**Просим ограничить произвол агрегаторов занимающихся приемом заказов на услуги такси.**

К сожалению из за неуёмной жадности агрегаторов принимающих заказы от населения на услуги такси цена на эти услуги упала ниже себестоимости. При существующей стоимости заказов водители вынуждены работать по 16 – 18 часов в сутки . Чрезвычайно заниженная стоимость не позволяет покрывать расходы, связанные с содержанием и обновлением автотранспорта.

Водитель и пассажиры оказываются не застрахованы.

**Для исправления данной ситуации требуется внести в Ф.З. № 69 следующие изменения:**

1. Должна быть установлена, законодательно, минимальная стоимость проезда за километр в автомобиле такси в зависимости от региона Российской Федерации. Данная стоимость должна включать в себя:

Комиссию агрегатора.

Расходы на топливо.

Амортизацию транспортного средства.

Достойную зарплату водителя (исходя из средней по региону)

Налоговые отчисления.

1. Ограничить величину комиссионного вознаграждения агрегатора не более 23% .
2. Создать страховой фонд для страхования водителя и пассажиров во время поездки на сумму 2000000 рублей на всех (водитель +пассажиры)
3. Обязать всех агрегаторов производить отчисления из комиссионных средств, в страховой фонд, для создания страхового покрытия. Процент страхового вознаграждения определить законодательно.

Предлагаю возможный вариант расчета минимальной стоимости.

**Далее подробно:**

По примеру расчета стоимости полиса ОСАГО, где государством устанавливается «базовая ставка», а после применяются повышающие и понижающие коэффициенты, предлагаю в качестве такой «базовой ставки» установить среднею стоимость литра бензина Au 95. Таким образом привязав тариф к стоимости топлива, в случае колебания цен на топливо, тариф будет выравниваться автоматически.

**Пример расчета тарифа:**

1. За основу тарифа предлагаю взять 0,5 стоимости литра топлива Au-95.

На данный момент стоимость литра Au -95 составляет 41,19 руб.

41,19 / 2 =20,59 руб.

1. Далее каждый регион Российской Федерации, по согласованию с перевозчиками, занимающимися исполнением заказа, устанавливает повышающий коэффициент на данную ставку.
2. В зависимости от класса автомобиля можно рассчитать стоимость поездки с учетом амортизации, оплаты труда водителя налогов и сборов. По следующей схеме:

Автомобиль класса эконом, стоимостью до 1 000 000 рублей. Срок службы такого автомобиля устанавливается заводом-изготовителем, определяется пробегом и составляет примерно 200 000 км. Таким образом автомобиль пройдя 200 000 км. Должен полностью переложить свою стоимость и стоимость технического обслуживания на цену готовой продукции.

1 000 000р. / 200 000км. =5 рублей с километра. Однако нужно закладывать расходы на техническое обслуживание, что составляет примерно 2 рубля с километра. Таким образом с каждого пройденного километра 7 рублей это амортизация и т.о.

Далее рассчитываем примерную стоимость топлива; Автомобиль эконом класса, с объёмом двигателя 1,6 литра, в городском цикле потребляет около 10л. /100 км. 10л. Х41,19= 411,9 р/100= 4,11руб. Можно округлить до 5 руб.

Далее рассчитаем зарплату водителя: В зависимости от региона. Например, в Санкт-Петербурге, за 12 часовой рабочий день, достойная зарплата составляет 3000 р до налогообложения. Водитель в среднем, за смену проезжает 250 км. из них по исполнению заказа примерно 200км. и 50км. подача. 3000/200=15р./км.

Далее к получившейся сумме нужно прибавить комиссию агрегатора. Возьмем за основу комиссию одного из перевозчиков, на мой взгляд имеющего самые приемлемые тарифы,23%

Итого мы имеем: 7(амортизация)+ 5(топливо)+15(оплата труда)=27р. Это так называемый **«базовый тариф»,** или **«базовая ставка»**

Далее добавим к «базовой ставке» комиссию агрегатора: «27**/**77=0.35Х100=35р./км.

Таким образом, разделив 27 руб. на 20,59= 1,31 (коэффициент в Санкт-Петербурге). В других регионах Российской Федерации коэффициент будет другой, так как средняя оплата труда водителя разная.

Предлагаю: **Установить законодательно запрет агрегаторам на расчет стоимости поездки с использованием значений ниже « базового тарифа».**

**Разрешить использовать повышающие коэффициенты в зависимости от региона, а также в зависимости от дорожной обстановки и спроса на услуги такси.**

Стоимость страхового покрытия для пассажиров выплачивать из комиссии агрегатора.

Вопрос регулирования регионального повышающего коэффициента возложить на органы местного самоуправления, по согласованию с исполнителями(перевозчиками).

Обязать не реже одного раза в год ввести возможность пересмотра повышающего коэффициента, в зависимости от ситуации на рынке, по согласованию с перевозчиками.