до автомобілів;
- Порядок діяльності інформаційно-диспетчерських служб.

У європейських країнах ринок таксомоторних перевезень регулюють органи місцевого самоврядування згідно з державним законодавством. Служби таксі поділяються на муніципальні та приватні – у великих містах та столицях таксомоторні перевезення є зазвичай лише муніципальними, рідше змішаного типу. Також в європейських країнах органи місцевої влади встановлюють:

- Кількість машин таксі (розраховується на кількість жителів) та тарифи (нічний, денний, вихідні, святкові дні);
- Зовнішній вигляд машин, вимоги до комфорту, технічні стандарти;
- Яким чином суб'єкт господарювання отримує ліцензію для здійснення автомоторних перевезень:
  - орган, що видає ліцензію (муніципальна влада, Державтоінспекція);

- строк видачі ліцензії (зазвичай від 2 до 5 років);
  - реєстрація особи-підприємця (наявність облікового номеру платника податків) - Податкова служба;
  - юридична підстава для володіння та/або користування автомобільним транспортом (оформлені документи на машину (марка, тип, серійний номер), водійські права);
  - відсутність судимостей та адміністративних покарань, в тому числі за злочини, пов'язані з автомобільним транспортом (каліцтво людей, майна, регулярні перевищення швидкостей та порушення правил дорожнього руху);
  - проведення окремих екзаменаційних атестацій на знання правил дорожнього руху, законодавства, що регулює таксомоторні перевезення; топографії місцевості, рідної та іноземних мов; психологічні тести та медичні обстеження;
  - визначення чи ліцензія може діяти лише в межах міста (області) чи поширюється на територію усєї країни;
  - тимчасове призупинення дії ліцензії (зазвичай не більше, ніж 10-12 місяців).
- покарання за порушення правил та не ліцензовану діяльність («візництво»);
  - допустима кількість осіб, що можуть бути перевезені (дорослі, діти);
  - розміщення реклами на машинах таксі;
  - встановлення загальноміських стоянок таксі та особливостей їх функціонування;
  - стандарти роботи інформаційно-диспетчерської служби.

Особливості вимог до автомобілів та вартості послуг таксі:

Країна	Стандарти машин (марка, колір)	Тарифи	Особливості
Німеччина	Mercedes Молочно-бежевий	€2-3 за посадку та €1,7 за 1 км	Для атестації водії проходять психологічні тести, тести на знання міста та медичне обстеження
Великобританія	«Кеб» чорний	£1,4, за км	Місце водія відгороджено; багаж перевозиться на

			передньому сидінні. Щоб стати водієм «кебу», необхідно два роки навчатися. Стандартний «кеб» не може прийняти більше 5 осіб.
Греція	Афіни (жовтий), Салоніки (синьо-білий)	€0,3 за 1 км (день) €0,56 за 1 км (ніч) €0,85 посадка	Водій може добирати інших пасажирів, якщо вони їдуть в тому ж напрямку.
Іспанія	Чорні машини із жовтими дверима	Кожна область має свій тариф. В Барселоні €1,8 вдень і €2,5 вночі за 1 км. Посадка (€2), перевезення багажу (€3,50), проїзд від або до аеропорту ще плюс €2-3.	
Італія	жовтий чи білий колір	Від 3 км €2-3, за кожен наступний ще плюс €0,5.	Штраф за використання не ліцензованих таксі €500-800. Для одиноких жінок знижка 10 %
Туреччина	жовтий колір	За посадку в таксі \$1 вдень, вночі 1, 5 \$. Кожен наступний кілометр коштує 0,7 та 1\$ відповідно.	
Франція	не регулюється	Посадка в таксі – €2-2,7 плюс €0,60 за кожний наступний кілометр.	Париж налічує лише 17 200 машин (не більше і не менше) тому ліцензію отримати дуже важко; в черзі на атестацію можна стояти 15-20 років.
Фінляндія	не регулюється	Посадка вдень €-5,3, вночі на €3 більше. Ціна поїздки залежить від відстані та кількості	За очікування більше 15 хвилин необхідно сплатити €40.

		пасажирів. Якщо один або двоє пасажирів €-1,4 за кілометр, втрьох €1,8)	
Швеція	чорний колір	1 км \$1,5 + 3 \$ за посадку	

### Джерела

1. Transport for London. - <https://tfl.gov.uk/modes/taxis-and-minicabs/>
2. Guide to Getting around Germany. - <http://www.gettingaroundgermany.info/taxi.shtml>
3. Regulatory U-turn. - <http://www.reuters.com/article/us-spain-uber-tech-idUSKCN0WWoAO>
4. A fare fight. – The Economist. - <http://www.economist.com/node/21547288>
5. Bentivogli, C. (2009). Taxi regulation and the Bersani reform: a survey of major Italian cities.
6. In Turkey, taxis are now driving the economy. – The National. - <http://www.thenational.ae/news/world/europe/in-turkey-taxis-are-now-driving-the-economy>
7. Taxi, cab informations and regulations in France. - <https://montransport.com/en/taxi-france-legislation.html>
8. Driving in Finland. - [http://www.expatsfinland.com/pdf/driving\\_in\\_finland.pdf](http://www.expatsfinland.com/pdf/driving_in_finland.pdf)
9. The great Swedish taxi rip-off. - <http://www.thelocal.se/20090112/16868>
10. Social, economic and legal consequences of uber and similar transportation network companies. - [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2015/563398/IPO\\_L\\_BRI\(2015\)563398\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2015/563398/IPO_L_BRI(2015)563398_EN.pdf)
11. Taxi Services: Competition and Regulation 2007. - <http://www.oecd.org/regreform/sectors/41472612.pdf>

*Інформацію підготувала Анастасія Константинівська, інтернка Програми стажування у Верховній Раді України 2015-2016 рр.*