

Uber в Швейцарии: победы и поражения | Uber en Suisse, les victoires et les défaites

Auteur: Татьяна Гирко, [Цюрих-Женева](#) , 10.01.2017.



(© Keystone)

Uber – такой же работодатель, как и любой другой, и поэтому должен платить социальные взносы за своих сотрудников, считает Национальная касса страхования от несчастных случаев (Suva). Между тем в Женеве в новом законе уже появилось определение «транспорт с водителем».

Uber est un employeur comme n'importe quel autre. Donc, il doit payer les cotisations sociales pour ses employées, estime la Caisse nationale suisse d'assurance en cas

d'accidents (Suva). Entretemps à Genève la notion des «voitures de transport avec chauffeur» a été insérée dans la nouvelle loi.

Uber en Suisse, les victoires et les défaites

Трудности, с которыми столкнулась американская компания Uber в Европе и, в частности, в Швейцарии, связаны не только с недовольством традиционных служб такси, сопротивляющихся появлению серьезного конкурента. Если уж автор мобильного приложения для поиска частных водителей хочет работать в Швейцарии, то он должен платить социальные взносы, как любой другой работодатель, считает страховщик Suva. Такое мнение содержится в его решении, копия которого оказалась в распоряжении информагентства ATS.

Отношения Uber с частными водителями, предоставляющими услуги по доставке пассажиров в место назначения по аналогии с обычным такси, полностью соответствуют схеме «работодатель – наемный работник», считает Suva. Соответственно, компания должна платить обязательные в таких случаях взносы пенсионного и других видов социального страхования. В свою очередь, Uber, разработавшая мобильное приложение и не заключающая с водителями трудовых контрактов, считает их независимыми предпринимателями и, соответственно, брать на себя ответственность за их страхование не намерена.

Сообщается, что решение Suva, постановившей, что Uber следует платить взносы, может быть обжаловано в Суде социального страхования Цюриха. Таким образом, борьба за место под солнцем выходит на новый этап, хотя такой подход свидетельствует, на наш взгляд, о признании того факта, что Uber имеет право на существование в Швейцарии.

Качественно новый сервис, позволяющий напрямую установить связь между клиентом и водителем, готовым доставить его в место назначения за умеренную плату, вызвал волну недовольства среди таксистов. В числе претензий, предъявляемых Uber не только в Швейцарии, – несоответствие строгим требованиям безопасности, предъявляемым к обычным таксопаркам, неуплата налогов и социальных платежей и другие. Например, во Франции сервис UberPop (услуги предоставляются непрофессиональными водителями) уже несколько раз подвергался штрафам за недобросовестную конкуренцию и содействие нелегальной практике предоставления услуг такси.

Европейские страны пытаются заключить новый вид деятельности, пользующейся огромной популярностью у населения, в определенные законодательные рамки. Напомним, что летом прошлого года Еврокомиссия фактически [поддержала](#) сервисы Airbnb и Uber, призвав страны Евросоюза не запрещать их только на том основании, что они угрожают действующей экономической модели. Во Франции принятый в 2014 году «закон Тевену» ввел регулирование деятельности служб такси и других сервисов, предоставляющих аналогичные услуги (включая «частников» и водителей, разделяющих расходы с попутчиками), закрепив только за первой категорией право брать клиентов без предварительного бронирования. На этом законотворческий процесс в этой сфере не закончился, хотя все пробелы пока исключить не удалось.

В некоторых странах (Португалия, Испания) водители должны пройти специальные курсы и получить сертификат, а кое-где – и оплатить страховку. В других (например, Германия, и в частности, Берлин) мобильным приложением Ubertaxi, позволяющим легко найти клиентов, уже пользуются обычные таксисты. Эту же услугу, по данным американской компании, оценили по достоинству около 1000 их французских коллег.

Напомним, что сервису Uber пришлось столкнуться с упорным сопротивлением классических такси и в Женеве, где ситуация на рынке к тому же усугублялась противостоянием [«желтых»](#) и [«синих» шашечек](#). В поисках защиты женевские профессионалы [дошли](#) до Федерального суда, который, правда, отказался принимать их жалобу на ущерб, нанесенный конкурентом. Тем не менее в октябре прошлого года кантональный парламент принял закон, регулирующий деятельность новых игроков рынка. После долгих споров и обсуждений женевские власти уравнили в правах «желтое» и «синее» такси, которым отныне разрешено занимать выделенную для общественного транспорта полосу, и создали специальную категорию «транспорт с водителем». Участники последней, к которой относится Uber, не могут называть себя «такси» и использовать выделенные полосы, однако обязаны иметь профессиональные водительские права, сдать экзамен и проживать в Швейцарии (где, соответственно, их можно обложить налогом).

Таким образом, Женева стала первым кантоном, законодательно зафиксировавшим требования к участникам нового сервиса. Правда, местные таксисты уже заявили о своем намерении оспорить новый закон, в котором не были учтены многие из предложенных ими поправок. «Война такси» пока не закончена, ни в Женеве, ни в Цюрихе.

[uber в швейцарии](#)

[такси в швейцарии](#)

[Швейцария](#)

Статьи по теме

[Uber остается в Женеве](#)

[Шашечки или ехать?](#)

[«Поймать машину» в Женеве](#)

[Европейская Комиссия поддержала Airbnb и Uber](#)

Source URL:

<https://dev.nashgazeta.ch/news/economie/uber-v-shveycarii-pobedy-i-porazheniya>