



Bakı Araşdırmalar İnstitutu

**Azərbaycanda taksi xidmətinin
tənzimlənməsi məsələləri:**

mövcud vəziyyət, ictimai rəy, beynəlxalq təcrübə

T Ə D Q İ Q A T

BAKİ – 2024

MÜNDƏRICAT

Giriş	3
1. Bakı şəhərində taksi xidmətləri bazarı: mövcud vəziyyət və problemlər	4
2. Azərbaycanda taksi xidmətləri bazarının tənzimlənməsi	10
2.1. <i>Tənzimləyici qurumlar</i>	10
2.2. <i>Qanunvericilik və digər hüquqi-normativ sənədlər</i>	11
2.3. <i>Nəticə</i>	19
3. Taksi xidmətləri bazarının tənzimlənməsi sahəsində beynəlxalq təcrübə	21
4. Taksi xidmətləri sərnişinləri nə dərəcədə qane edir?	28

Giriş

Taksi xidməti Azərbaycanda rəqabətin olduğu tək-tük sahələrdəndir. Məhz bu rəqabətin nəticəsidir ki, ölkədə bütün sahələrdə qiymət artımı baş verdiyi halda taksi xidmətlərinin qiyməti dəyişməz olaraq qalıb, hətta 10 il əvvəlki qiymətlərlə müqayisədə daha ucuzdur. Halbuki bu müddətdə digər sahələrdə, o cümlədən ictimai nəqliyyatda qiymətlər əhəmiyyətli dərəcədə artıb. Yeganə olaraq *Avtomobil nəqliyyatı haqqında Qanuna 2023-cü ildə edilmiş dəyişiklikdən sonra taksi şirkətləri gediş haqlarının minimal həddini 1- 1.60 AZN-dən 2.50 AZN-ə qaldırıb.*

Taksi xidmətlərində gediş haqlarının səviyyəsindən fərqli olaraq xidmətin keyfiyyəti daim müzakirə mövzusu olub. İstər hökumət təmsilçiləri, istərsə də xidmətdən istifadə edən əhali qrupu dövrü olaraq çoxlu çatışmazlıqların mövcudluğunu qeyd ediblər. Bir tərəfdən xidmətin qiymətinin əlçatan olması, digər tərəfdən nəqliyyat vasitələrində təhlükəsizliyin aşağı səviyyədə olması cəmiyyəti çətin seçim arasında qoyur. Çünki taksi xidmətlərinin keyfiyyətinin yüksəldilməsi mütləq qiymət artımını şərtləndirir, qiymət artımının isə müştəri heç zaman tərəfdarı olmayıb. Buna görə də müzakirələr müəyyən fasilələrlə illərdir davam edir.

Taksi xidməti sahəsindəki problemləri üzə çıxartmaq üçün Bakı Araşdırmalar İnstitutu tədqiqat aparıb. Tədqiqatın işlənməsi çərçivəsində əhalinin taksi xidmətinin keyfiyyətinə, qiymətinə münasibətini öyrənmək məqsədilə əhali arasında sorğu keçirib. Sorğu cavablarında əhali problem olaraq əsasən *sürücülərin avtomobili idarəetmə səviyyəsinin və davranış mədəniyyətinin qanəedici olmamasını*, taksi xidməti göstərən nəqliyyat vasitələrinin texniki göstəricilərinin standartlara uyğun gəlməməsini qeyd ediblər. Respondentlər həmçinin qiymət artımının taksi xidmətindən istifadəni azaldacağını bildiriblər.

Tədqiqat çərçivəsində taksi bazarı da araşdırılıb. Araşdırma göstərib ki, taksi xidmətləri bazarının fəaliyyətini əks etdirən statistik məlumat bazası natamamdır, taksi ilə bütün sərnişin daşınmalarının tam uçotunun aparılması mexanizmləri hələlək formalaşmayıb. Rəsmi məlumatlarda 2022-ci ildə taksi ilə sərnişin daşınmalarının sayı 83.8 milyon olduğu göstərilərsə də, realıq bu göstəricinin daha çox olduğunu göstərir. Taksi fəaliyyəti göstərən nəqliyyat vasitələrinin sayı da dəqiq məlum deyil. Bakı şəhərində fəaliyyət göstərən taksi avtomobillərinin sayı haqqında məlumatlar müxtəlif mənbələrdə fərqlidir.

Tədqiqat çərçivəsində beynəlxalq təcrübəyə də nəzər salınıb. Avropa ölkələrinin, o cümlədən Danimarka, Hollandiya, Almaniya, Türkiyə təcrübəsinə nəzər yetirilərək tədqiqata əlavə edilib. Təcrübənin öyrənilməsi çərçivəsində taksi xidmətinin tənzimlənməsi, nəqliyyat vasitələrinə və sürücülərə qoyulan tələblər, qiymətin tənzimlənməsi məsələləri əksini tapıb.



1. Bakı şəhərində taksi xidmətləri bazarı: mövcud vəziyyət və problemlər

Artıq ölkəmizdə, xüsusilə Bakı şəhərində taksi xidmətləri ictimai sərnişin daşınması nəqliyyatının əhəmiyyətli elementinə çevrilib: sorğular və müşahidələr göstərir ki, son illərdə şəhər əhalisinin müxtəlif təbəqələri taksi xidmətlərindən daha tez-tez istifadə edir. Taksi xidmətlərinə tələbin artması, bir tərəfdən bu xidmətin qiymətlərinin əhalinin müxtəlif təbəqələri üçün nisbətən əlçatan olması, digər tərəfdən şəhərdə sərnişin daşınması sahəsində ictimai nəqliyyatın işinin qanəedici səviyyədə qurulmaması, üçüncü bir tərəfdən isə Covid-19 pandemiyası ilə əlaqədar insanlar tərəfindən həyata keçirilən ehtiyat tədbirlərinin (məsələn, toplu şəkildə sərnişin daşınması xidmətlərindən mümkün qədər imtina edilməsi və s.) davam etməsi kimi amillərlə izah edilə bilər.

Taksi xidmətləri bazarının fəaliyyətini əks etdirən statistik məlumat bazası hazırda o qədər də yaxşı deyil, çünki ölkədə taksi ilə bütün sərnişin daşınmalarının tam uçotunun aparılması mexanizmləri hələlik formalaşmamışdır. Bununla belə, Dövlət Statistika Komitəsinin (DSK) məlumatlarına əsasən, 2022-ci ildə ölkədaxili ümumi sərnişin daşınmalarının 5.2 faizi taksi daşınmalarının payına düşür. DSK-nın məlumatlarına əsasən, illik ümumi sərnişin daşınmasında taksi daşınmalarının payı 2010-cu ildə 3.0 faiz, 2015-ci ildə 3.4%, 2019-cu ildə 3.5 faiz olduğu halda 2022-ci ildə 5.2 faizə yüksəlib¹. Statistik məlumatların təhlili göstərir ki, Covid-19 pandemiyası ilə bağlı xüsusi karantin rejimi dövründə taksi xidmətlərinə maraq daha sürətlə artıb. 2020-ci və 2021-ci illərdə tətbiq edilən xüsusi karantin rejimi səbəbindən digər vasitələrlə sərnişin daşınmalarında kəskin azalmalar baş verdiyi halda, taksi daşınmalarında artım müşahidə olunub. Belə ki, DSK-nın məlumatlarına əsasən, 2019-cu illə müqayisədə 2021-ci ildə ölkə daxilində avtobusla sərnişin daşınması 1.7 milyard sərnişindən 1.0 milyona (təqribən 40 faiz azalma), Bakıda metro ilə daşınmalar 236.7 milyondan 90.2 milyona (təqribən 62 faiz azalma) düşdüyü halda, taksi ilə daşınmaların sayı 71.4 milyondan 86.9 milyona yüksəlib, yəni 21.7 faiz artıb².

2022-ci ildə artıq xüsusi karantin rejimi əsasən aradan qaldırılıb, yalnız ölkənin quru sərhədlərinin bağlı saxlanması səbəbindən beynəlxalq sərnişin daşınmaları ilə bağlı problemlər qalmaqdadır. Buna görə də 2022-ci ildə ölkə daxilində avtobus və metro ilə sərnişin daşınmalarında əvvəlki illə müqayisədə kəskin artımlar baş verib, amma hələ 2019-cu il səviyyəsi bərpa olunmayıb. DSK-nın məlumatlarına əsasən, 2022-ci ildə avtobusla ölkədaxili sərnişin daşınmalarının miqdarı 2019-cu ildəkinin 75.6 faizi qədər olub: 2019-cu ildə 1.74 milyard, 2022-ci ildə isə 1.32 milyard sərnişin daşınıb. 2019-cu illə müqayisədə 2022-ci ildə Bakıda metro stansiyalarının sayının 2 vahid, metroda sərnişin vaqonlarının sayının 19 vahid artmasına³ və metro gedişlərinə hər cür məhdudiyətlərin aradan qaldırılmasına baxmayaraq, metroda sərnişin daşınmalarının illik sayı hələ də 2019-cu il səviyyəsinə qayıtmayıb: 2019-cu ildə bu say 236.7 milyon olduğu halda, 2022-ci ildə 208.7 milyon (yəni 11.8 faiz az) olub.

¹ https://www.stat.gov.az/source/transport/az/003_1.xls

² Azərbaycanca nəqliyyat. Statistik məcmuə. DSK, 2023, səh. 14

 https://www.stat.gov.az/menu/6/statistical_yearbooks/source/transport_2023.zip

³ http://www.baku.azstat.org/php/left_menu/senedler/12/014.xls

Eyni zamanda, 2022-ci ildə taksi daşınmalarında 2021-ci illə müqayisədə təqribən 3.4 faizlik azalma qeydə alınıb: 86.9 milyondan 83.8 milyona düşüb. Bununla belə, 2022-ci ildə taksi ilə sərnəşin daşınmalarının sayı 2019-cu ildəkindən 16.9 faiz çox olub⁴ (əlbəttə ki, bu məlumatların heç də bütün taksi daşınmalarını əhatə etmədiyi aydındır, yəni real artımın daha çox olmasını söyləmək olar).

Təəssüf ki, Bakı şəhəri üzrə şəhərdaxili avtobus daşınmaları və taksi daşınmalarının statistikasını olmadığından bu sahədə baş verən dəyişiklikləri müqayisə etmək imkanımız yoxdur .

Taksi xidmətləri bazarının iştirakçılarının sayı və tərkibi haqqında da təhlil üçün yetərli məlumatların olmadığını deyə bilərik. DSK-nın məlumatlarına əsasən, 2023-cü ilin yanvar-sentyabr ayları dövründəki taksi daşınmalarının (cəmi 63.3 milyon sərnəşin) 34.2 milyonu yaxud 54.0 faizi fiziki-şəxs sahibkarların, qalan 46.0 faizi isə hüquqi şəxs yaratmaqla fəaliyyət göstərən daşıyıcıların payına düşmüşdür⁵.

Bakı şəhərində fəaliyyət göstərən taksi avtomobillərinin sayı haqqında məlumatlar müxtəlif mənbələrdə fərqlidir. Belə ki, 2022-ci ilin dekabrında Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyinin (RİNN) baş mütəxəssisi Rauf Səfərov Azərbaycan Memarlıq və İnşaat Universitetində keçirilən *Nəqliyyat və Logistika Kompleksinin İnkişafı* mövzusunda konfransda “Azərbaycanda təxminən 40 min taksi olduğunu və bunun 28 mininin Bakının payına düşdüyünü” bildirmişdi⁶. Bundan bir qədər sonra - 2023-cü il iyunun 12-də - Milli Məclisin İqtisadi siyasət, sənaye və sahibkarlıq komitəsinin keçirilən iclasında *Avtomobil nəqliyyatı haqqında* Qanuna dəyişikliklərlə bağlı qanun layihəsinin müzakirəsindəki çıxışında Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat naziri Rəşad Nəbiyev Bakı şəhərində təxminən 67 min taksinin fəaliyyət göstərdiyini deyib⁷. Nazir bir qədər bundan əvvəl – 2023-cü il mayın 31-də - *APA-Economica* saytına verdiyi müsahibəsində də Bakıda taksilərin sayının çox olmasını vurğulayaraq demişdi ki, “statistikaya görə, Bakı şəhərində hər min nəfərə düşən taksi sayı oxşar şəhərlərlə müqayisədə 4-5 dəfə çoxdur”⁸. Bu müsahibəsində nazirin toxunduğu problemlərdən biri də taksi avtomobilləri parkının yaş strukturu ilə bağlı olub: “statistikaya əsasən ölkəmizdə xidmət göstərən taksilərin 40%-dən çoxunun yaşı 15-dən yuxarıdır. Parkın 20%-dən çoxunun yaşı isə 20-dən çoxdu”. 2023-cü ilin dekabrında Azərbaycan Yerüstü Nəqliyyat Agentliyinin İdarə heyətinin sədri Anar Rzayev Azərbaycanda mobilliyin transformasiyası proqramının təqdimatındakı çıxışında bu barədə daha detallı məlumat verib. Onun sözlərinə görə, “Bakıda təşkil edir: Hazırda paytaxtda yaşı 5 ilə qədər olan taksilər 7 faiz, yaşı 5-10 il olan taksilər 10 faiz, yaşı 10-15 il olanlar 21 faiz, yaşı 15-20 il olanlar 42 faiz, yaşı 20 ildən çox olan taksilər isə 20 faiz təşkil edir”⁹.

⁴ https://www.stat.gov.az/source/transport/az/003_1.xls

⁵ https://www.stat.gov.az/source/transport/az/bul/tr_23.09.2023.zip

⁶ <https://report.az/infrastruktur/rinn-bakida-taksilerin-sayi-heddinden-coxdur/> (13.01.2024 tarixində açılıb)

⁷ <https://azertag.az/xeber/nazir-bizim-meqsedimiz-taksilerin-deyil-taksi-gedislerinin-sayini-azaltmaqdir-2657045> (13.01.2024 tarixində açılıb)

⁸ https://apa.az/az/infrastruktur/nazir-resad-nebiyev-taksi-xidmetinde-aporilacaq-islaxatlari-aciqlayib-ekskluziv-musahibe-768506?fbclid=IwAR3_adYcdAcEFZFP-CyvS7kUyr_3NTuqnVTH2Evx731cyD2lcklYzb4nn1E (13.01.2024 tarixində açılıb)

⁹ <https://apa.az/infrastruktur/ayna-bakida-taksilerin-60-faizinin-yasi-15-ilden-coxdur-804131> (13.01.2024 tarixində açılıb)



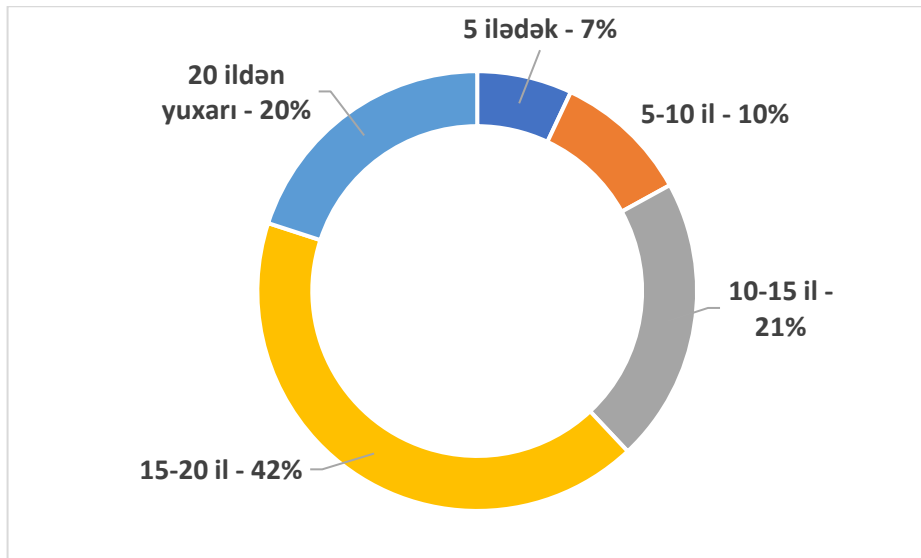


Diagram 1. Bakı şəhərində taksi avtomobilləri bazarının yaş strukturu (mənbə: Azərbaycan Yerüstü Nəqliyyat Agentliyi)

Diagramdan gördüyümüz kimi, Bakı şəhərində fəaliyyət göstərən taksi avtomobillərinin 62 faizinin yaşı 15 ildən, 83 faizinin yaşı isə 10 ildən çoxdur. Bu, sərnişinlərin təhlükəsizliyinə, xidmətin keyfiyyətinə və ətraf mühitə birbaşa təsir göstərir.

Milli Məclisin İqtisadi siyasət, sənaye və sahibkarlıq komitəsinin yuxarıda qeyd etdiyimiz iclasındakı çıxışında və məlum müsahibəsində nazirin toxunduğu məsələlər sırasında taksilərin qiyməti, taksi sürücülərinin sutkada 14-15 saat işləmələri, taksilərin çoxluğu səbəbindən şəhərdə tıxacların artması, ekoloji problemlər və s. olub. Nazirin fikrincə, Bakıda taksilərin qiyməti çox aşağı olduğundan taksi xidmətlərinə maraq yüksəkdir. Nazir qeyd edib ki, *Avtomobil nəqliyyatı haqqında* Qanuna təklif edilən dəyişikliklərdən sonra yeni tənzimləmələr qiymətlərin qalxmasına gətirib çıxaracaq. Doğrudan da, 2023-cü ilin iyul ayında *Avtomobil nəqliyyatı haqqında* Qanunda dəyişikliklər təsdiq edildikdən sonra taksilər minimum gediş haqqını artırdılar. Həmin dəyişikliklərin qəbul edilməsindən dərhal sonra mətbuatda gedən məlumatlara görə *Uber*, *Bolt* və *Yango* şirkətlərində yaxın məsafələrə gedişlər üçün minimal məbləğ 1- 1.60 AZN-dən 2.50 AZN-ə qaldırılıb¹⁰.

Belə qiymət artımının taksi xidmətlərindən istifadə edənlərin sayına necə təsir göstərdiyini qiymətləndirmək hələ tezdir. Bununla belə, 2023-cü ilin yanvar-sentyabr ayları üzrə DSK-nın məlumatlarına əsasən, 2022-ci ilin ilk 9 ayı ilə müqayisədə 2023-cü ilin eyni dövründə taksi ilə sərnişin daşınmalarının sayı nəinki azalmayıb, əksinə 60.5 milyondan 63.3 milyona yüksəlib, yəni 4.7 faiz artıb¹¹.

Bakı şəhərinin taksi xidmətləri bazarında fəaliyyət göstərən daşıyıcı şirkətlər və fərdi sahibkarların sayı və tərkibi ilə bağlı məlumat almaq üçün müvafiq hökumət qurumlarına etdiyimiz müraciətlər nəticəsiz qalsa da, bu sahədə ixtisaslaşmış elektron resurslardan biri olan [saytıdan](#) bəzi məlumatları əldə edə bildik. Saytda Bakı şəhərində fəaliyyət göstərən (Bakının inzibati ərazisində və

¹⁰ <https://sputnik.az/20230724/azerbaycanda-taksin-minimum-qiymeti-iki-defe-artirildi-457071453.html> (13.01.2024 tarixində açılıb)

¹¹ https://www.stat.gov.az/source/transport/az/bul/tr_23.09.2023.zip səh.10



bütün ölkəboyu sərnişin daşıyan) 32 daşıyıcı şirkət haqqında məlumatlar (adları, fərqləndirici nişanları, çağırış telefon nömrələri, minimum qiymətlər və s.) yerləşdirilib¹². Bunlar aşağıdakılardır:

- | | |
|------------------|------------------------|
| 1. Salam Taksi | 17. Alo Taxi |
| 2. Bolt (Taxify) | 18. UTAP |
| 3. Ekonom Taksi | 19. Dylyver |
| 4. Ailə Taksi | 20. TaxiGo |
| 5. Maxim | 21. BiR |
| 6. Ulduz Taxi | 22. Taxi 8811 |
| 7. Omega Taxi | 23. Alo Taxi |
| 8. Uber | 24. 1taxi |
| 9. Taxion | 25. Express Taxi |
| 10. Güven Taksi | 26. Xanımların xətti |
| 11. Ulduz Taxi | 27. Bumeranq |
| 12. Omega Taxi | 28. Fly Taxi |
| 13. 9898 Taxi | 29. Bakı Taksi Xidməti |
| 14. Taxi 158 | 30. TaxiBus |
| 15. İrfan Taxi | 31. Region Transfer |
| 16. Taxi 8811 | 32. Asan Taksi |

Saytın məlumatına görə, Bakıda *Uber*, *Maxim*, *Yango*, *Taxify* (Bolt), *Etaximo*, *Omega Taxi* və *Utap* və s. kimi beynəlxalq daşıyıcı şirkətlər də fəaliyyət göstərməkdədir.

Bakı şəhərinin taksi xidmətləri bazarında bu şirkətlərin payları haqqında statistik məlumatlar yoxdur. 2023-cü ilin iyulunda 1204 respondent arasında sorğu keçirən Media Təhlili Mərkəzinin tədqiqatına əsasən, respondentlərin 69%-i *Bolt*, 44%-i *Uber*, 15%-i *Yango*, 10%-i *189 taksi*, 8%-i *Maksim* istifadəçisi olduğunu bildirib (respondentlərin bir neçə variant seçmək imkanı olub). Sorğuda respondentlərdən taksi şirkətlərinin fəaliyyətində narazı olduqları məqamlar da soruşulub. Cavab verənlərin 18%-i avtomobillərin köhnə və texniki cəhətdən nasaz olmasından, 25%-i sürücülərin təcrübəsizliyindən, 15%-i yol hərəkəti qaydalarına riayət olunmamasından, 20%-i sərnişinlərlə qeyri-etik davranışlara yol verilməsindən narazılığını bildiriblər¹³.

Tədqiqatın aparılması çərçivəsində 685 nəfər respondent arasında sosial şəbəkələr üzərindən apardığımız anonim sorğunun cavablarının emalı aşağıdakı nəticələri ortaya qoydu:

- Respondentlərin 96.5%-i müxtəlif tezliklə taksi xidmətindən istifadə edir. Bu xidmətdən istifadə etməyənlər bunun səbəbini şəxsi avtomobili olmaları və iş yerinin yaxın olması səbəbindən ictimai nəqliyyata ehtiyac duymaması ilə əlaqələndirib.
- Taksi xidmətindən istifadə edənlərin yarısından çoxu (53.4%) bu xidmətə üz tutmalarının səbəbini ictimai nəqliyyatın normal işləməməsi ilə bağlayıb. Onların problem olaraq gedəcəkləri ünvana ictimai nəqliyyat işləməməsini və ya bir neçə nəqliyyat növü dəyişməyə ehtiyac yarandığını (29.6%) və sərnişindaşıyan nəqliyyatın (avtobus, metro) normal işləməməsini (23.8%) qeyd ediblər.

¹² <https://www.bakutaxi.info/taxi>

¹³ <https://mtm.az/kateqoriyasiz/respondentl%C9%99rin-75-i-taksi-xidm%C9%99tind%C9%99n-istifad%C9%99-zamani-qiym%C9%99tin-munasibliyin%C9%99-ustunluk-verir/> (13.01.2024 tarixində açılıb)

- Taksi müştərilərinin 91.2%-i taksi xidmətinə müraciət edərkən mobil telefon tətbiqlərindən istifadəyə üstünlük verir.
- Respondentlərin taksi xidmətinin keyfiyyətindən narazılığı əsasən sürücülərin avtomobili idarəetmə peşəkarlığının normal səviyyədə olmaması (52%) və onların müştərilərlə davranışlarında problemlərin olması (44.7%) ilə bağlıdır. Bundan başqa maşının rahatlığının və təmizliyinin (30.1%) və texniki göstəricilərinin (27.3%) qənaətbəxş səviyyədə olmaması da bildirilən irad arasında olub.
- Respondentlər taksi sürücülərinin pis davranışlarına nümunə olaraq maşını sürətli sürmək, sərt maneəvrlər etmək və s. kimi idarə etmə (48%) , həmçinin sürücünün salonda siqaret çəkməsi və s. kimi davranışları (43.4%) qeyd ediblər.
- Respondentlər həmçinin ödənişlə bağlı problemlərlə üzləşirlər. Rəyi soruşulanların üzləşdikləri problem odur ki, sürücülər onların gediş haqqını kart vasitəsilə ödəməsinə razı olmurlar (37,8%) və sifariş verdikdən sonra zəng vuraraq gediş haqqının məbləğini və ya gedəcəyi ünvanı soruşur, qane olmadığı təqdirdə də sifarişi ləğv edir. (37.7%)
- Respondentlərin 1/3-i mobil tətbiqdə göstərilən şəxs və ya maşın markası ilə sərnişinə xidmət göstərən sürücü və ya maşın markasının fərqli olması halları ilə üzləşdiklərini bildirib.
- Taksi xidmətləri bahalaşacağı təqdirdə respondentlərin böyük əksəriyyəti (70,8%) bu xidmətdən daha az istifadə edəcəyini bildirib.
- Respondentlər taksi xidmətindən istifadə edərkən daha çox *Bolt* (75%) və *UBER/YANGO* (45%) şirkətlərinə üz tuturlar.
- Taksi xidmətinin keyfiyyətinin artırılması ilə bağlı respondentlərin təklifləri daha çox taksi sürücüsünün peşəkarlığının artırılması və davranış mədəniyyətinin yüksəldilməsi ilə bağlı olub. Rəyi soruşulanların 64,8%-i sürücülərin müştərilər ilə davranış mədəniyyətinin yüksəldilməsini, 59,1%-i onların avtomobili idarəetmə peşəkarlığının artırılmasını təklif edib. Eyni zamanda gediş haqqının nağdsız qaydada, yəni ödəniş kartı ilə ödənişinə maneənin aradan qalxması da (54,3%) əsas təkliflər sırasında olub.

Tədqiqat çərçivəsində müəlliflər həmçinin xeyli sayda taksi sürücüləri və sərnişinlərlə görüşərək müsahibələr götürüblər, dövrü mətbuatda dərc edilmiş məqalələri analiz ediblər.

Aparılmış sorğu və müsahibələrin, müşahidələrin nəticəsi olaraq sonda tədqiqat müəllifləri taksi bazarında müşahidə edilən ənənəvi problemləri aşağıdakı kimi qruplaşdırıblar:

Taksi xidmətlərində ödənişlərlə bağlı yaranmış problemlər:

- Taksi sürücüləri ödəniş kartı vasitəsilə gediş haqqı ödənişinin qəbulundan birbaşa və ya dolayı yolla imtina edirlər
- Müştəri ödəniş kartı ilə gediş haqqı ödədikdə hər ödəniş üçün əlavə olaraq 18% ƏDV vergisi ödəməli olur



Sürücülərin davranışı ilə bağlı problemlər

- Taksi sürücülərinin maşını qənaətbəxş idarə etməmələri (sürətli sürməsi, sərt maneəvlər etməsi və s.);
- Taksi sürücülərinin pis davranışı (salonda siqaret çəkmək və s.);
- Müxtəlif bəhanələrlə (məsələn, tıxacların olmasını əsas gətirərək) onlar üçün arzuolunmaz hesab olunan ünvana getməkdən imtina etmələri;
- Xidmət göstərdikləri nəqliyyat vasitəsinin natəmiz saxlanması;
- Sürücünün zəng vuraraq gediş haqqının məbləğini dəqiqləşdirdikdən sonra qane etmədiyi halda sifarişi ləğv etməsi;
- Sürücünün tarifdə göstəriləndən artıq gediş haqqı istəməsi və ya pulun qalığını geri qaytarmaması;
- Taksi sifarişi ilə bağlı mobil tətbiqdə göstərilən şəxs və ya maşın markası ilə sərnişinə xidmət göstərən sürücü və ya maşın markasının fərqli olması;
- Taksi sürücülərinin psixoloji durumlarının (narkotik maddələrin təsiri altında olmaları, müştəri ilə kobud davranışları və s.) normal olmaması;
- Taksi sürücüsünün eyni vaxtda bir neçə taksi şirkətinə xidmət göstərməsi.

Sürücülərin peşəkarlığı ilə bağlı problemlər

- Taksini nəqliyyat vasitəsinə idarə etmək hüququ olmayan şəxslərin idarə etməsi;
- Bakı şəhərində avtomobil sürmək təcrübəsi olmayan, şəhərə bələd olmayan şəxslərin taksidə sürücülük etməsi.

Taksi maşınlarının texniki göstəriciləri ilə bağlı problemlər:

- Taksi xidməti göstərən maşınların texniki vəziyyətinin nəqliyyat vasitələrinə qarşı qoyulan standartlara tam cavab verməməsi;
- Taksi xidməti göstərən maşınların müştərilərin təhlükəsizliyi üçün tələb olunan avadanlıqlara (təhlükəsizlik kəməri, hava kondisioneri və s.) malik olmaması.

Proqram təminatının istifadəsi zamanı üzə çıxan problemlər:

- Proqram təminatında yaranmış nasazlıq səbəbindən taksinin müştərini başqa təyinat nöqtəsinə aparması və ya taksinin səhvən başqa gözləmə nöqtəsinə getməsi;
- Proqram təminatı vasitəsilə müştəriyə təqdim edilmiş qiymət güzəştindən müştərinin istifadə etmə çətinliyinin olması.



2. Azərbaycanca taksı xıdmətləri bazarının tənızmlənməsi

2.1. Tənızmləyıcı qurumlar

Hazırda Azərbaycanda taksı xıdmətləri bazarının tənızmlənməsi əsasən Azərbaycan Respublikasının Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyi və onun tabeliyində yaradılmış Azərbaycan Yerüstü Nəqliyyat Agentliyi publik hüquqi şəxsi tərəfindən həyata keçirilir.

Azərbaycan Respublikasının Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyi nəqliyyat, o cümlədən dəniz nəqliyyatı və mülki aviasiya, rəbitə (telekommunikasiya və poçt), elektron hökumət, yüksək texnologiyalar sahəsində dövlət siyasətini və tənızmləməsini həyata keçirən mərkəzi icra hakimiyyəti orqanıdır¹⁴.

Azərbaycan Yerüstü Nəqliyyat Agentliyi (AYNA) Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2021-ci il 11 oktyabr tarixli (№1463) Fərmanı¹⁵ ilə “avtomobil nəqliyyatı sahəsində idarəetmə, tənızmləmə və nəzarət mexanizmlərinin təkmilləşdirilməsi, avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin və yük daşımaları üzrə göstərilən xıdmətlərin keyfiyyətinin yüksəldilməsi, beynəlxalq və ölkədaxili sərnişin və yük daşımalarının qabaqcıl beynəlxalq tələblərə və təcrübəyə uyğun təşkil edilməsi və rəqabətədavamlı avtomobil nəqliyyatı sahəsinin formalaşdırılması məqsədilə” yaradılmışdır.

Fərmana əsasən, “Agentlik avtomobil nəqliyyatı sahəsində tənızmləməni, Azərbaycan Respublikasında avtomobil nəqliyyatı ilə daşımalara və digər avtomobil nəqliyyatı xıdmətlərinə ehtiyacın təmin edilməsini, beynəlxalq və ölkədaxili sərnişin və yük daşımalarına dair qayda və tələblərə, habelə bu sahədə Azərbaycan Respublikasının normativ hüquqi aktlarının və tərəfdar çıxdığı beynəlxalq müqavilələrin müddəalarına riayət edilməsinə nəzarəti həyata keçirən publik hüquqi şəxsdir”.

Lakin Fərmanda “Bakı şəhərinin inzibati ərazisində ümumi istifadədə olan nəqliyyat vasitələri ilə müntəzəm sərnişindaşıma və taksı minik avtomobilləri ilə sərnişindaşıma sahəsində tənızmləmə və nəzarət” məsələsi istisna olunurdu, çünki o zaman Bakı şəhərinin inzibati ərazisində bu işlər Bakı Şəhər İcra Hakimiyyəti başçısının tabeliyindəki Bakı Nəqliyyat Agentliyi publik hüquqi şəxsinin səlahiyyətində idi. Sonradan “Bakı şəhərinin inzibati ərazisində avtomobil nəqliyyatı sahəsində idarəetmənin təkmilləşdirilməsi ilə bağlı əlavə tədbirlər haqqında” Azərbaycan Respublikasının Prezidentinin 2023-cü il 19 aprel tarixli (№ 2109) Fərmanı¹⁶ ilə Bakı Nəqliyyat Agentliyi publik hüquqi şəxsi Azərbaycan Yerüstü Nəqliyyat Agentliyinə birləşdirildi və onun səlahiyyətləri də uyğun olaraq AYNA-ya keçdi.

Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2022-ci il 8 sentyabr tarixli (№ 1842) Fərmanı¹⁷ ilə Azərbaycan Yerüstü Nəqliyyat Agentliyinin Nizamnaməsi təsdiq edilmişdir. Sonradan Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2023-cü il 18 avqust tarixli (2300) sayılı¹⁸ və 2023-cü il 7 dekabr tarixli 2376 sayılı¹⁹ Fərmanları ilə Nizamnaməyə bir sıra dəyişikliklər və əlavələr edilmişdir. Agentliyin

¹⁴ <https://mincom.gov.az/az/nazirlik/esasname/1-umumi-muddealar>

¹⁵ <https://e-qanun.az/framework/48364>

¹⁶ <https://e-qanun.az/framework/53972>

¹⁷ <https://e-qanun.az/framework/51401>

¹⁸ <https://e-qanun.az/framework/54951>

¹⁹ <https://e-qanun.az/framework/55715>

Nizamnamə ilə müəyyən edilmiş vəzifələri sırasında taksi xidmətləri bazarının tənzimlənməsini də əhatə edən aşağıdakı məsələlər əksini tapıb:

- aidiyyəti dövlət orqanı (qurumu) ilə birlikdə avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin və yük daşımalarını yerinə yetirən vergi ödəyicilərinə məxsus avtonəqliyyat vasitələrinə fərqlənmə nişanlarının tətbiqi ilə əlaqədar müvafiq normativ hüquqi aktların tələblərinə riayət olunmasına nəzarət etmək;
- Lisenziyalar və icazələr haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanununa uyğun olaraq müvafiq fəaliyyət növlərinə icazə, onların dublikatlarını və əlavələrini vermək, həmin icazələri yenidən rəsmiləşdirmək, dayandırmaq, bərpa və ya ləğv etmək, habelə icazə şərtlərinə riayət olunmasına nəzarəti həyata keçirmək;
- avtomobil nəqliyyatı ilə beynəlxalq sərnişin və yük daşımaları fəaliyyətinin operatorlarının uçotunu aparmaq;
- avtomobil nəqliyyatı ilə müntəzəm sərnişindaşıma xidmətlərinin təşkil edilməsi üçün tədbirlər görmək;
- müntəzəm sərnişin daşımalarında gediş haqqının nağdsız ödənilməsini təmin edən ödəniş sisteminin yaradılması və idarə olunması ilə bağlı tədbirlər görmək;
- avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin və yük daşımalarını yerinə yetirən avtonəqliyyat vasitələrinin qanunvericiliklə müəyyən edilmiş qaydada reysqabağı texniki müayinəsi, sürücülərin reysqabağı tibbi müayinəsi üçün müvafiq məntəqələrin təyin edilməsi məqsədilə tədbirlər görmək, həmçinin bu sahədə nəzarəti həyata keçirmək;
- avtomobil nəqliyyatı ilə ölkədaxili daşımalar bazarının qorunması, daşımalar bazarında azad rəqabət mühitinin inkişaf etdirilməsi üçün tədbirlər görmək və s..

2.2. Qanunvericilik və digər hüquqi-normativ sənədlər

Taksi xidmətləri bazarının dövlət tənzimlənməsi AYNA və digər müvafiq dövlət qurumları tərəfindən Azərbaycan Respublikasının Konstitusiyası, Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı beynəlxalq müqavilələr, Azərbaycan Respublikasının qanunları, Azərbaycan Respublikası Prezidentinin fərmanları və sərəncamları, Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin qərar və sərəncamları, habelə digər müvafiq normativ hüquqi aktlar əsasında həyata keçirilir.

Məhz taksi xidmətləri bazarının tənzimlənməsinin təkmilləşdirilməsi məqsədilə 2023-cü ilin iyulun 14-də Milli Məclisin Qərarı ilə bir sıra qanunlarda, o cümlədən *Avtomobil nəqliyyatı haqqında* Azərbaycan Respublikasının 1 aprel 2008-ci il tarixli 556-IIIQ nömrəli Qanununda, *Lisenziyalar və icazələr haqqında* Azərbaycan Respublikasının 2016-cı il 15 mart tarixli 176-VQ nömrəli Qanununda, *Dövlət rüsumu haqqında* Azərbaycan Respublikasının 2001-ci il 4 dekabr tarixli 223-IIQ nömrəli Qanununda və Azərbaycan Respublikasının İnzibati Xətalər Məcəlləsində dəyişikliklər və əlavələr edilmişdir.

Ölkədə avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşınması, o cümlədən taksi xidmətlərinin təşkili məsələlərinin tənzimlənməsində başlıca qanunlardan biri *Avtomobil nəqliyyatı haqqında* Azərbaycan Respublikasının Qanunudur (2008-ci il 1 aprel, №556-IIIQ)²⁰. Azərbaycan



²⁰ <https://e-qanun.az/framework/15171>

Respublikasının 2023-cü il 14 iyul tarixli 973-QD nömrəli Qanunu²¹ ilə *Avtomobil nəqliyyatı haqqında* Azərbaycan Respublikasının Qanununda dəyişiklik edilərək taksi minik avtomobilləri ilə sərnişin daşınmasına icazələrin verilməsi, taksi sifarişi operatorlarının fəaliyyətinin tənzimlənməsi və taksi xidmətlərinin göstərilməsinə qarşı qoyulan bir sıra digər tələblər qanunvericiliyə əlavə edilmişdir.

Taksi minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarına tələblər. *Avtomobil nəqliyyatı haqqında* Qanunun “Taksi minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımaları” adlı 20-ci maddənin birinci bəndinin tələblərinə əsasən:

- taksi minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımaları müvafiq buraxılış vəsiqəsi və buraxılış kartı olan daşıyıcılar tərəfindən yerinə yetirilir;
- taksi minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarında ödəniş taksometrin göstəriciləri və ya taksi sifarişi xidmətinə qoşulduqda, taksometr funksiyalarını yerinə yetirən proqram təminatı vasitəsilə müəyyən olunan qiymət üzrə aparılır.

Qanuna əsasən, **buraxılış vəsiqəsi** hüquqi şəxslərin və ya fərdi sahibkarların sərnişin və ya yük daşımaları sahəsində fəaliyyət göstərməsi üçün verilən icazədir; **buraxılış kartı** isə buraxılış vəsiqəsi olan hüquqi şəxslər və ya fərdi sahibkarların mülkiyyət, icarə və ya istifadə hüququ ilə malik olduğu nəqliyyat vasitələrinə verilən, icazənin əlavəsi olan kartdır.

20-ci maddənin birinci bəndi taksi minik avtomobilləri ilə sərnişin daşınmasında aşağıdakıları qadağan edir:

- taksi minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarına buraxılış vəsiqəsi olmadan və ya digər şəxslərə məxsus buraxılış vəsiqəsi əsasında taksi minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının yerinə yetirilməsi;
- buraxılış kartı olmayan nəqliyyat vasitələrinin sərnişindaşımada istismar edilməsi;
- taksometrin göstəriciləri və ya taksometr funksiyalarını yerinə yetirən proqram təminatı vasitəsilə müəyyən olunan qiymətdən əlavə ödənişin tələb edilməsi.

20-ci maddənin ikinci bəndə taksi minik avtomobilləri ilə sərnişin daşınmasının ərazi həddudlarına məhdudluğu müəyyən edir. Belə ki, həmin bəndin tələbinə əsasən, “taksi minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımaları buraxılış kartında müəyyən edilmiş ərazi həddudları daxilində hər hansı şəxsin sifarişi əsasında qeyri-müntəzəm marşrut üzrə yerinə yetirilir”.

Bu maddənin üçüncü bəndi isə tələb edir ki, “taksi minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarını yerinə yetirən daşıyıcı sifariş gözləyərkən yalnız xüsusi olaraq müəyyən edilmiş və müvafiq qaydada işarələnmiş taksi minik avtomobillərinin duracaq yerlərindən istifadə etməlidir”.

Avtomobil nəqliyyatı haqqında Qanunun 13-cü maddəsinə əsasən istehlakçılarının qanuni maraqlarının qorunması, bu sahədə haqsız rəqabət və inhisarçılığın qarşısının alınması, daşımaların təhlükəsizliyinin, ətraf mühitin və əməyin mühafizəsinin təmin olunması məqsədilə taksi minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımaları ilə məşğul olmaq istəyən hüquqi şəxslər və fərdi sahibkarlar xüsusi icazə - taksi minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarına buraxılış vəsiqəsi – almalıdırlar. Qanunun həmin maddəsinə əsasən, bu icazə 7 (yeddi) il müddətinə verilir.

Qanunun 14-cü maddəsinə əsasən, taksi minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarına buraxılış vəsiqəsi üçün hüquqi şəxs və ya fərdi sahibkarlar Azərbaycan Yerüstü Nəqliyyat Agentliyinə

Lisensiyalar və icazələr haqqında qanun ilə müəyyən edilmiş sənədlərdən başqa, aşağıdakı sənədləri (skan edərək) və məlumatları elektron qaydada təqdim etməlidirlər:

- ✓ sürücülərin müvafiq kateqoriyalı (altkateqoriyalı) sürücülük vəsiqəsi;
- ✓ hüquqi şəxsin və ya fərdi sahibkarın mülkiyyət, istifadə və ya icarə hüququ əsasında malik olduğu avtonəqliyyat vasitələrinin dövlət qeydiyyatı şəhadətnaməsi;
- ✓ taksi minik avtomobillərinin sürücülərinin xüsusi hazırlıq keçməsinə təsdiq edən sənədlər;
- ✓ avtonəqliyyat vasitələrinin texniki vəziyyətinin reysqabağı yoxlanılmasının, sürücülərin reysqabağı tibbi müayinəsinin təşkili imkanı barədə sənəd və ya müvafiq xidmətlərdən istifadə olunmasına dair texniki məntəqə və ya tibb məntəqəsi ilə müqavilə;
- ✓ taksi minik avtomobillərində taksometrin (taksometr funksiyalarının proqram təminatı əsasında həyata keçirilədiyi hallar istisna olmaqla) metroloji yoxlamadan keçməsinə təsdiq edən şəhadətnamə;
- ✓ sürücünün narkotik sərxoşluq vəziyyətinin, narkotik vasitələrin və psixotrop maddələrin istehlakı hallarının müəyyən edilməsi üçün aparılan tibbi müayinənin nəticəsi barədə məlumat;
- ✓ *Lisensiyalar və icazələr haqqında* Azərbaycan Respublikasının Qanuna müvafiq olaraq, dövlət rüsumunun ödənildiyini təsdiq edən sənəd.

Dövlət rüsumu haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanununun²² 24-cü maddəsinə əsasən, taksi minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarına buraxılış vəsiqəsinin verilməsi üçün dövlət rüsumunun məbləği 125 manat, hər bir nəqliyyat vasitəsi üçün buraxılış kartının verilməsinə görə dövlət rüsumunun məbləği 25 manatdır.

Avtomobil nəqliyyatı haqqında Qanunun 15-ci maddəsinə əsasən, taksi minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarına buraxılış vəsiqəsi elektron qaydada verilir. Buraxılış vəsiqəsi verildikdə daşıyıcıya elektron qaydada avtonəqliyyat vasitələrinin sayına uyğun olaraq buraxılış kartı verilir. Avtonəqliyyat vasitələrinin sayı artdıqda, yaxud avtonəqliyyat vasitəsi başqası ilə əvəz olunduqda, hüquqi şəxs və ya fərdi sahibkar yeni buraxılış kartının verilməsi haqqında müraciət etməlidir. Buraxılış kartı daşıyıcının həmin avtonəqliyyat vasitəsi ilə sərnişin və yük daşımalarını həyata keçirmək üçün icazəyə malik olduğunu təsdiq edir. Buraxılış kartının hüquqi qüvvəsinin dayandırılması, bərpası, ləğvi və yeni buraxılış kartının verilməsi *Lisensiyalar və icazələr haqqında* Azərbaycan Respublikasının Qanununa uyğun olaraq həyata keçirilir.

Qanunun 15-ci maddəsinə əsasən, "avtomobil nəqliyyatı xidmətlərinin səmərəliliyinin və keyfiyyətinin artırılması, habelə ümumi istifadədə olan avtomobil nəqliyyatı ilə daşımalarda nəqliyyat növləri üzrə sərnişin axınlarının paylanmasının optimallaşdırılması məqsədilə" Azərbaycan Yerüstü Nəqliyyat Agentliyi tərəfindən taksi minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımaları üçün icazələrin və onların əlavələrinin sayına məhdudiyyətlər tətbiq edə bilər. Belə məhdudiyyətlər tətbiq edilməzdən 60 (altmış) gün əvvəl Azərbaycan Yerüstü Nəqliyyat Agentliyi bu barədə müvafiq əsaslar göstərməklə mediada məlumat verməlidir.

Qanunun bu maddəsinin daha bir tələbinə əsasən, taksi minik avtomobili ilə sərnişin daşımalarında istifadə olunan avtonəqliyyat vasitələrinin texniki göstəriciləri, daxili və xarici tərtibatı Nazirlər Kabinetinin təsdiq etdiyi tələblərə uyğun olmalıdır. Həmin tələblərə cavab verməyən

avtonəqliyyat vasitəsinə buraxılış kartının verilməsindən imtina olunur, verilmiş buraxılış kartının isə hüquqi qüvvəsi dayandırılır və ya o, ləğv edilir.

Avtomobil nəqliyyatı haqqında Qanunun Avtonəqliyyat vasitələrinin sürücülərinə dair tələblər adlı 27-ci maddəsinin 27.2-ci bəndində taksı minik avtomobillərinin sürücülərinə qarşı qoyulan tələblər müəyyən edilib. Həmin tələblərinə əsasən, “taksı minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarına B” və ya “BE” kateqoriyaları kateqoriyası üzrə nəqliyyat vasitələrini idarə etmək hüququnu təsdiq edən sürücülük vəsiqəsi olan, yaşı 21-dən az olmayan, iki ildən artıq müddətdə mülkiyyətində, icarəsində və ya istifadəsində olan avtonəqliyyat vasitəsini idarə edən sürücülər buraxılır”.

Azərbaycan Respublikası İnzibati Xətlər Məcəlləsinin²³ 324-cü maddəsinə əsasən:

- Buraxılış vəsiqəsi olmadan daşıyıcı tərəfindən taksı minik avtomobilləri ilə sərnişin daşınmasının təşkilinə görə vəzifəli şəxslər 200 (iki yüz) manat məbləğində, hüquqi şəxslər 1000 (min) manat məbləğində cərimə edilir; eyni xətanın inzibati tənbeh almış şəxs tərəfindən inzibati tənbeh vermə haqqında qərar qüvvəyə mindiyi gündən bir il ərzində təkrar törədilməsinə görə vəzifəli şəxslər 400 (dörd yüz) manat məbləğində, hüquqi şəxslər 2000 (iki min) manat məbləğində cərimə edilir;
- Buraxılış kartı olmadan taksı minik avtomobilləri ilə sərnişin daşınmasına görə əlli manat məbləğində cərimə edilir; eyni xətanın inzibati tənbeh almış şəxs tərəfindən inzibati tənbeh vermə haqqında qərar qüvvəyə mindiyi gündən bir il ərzində təkrar törədilməsinə görə 80 (səksən) manat məbləğində cərimə edilir.

İnzibati Xətlər Məcəlləsinin 324-2-ci maddəsinə əsasən *Avtomobil nəqliyyatı haqqında* Azərbaycan Respublikasının Qanunu ilə müəyyən olunmuş qaydada hazırlıq keçməmiş sürücülərə daşıyıcı tərəfindən sərnişin və yük daşınmasının həyata keçirilməsi üçün buraxılış kartının verilməsinə görə vəzifəli şəxslər 300 (üç yüz) manat məbləğində, hüquqi şəxslər 1200 (min iki yüz) manat məbləğində cərimə edilir; eyni xətanın inzibati tənbeh almış şəxs tərəfindən inzibati tənbeh vermə haqqında qərar qüvvəyə mindiyi gündən bir il ərzində təkrar törədilməsinə görə vəzifəli şəxslər 600 (altı yüz) manat məbləğində, hüquqi şəxslər 2400 (iki min dörd yüz) manat məbləğində cərimə edilir.

Taksı sifariş operatoru fəaliyyətinə tələblər. *Avtomobil nəqliyyatı haqqında* Qanunun 13-cü maddəsinə əsasən, taksı sifariş operatoru fəaliyyəti ilə məşğul olmaq istəyən hüquqi şəxslər və ya fərdi sahibkarlar xüsusi icazə almalıdırlar. Yeri gəlmişkən, bu Qanunda “taksı sifariş operatoru - taksı minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarını həyata keçirən şəxslərə taksı sifariş xidməti göstərən hüquqi şəxs və ya fərdi sahibkar” kimi müəyyən edilmişdir.

Avtomobil nəqliyyatı haqqında Qanunun 14-cü maddəsinə əsasən, taksı sifariş operatoru fəaliyyətinə icazə almaq istəyən hüquqi şəxslər və ya fərdi sahibkarlar Azərbaycan Yerüstü Nəqliyyat Agentliyinə *Lisensiyalar və icazələr haqqında* qanun ilə müəyyən edilmiş sənədlərdən əlavə aşağıdakı sənədləri (skan edərək) və məlumatları elektron qaydada təqdim etməlidirlər:



²³ <https://e-qanun.az/framework/46960>

- ✓ müraciət edən şəxsin internet informasiya ehtiyatı və taksi sifarişi operatoru fəaliyyəti üçün istifadə etdiyi bütün telekommunikasiya vasitələri, o cümlədən mobil tətbiqlər barədə məlumat;
- ✓ taksi sifarişi xidmətinin göstərilməsi üçün Azərbaycan Respublikasının ərazisində yerləşən filial və ya nümayəndəliyi barədə məlumat;
- ✓ *Lisenzialar və icazələr haqqında* Azərbaycan Respublikasının Qanuna müvafiq olaraq, dövlət rüsumunun ödənildiyini təsdiq edən sənəd.

Dövlət rüsumu haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanununun 24-cü maddəsinə əsasən taksi sifarişi operatoru fəaliyyətinə icazənin verilməsinə görə dövlət rüsumunun məbləği 3000 (üç min) manatdır.

Avtomobil nəqliyyatı haqqında Qanunun 15-1-ci maddəsinin tələblərinə əsasən:

- taksi sifarişi operatorları fərdi məlumatların informasiya sistemlərini dövlət qeydiyyatından keçirməli və fərdi məlumatların mühafizəsi ilə bağlı tələblərə riayət etməlidirlər;
- taksi sifarişi operatorları hər bir taksi sifarişi üzrə siyahısı Nazirlər Kabineti tərəfindən təsdiq edilən adsızlaşdırılmış məlumatların, o cümlədən sürücünün iş və istirahət rejimlərinə riayət olunmasına nəzarət məqsədilə sürücü barədə məlumatların Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyinin informasiya sistemində real vaxt rejimində ötürülməsini təmin etməlidirlər;
- taksi sifarişi operatorları avtonəqliyyat vasitələrinin texniki vəziyyətinin reysqabağı yoxlanılmasının, sürücülərin reysqabağı tibbi müayinəsinin təşkili imkanı barədə sənəd və ya müvafiq xidmətlərdən istifadə olunmasına dair texniki məntəqə və ya tibb məntəqəsi ilə müqavilə və sürücünün narkotik sərxoşluq vəziyyətinin, narkotik vasitələrin və psixotrop maddələrin istehlakı hallarının müəyyən edilməsi üçün aparılan tibbi müayinənin nəticəsi barədə məlumatın daşıyıcılarda olmalarına nəzarət etməlidirlər.
- taksi sifarişi operatoru tərəfindən taksi minik avtomobilləri ilə sərnəşin daşımalarına buraxılış vəsiqəsi və müvafiq buraxılış kartı olmayan daşıyıcıya və ya sürücüyə taksi sifarişi xidmətinin göstərilməsi qadağandır.

Taksi sifarişi operatoru fəaliyyəti ilə məşğul olan hüquqi şəxslər və ya fərdi sahibkarlar *Avtomobil nəqliyyatı haqqında* Qanunun tələblərini pozduqları halda qanunvericiliyin tələblərinə uyğun olaraq müvafiq qaydada cəzalandırılırlar. Belə ki, Azərbaycan Respublikası İnzibati Xətalər Məcəlləsinin 326-2-ci maddəsinə əsasən:

- İcazə olmadan taksi sifarişi operatoru kimi fəaliyyət göstərilməsinə görə vəzifəli şəxslər 10 000 (on min) manat məbləğində, hüquqi şəxslər 40 000 (qırx) min manat məbləğində cərimə edilir;
- Taksi sifarişi operatorları tərəfindən *Fərdi məlumatlar haqqında* Azərbaycan Respublikasının Qanununa uyğun olaraq, taksi sifarişi xidmətinin göstərilməsi zamanı istifadə olunan fərdi məlumatların informasiya sistemlərinin dövlət qeydiyyatından keçirilməməsinə və fərdi məlumatların mühafizəsi ilə bağlı tələblərə riayət olunmamasına görə vəzifəli şəxslər 5000 (beş min) manat məbləğində, hüquqi şəxslər 20 000 (iyirmi min) manat məbləğində cərimə edilir;
- Taksi sifarişi operatorlarının informasiya sistemlərində olan taksi sifarişləri, habelə sürücünün iş və istirahət rejimi ilə bağlı məlumatların *Avtomobil nəqliyyatı haqqında* Azərbaycan Respublikasının Qanununa uyğun olaraq AYNA informasiya sistemində real vaxt

rejimində ötürülməsini təmin edən mexanizmin yaradılmamasına və ya həmin mexanizmin fəaliyyət göstərməməsinə görə vəzifəli şəxslər 5000 (beş min) manat məbləğində, hüquqi şəxslər 20 000 (iyirmi min) manat məbləğində cərimə edilir;

- Taksi minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarına buraxılış vəsiqəsi və avtonəqliyyat vasitələrinin texniki vəziyyətinin reysqabağı yoxlanılmasının, sürücülərin reysqabağı tibbi müayinəsinin təşkili imkanı barədə sənədləri və ya müvafiq xidmətlərdən istifadə olunmasına dair texniki məntəqə və ya tibb məntəqəsi ilə müqavilələri olmayan daşıyıcıya, habelə müvafiq buraxılış kartı və taksi minik avtomobillərinin sürücülərinin xüsusi hazırlıq keçməsinə təsdiq edən sənədi olmayan sürücüyə taksi sifarişi xidmətinin göstərilməsinə görə vəzifəli şəxslər 200 (iki yüz) manat məbləğində, hüquqi şəxslər 300 (üç yüz) manat məbləğində cərimə edilir.

Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2023-cü il 18 avqust tarixli 2300 nömrəli Fərmanında²⁴ Nazirlər Kabinetinə tapşırılmışdı ki, taksi sifarişi operatorları tərəfindən hər bir taksi sifarişi üzrə real vaxt rejimində ötürülən adsızlaşdırılmış məlumatların, o cümlədən sürücünün iş və istirahət rejimlərinə riayət olunmasına nəzarət məqsədilə sürücü barədə məlumatların siyahısını altı ay müddətində təqdim etsin.

Taksi minik avtomobillərinə və onların sürücülərinə qarşı tələblər. Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 2019-cu il 4 mart tarixli 73 nömrəli Qərarı ilə “Bakı şəhərində sərnişindaşımada istifadə olunan avtobuslara və taksi minik avtomobillərinə, onların sürücülərinə, sərnişindaşıma fəaliyyətini həyata keçirən daşıyıcılara, nəqliyyat mübadilə mərkəzlərinə, avtobuslar üçün dayanacaq məntəqələrinə və taksi minik avtomobilləri üçün duracaq yerlərinə dair Tələblər” təsdiq edilmişdir²⁵. Orada Bakı şəhərinin inzibati ərazisində sərnişin daşımalarını yerinə yetirən taksi minik avtomobillərinin texniki göstəricilərinə, xarici və daxili tərtibatına dair tələblər müəyyən edilmişdir.

Bakı şəhərinin inzibati ərazisində sərnişin daşımalarını yerinə yetirən taksi minik avtomobillərinin texniki göstəricilərinə dair tələblər belədir:

- taksi minik avtomobilləri onlar üçün irəli sürülən milli və beynəlxalq standartlara və normativlərə uyğun texniki təchizata malik olmalı, saz vəziyyətdə saxlanılmalıdır;
- taksi minik avtomobilləri kimi müvafiq avtonəqliyyat vasitələri üçün qüvvədə olan ekoloji standartlara uyğun mühərriklə və ya elektrik mühərriki ilə təchiz edilmiş minik avtomobilləri istifadə oluna bilər;
- taksi minik avtomobilləri kimi Avropa İqtisadi Komissiyasının təsnifatına uyğun olaraq, B və daha yuxarı sinif minik avtomobilləri istifadə oluna bilər;
- ikiqapılı (siyirmə qapısı olan minivenlər istisna olmaqla), fərdi konstruksiya əsasında hazırlanan, habelə əllə idarə olunan əlilliyi olan şəxs üçün avtonəqliyyat vasitələrinin taksi minik avtomobilləri kimi istismarına yol verilmir;
- taksi minik avtomobilləri ABS əyləc sistemi, salonu normal işıqlandırma sistemi, tam hava tənzimləyicisi (sərinlətmə və isitmə funksiyalı), sürücü və bütün sərnişinlər üçün təhlükəsizlik kəməri ilə təchiz edilməlidir;

- taksi minik avtomobilləri onların hərəkətini izləmək üçün nəzərdə tutulmuş və mərkəzi sistemə inteqrasiya olunmuş Qlobal Mövqəyəyinetmə Sistemi (GPS) qurğusu ilə təchiz edilməlidir.

Burada Bakı beynəlxalq hava limanında sərnəşin daşıma xidməti üçün istifadə olunan taksi minik avtomobillərinə dair “ən azı “avro-4” ekoloji standartına uyğun olmaq” və “xüsusi proqram təminatı (internet üzərindən taksi sifarişi, SMS məlumatlandırma) olmalı” kimi əlavə tələblər nəzərdə tutulur.

Bakı şəhərinin inzibati ərazisində sərnəşin daşımalarını yerinə yetirən taksi minik avtomobillərinin xarici tərtibatına dair tələblər belədir:

- taksi minik avtomobilinin damında öndən və arxadan görünməklə “Taksi” sözü yazılmış statik bərkidilmiş yandırılıb söndürülə bilən sarı rəngli fənər, hər iki tərəfdən ön və arxa qapılarının üzərində şahmat qaydasında düzölmüş dördbucaqlılardan ibarət kompozisiyalı fərqləndirici nişan olmalıdır;
- Taksi minik avtomobilində müvafiq dövlət qurumu tərəfindən verilən verilən eyniləşdirmə nömrəsi, onun loqosu, qısaldılmış adı və ya abreviaturası olmalıdır;
- hüquqi şəxslərin, habelə iki və daha artıq minik avtomobili ilə sərnəşin daşımalarını həyata keçirən fiziki şəxslərin daşımalarında istifadə etdiyi taksi minik avtomobilləri sarı, ağ və ya bənövşəyi rəngdə olmalıdır;
- taksi minik avtomobillərinin fərqləndirici nişanı göy-sarı və ya qara-ağ rəngdə olmalıdır;
- taksi minik avtomobillərinin alın şüşəsinin yuxarı sağ küncündə və ya taksi fənərinin yanında həmin avtomobilin boş və ya dolu olduğunu bildirən, müvafiq olaraq qırmızı və yaşıl rəngdə işıqsaçan xüsusi işıq cihazı yerləşdirilə bilər.

Bakı şəhərinin inzibati ərazisində sərnəşin daşımalarını yerinə yetirən taksi minik avtomobillərinin daxili tərtibatına dair tələblər belədir:

- taksi minik avtomobillərində sərnəşin üçün ön oturacağın cihaz panelində yaxşı oxuna biləcək şəkildə sürücünün soyadı, adı, fotosəkli və müvafiq dövlət qurumu tərəfindən verilən fərdi kod nömrəsi, eləcə də daşıyıcının (fiziki və ya hüquqi şəxsin) adı, ünvanı göstərilən 110x60 mm ölçüdə məlumat lövhəsi olmalıdır;
- taksi minik avtomobilləri taksometr aparatı və ya müvafiq proqram təminatı ilə təchiz edilməlidir;
- taksometr taksi minik avtomobilinin salonunda sərnəşinlərin rahat məlumat almaları üçün uyğun yerdə quraşdırılmalıdır;
- taksi minik avtomobillərinin oturacağında, oturacaq üzlüyündə, döşəmə xalçasında və ya digər daxili hissəsində heç bir qüsurlu olmamalıdır. Ön və arxa oturacaqların üzərini örtmək üçün tikilmiş örtüklərin istifadəsinə icazə verilmir. Örtük kimi avtomobil yorğanlarının istifadəsinə icazə verilir. Salonun daxili bütövlükdə təmiz, səliqəli olmalı və xoşagəlməz qoxular olmamalıdır;
- taksi minik avtomobillərində sərnəşinlər tərəfindən yaxşı görülmə bilən yerdə daşınma haqqının tarifləri əks olunmuş lövhə asılmalıdır;
- taksi minik avtomobilində sərnəşinlər tərəfindən yaxşı görünən yerdə lövhədə “tütün çəkmək qadağandır” yazısının və ya işarəsinin olması təmin edilməlidir;
- hüquqi şəxslərin, habelə iki və daha artıq minik avtomobili ilə sərnəşin daşımalarını həyata keçirən fiziki şəxslərin daşımalarında istifadə etdiyi taksi minik avtomobillərində, eləcə də

beynəlxalq hava limanında sərnişindəşımaya xidməti üçün istifadə olunan taksi minik avtomobillərində nağdsız ödəniş üçün POS-terminal olmalıdır.

Bakı şəhərinin inzibati ərazisində sərnişin daşımalarını yerinə yetirən taksi minik avtomobillərinin sürücülərinə dair tələblər aşağıdakı kimidir:

- taksi minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarına *B* və ya *BE* kateqoriyaları üzrə nəqliyyat vasitələrini idarə etmək hüququnu təsdiq edən sürücülük vəsiqəsi olan, yaşı 21-dən az olmayan, 2 (iki) ildən artıq müddətdə mülkiyyətində, icarəsində və ya istifadəsində olan avtonəqliyyat vasitəsini idarə edən sürücülər buraxılırlar;
- taksi minik avtomobillərinin sürücüləri etik davranış qaydalarına və avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarını tənzimləyən normativ hüquqi aktlara dair xüsusi hazırlıq keçməlidirlər;
- taksi minik avtomobillərinin sürücüləri reysqabağı tibbi müayinədən keçməli, idarə edəcəyi nəqliyyat vasitəsinin reysqabağı texniki yoxlamadan keçdiyinə əmin olmalı, zəruri sənədləri əldə etdikdən sonra reysə çıxmalıdırlar;
- taksi minik avtomobillərinin sürücüləri səliqəli geyimə malik olmalıdırlar;
- taksi minik avtomobillərinin sürücüləri sərnişinlərlə nəzakətli rəftar etməli, nəqliyyat vasitəsində, marşrut boyu yol şəraitində yaranan bütün problemlər barədə dərhal daşıyıcının səlahiyyətli şəxsinə məlumat verməli, yol-nəqliyyat hadisəsi, yanğın və başqa fəvqəladə hadisələr baş verdikdə və ya sərnişinin səhhətində ciddi problem olduqda, dərhal müvafiq xidmətlərə (polis, yanğından mühafizə xidməti, təcili tibbi yardım xidməti) məlumat verməli, sərnişinlərin təhlükəsizliyini təmin etməklə yaranmış problemi aradan qaldırmaq üçün mümkün tədbirlər görməlidir.

Bundan əlavə, Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 2009-cu il 17 sentyabr tarixli 141 nömrəli Qərarı ilə *Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin və baqaj daşınması Qaydaları* təsdiq edilmişdir²⁶. Həmin Qaydaların doqquzuncu bölməsi taksi minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımaları ilə bağlı məsələləri əhatə edir. Yuxarıda qeyd edilən tələblərdən əlavə olaraq, bu Qaydalarda taksi minik avtomobilləri ilə sərnişin daşınmasına aşağıdakı tələblər də mövcuddur:

- Taksi minik avtomobilləri ilə sərnişinlərin daşımaya haqqının dəyəri, avtomobilin verilməsinə, minməyə, bir kilometr ödənişli gedişə və bir saat ödənişli boşdayanmaya görə elan edilmiş tariflərdən asılı olaraq taksometrin göstəricisinə əsasən müəyyən edilir. Taksi minik avtomobilinin sifarişçiyə təqdim edilməsinə görə haqqın müəyyən edilməsi qaydası sərnişin daşınmasını yerinə yetirən daşıyıcı və ya təşkilatçı tərəfindən elan edilir.
- Taksi minik avtomobilini kirayələmiş sərnişinin razılığı ilə daşıyıcı digər sərnişinlərin avtomobilə yolüstü mindirilməsini həyata keçirə bilər. Bu hallarda gediş haqqının ümumi məbləği sərnişinlər arasında onların hər birinin getdiyi məsafəyə uyğun olaraq bölüşdürülür.
- Taksi minik avtomobilinin pəncərələrinin açılmasına yalnız sərnişinin və sürücünün qarşılıqlı razılığı ilə yol verilir.
- Taksi minik avtomobillərində oddan təhlükəli, tezalısan, partlayıcı, zəhərli maddələr və materialların, kəsici, çirkəndirici və ya avtomobilin salonunun üzlüyünü korlaya bilən baqajın, üzlüksüz və ya qablaşdırılmamış odlu silahın, heyvan və quşların (pişiklərin, ağızlığı taxılmış və qısa xalta qayıışı olan itlərin altına salınan xüsusi döşəməklərin olduğu halda,

səbətdə, zənbildə, çantada xırda heyvanlar, dibi bağlı və açıq olmayan qəfəsdə quşlar istisna olmaqla) daşınmasına yol verilmir.

Bu Qaydalara əsasən taksi minik avtomobilin sürücüsünə aşağıdakılar qadağandır:

- taksi minik avtomobillərinin duracaq yerlərindən kənar sifariş gözləmək və hərəkətə təhlükə yaradan yerlərdə sərnişinlərə xidmət göstərmək;
- hərəkətə təhlükə yaradan texniki nasazlığı, o cümlədən nasaz və ya plombu pozulmuş taksometri, yaxud spidometri olan taksi minik avtomobili ilə sərnişin daşınmasını yerinə yetirmək;
- taksometr söndürülmüş halda olduqda, sərnişin daşınmasını yerinə yetirmək;
- taksi minik avtomobilinin texniki göstəricilərinə əsasən müəyyən edilmiş normadan artıq miqdarda sərnişin və baqaj (əl yükü) daşımaq;
- taksi minik avtomobilinə onu birinci kirayələmiş şəxsin razılığı olmadan digər sərnişinləri mindirmək;
- sərnişindən taksometrin göstəricisindən artıq miqdarda haqq ödəməyi tələb etmək;
- taksi minik avtomobilinin taksometrini və ya tanınma işıq fənarını hər hansı əşyalarla örtmək və ya çıxarmaq.

Bu qaydalarda habelə taksi sürücülərinin və sərnişinlərin hüquq və vəzifələri də əksini tapıb.

Qaydalarda **taksi minik avtomobili sərnişinlər üçün müəyyən edilən hüquqlar** bunlardır:

- ✓ gəlmə yerini və vaxtını göstərməklə taksi minik avtomobilini sifariş etmək (o cümlədən telefon vasitəsilə);
- ✓ taksi minik avtomobilinin texniki göstəricilərinə əsasən müəyyən edilmiş normadan artıq olmayan miqdarda əlavə haqq ödəmədən baqaj və əl yükü daşımaq;
- ✓ taksi minik avtomobili sürücüsünün xahişi ilə qabaqcadan gedişin və gözləmə zamanı dayanmanın güman edilən dəyərindən artıq olmayan miqdarda haqq ödəmək;
- ✓ taksi minik avtomobilinin salonunda avtomobilin qapısından içəri sərbəst daxil edilə bilən salonun üzlüyünü və avadanlığını korlamayan və çirkəndirməyən, habelə avtomobilin təhlükəsiz idarə edilməsində sürücüyə maneçilik törətməyən müxtəlif əşyaları daşımaq;
- ✓ daşıyıcının əmlakının korlanmasına görə məsuliyyəti öz üzərinə götürməklə, ağızlığı taxılmış və qısa xalta qayıışı olan itləri, habelə xüsusi sukeçirməyən altlığı olan səbətlərdə, zənbillərdə, çantalarda pişikləri, digər xırda heyvanları və dibi bağlı qəfəslərdə quşları daşımaq;
- ✓ taksi minik avtomobilinin sürücüsündən təyinat məntəqəsinə icazə verilmiş ən qısa marşrutla hərəkət etməyi tələb etmək;
- ✓ taksi minik avtomobilində gediş üçün sifarişin rəsmiləşdirilməsi zamanı göstərilən xidmətlərin təxmini dəyəri və şərtləri barədə məlumat almaq;
- ✓ sifarişləri qəbul edən məntəqəyə xəbər verməklə, taksi minik avtomobilinin müəyyən edilmiş vaxtda gəlməsinə ən azı 30 dəqiqə qalmış daşınma üçün edilmiş sifarişi ləğv etmək;
- ✓ kirayə və ya gediş haqqının ödənilməsi barədə çek və ya ödəniş qəbzi tələb etmək.

2.3. Nəticə

Mövcud qanunvericiliyin öyrənilməsi və bu sahədə yaxşı xarici təcrübələrlə (qeyd: belə təcrübələr barəsində aşağıda məlumat verilir) müqayisəsi belə bir nəticəyə gəlməyə əsas verir ki, 2023-cü ilin iyulunda *Avtomobil nəqliyyatı haqqında* Qanunda və digər əlaqəli qanunvericilik

aktlarında edilən dəyişikliklərdən sonra taksi xidmətləri bazarının tənzimlənməsi sahəsində qanunvericilikdəki boşluqlar əsasən aradan qaldırılmış və xeyli dərəcədə təkmilləşdirilmişdir. Yuxarıdakı təhlildən gördüyümüz kimi, qanunvericilik taksi xidmətləri bazarına giriş məsələlərini, taksi xidməti fəaliyyəti və taksi sifarişi operatoru fəaliyyətləri göstərən hüquqi şəxslərə və fiziki şəxs sahibkarlara icazələrin verilməsi, avtonəqliyyat sürücüləri və onların peşəkarlığına, avtomobillərin texnoloji göstəricilərinə, xarici və daxili tərtibatına və xidmət keyfiyyətinə qarşı tələbləri müəyyən edir, sürücülərin əmək hüquqlarının, sərmişinlərin hüquqlarının və şəxsi məlumatlarının qorunması məsələlərini əsasən əhatə edir. Bununla belə, ölkəmizin qanunvericiliyində taxoqrafların tətbiqi yalnız beynəlxalq avtomobil daşınmaları üçün tətbiqi nəzərdə tutulur. Yaxud yuxarıda artıq qeyd edildiyi kimi, qanunvericilikdə “ümumi istifadədə olan avtomobil nəqliyyatı ilə daşımalarda nəqliyyat növləri üzrə sərnişin axınlarının paylanmasının optimallaşdırılması məqsədilə” Azərbaycan Yərüstü Nəqliyyat Agentliyi tərəfindən taksi minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımaları üçün icazələrin və onların əlavələrinin sayına məhdudiyətlərin tətbiqi nəzərdə tutulsa da, belə məhdudiyətlərin tətbiqi şərtləri konkretləşdirilməyib, şərtlər Agentliyin mülahizəsinə buraxılıb. Habelə qanunvericilikdə taksi sürücüləri ilə bağlı risklərin qiymətləndirilməsinin aparılması məsələləri ilə bağlı boşluqlar qalmaqdadır.

3. Taksi xidmətləri bazarının tənzimlənməsi sahəsində beynəlxalq təcrübə

Taksi xidməti istənilən ölkədə nəqliyyat sisteminin mühüm tərkib hissəsidir. Hətta şəxsi avtomobilə sahiblik əmsalının daha yüksək olduğu, inkişaf etmiş ictimai nəqliyyat sistemində malik Avropa ölkələrində taksi xidmətləri bazarında 1 milyondan çox insan çalışır ki, bu da qitənin ictimai nəqliyyat şəbəkəsindəki mövcud iş yerlərinin 8%-ni təşkil edir. Avropada ev təsərrüfatlarının 40%-nin şəxsi avtomobilinin olmadığı, xüsusilə də yaşlı insanların 50%-dən çoxunun avtomobil idarə etmədiyi nəzərə alınsa, taksi xidmətlərinə potensial ehtiyacın miqyasının kiçik olmadığı aydın görünür. Əlavə olaraq, aparılan araşdırmalar göstərir ki, hərəkət qabiliyyəti məhdud insanlar taksi xidmətlərindən əhalinin qalan hissəsinə nisbətən 3 dəfə daha çox istifadə edir, kənd yerlərində daha uzun səyahətlər üçün əsas nəqliyyat vasitəsi kimi taksilərə müraciət olunur. Taksidən istifadə bəzi hallarda bəzi əhali qrupları üçün riskləri də azalda bilər. Məsələn, içkili avtomobil sürmək istəməyən, eləcə də gecə saatlarında yaşadıkları ünvana təhlükəsiz yetişmək istəyən insanların da nəqliyyat seçimində əsas yeri taksilər tutur²⁷.

Rəqəmsal tətbiqlərə əsaslanan taksi platformalarının ən böyük üstünlüyü müştəri yönümlü yanaşmalara daha çox üstünlük verməsi, tələb və təklifi mümkün qədər effektiv şəkildə uyğunlaşdırma bilməsidir. Ənənəvi taksi operatorlarından fərqli olaraq rəqəmsal platformaların taksi dayanacaqlarına ehtiyacı yoxdur, müştəri özünə ən yaxın dayanacaqdan sifariş edə bilmir. Amma əvəzində internet üzərindən özünə ən yaxın olan taksini sistemdən seçə və sifarişi ona yönəldə, naviqasiya xidməti əsasında hətta mənzilinə qədər sifariş edə bilər. Sistem hətta sizə avtomobilin tipini, dövlət nömrə nişanını və sürücü məlumatlarını, gediş haqqınızı belə öncədən təqdim edir. Avtomobildə unutduğunuz istənilən əşya sistemdə qalan məlumatlarınız əsasında sizə dərhal geri qaytarıla bilər.

Sistemin daha bir üstünlüyü odur ki, həm sərnişin, həm də sürücü bir-birini qiymətləndirə bilər. Əgər sərnişin bir neçə dəfə ardıcıl sifarişdən imtina edirsə, sistemə daxil etdiyi ünvandan fərqli ünvana getməyə məcbur edirsə, növbəti dəfələrdə onun sifarişindən imtina edilməsi və ya daha baha xidmət təklif edilməsi variantları ortaya çıxır. Sürücünün isə davamlı olaraq aşağı məmnuniyyət balı alması onunla müqaviləyə xitam verilməsinə səbəb ola bilər. Bu cür qarşılıqlı qiymətləndirmə sisteminin mövcudluğu xidmətin keyfiyyətini artırmaq üçün daimi imkanlar təqim edir. Artıq dünyada yeni platformalara xidmət operatoru kimi deyil, sadəcə müştəriləri və sürücüləri bir araya gətirən onlayn platforma kimi baxılır. Avropa Ədalət Məhkəməsi *Uber*in sərnişinləri və sürücüləri bir araya gətirən mobil proqram deyil, nəqliyyat şirkəti olduğunu və buna görə də üzv dövlətlərdə yerli nəqliyyat qaydalarına riayət etməli olduğu barədə qərar çıxarmışdı. Yeri gəlmişkən, hazırda bütün dünyanın 71 ölkəsində 10 minə yaxın yaşayış məntəqəsində *Uber* 93 milyondan çox müştəriyə 3,6 milyon sürücü ilə xidmət edir²⁸.

Bir çox ölkələrdə *Uber* kimi transmilli platformalarla yanaşı, milli şirkətlər də uğurla fəaliyyət göstərir. Məsələn, Danimarkada *Dantaxi 4x48* belə platformalardan biri kimi tanınır. Bu şirkət də

Uber çox bənzəyir və sabit qiymətlərlə onlayn sifariş əsasında xidmət təmin edir. Qiymətlər sifariş daxil olan kimi *Google Maps* üzərindən təyin edilir və ödəniş yalnız nağdsız qaydada mümkündür. Müştəri taksi sifariş etdikdə sürücünün adı və şəkli müştəriyə dərhal göndərilir. Sistem üzərindən davamlı olaraq sürücülərə münasibətdə müştəri məmnuniyyəti ölçülür və ardıcıl zəif xal toplayan sürücülər sistemdən çıxarılır. Lisenziyasız taksi sürücülərlə əməkdaşlıq edilmir²⁹.

Son 10-15 ildə rəqəmsallaşma dalğası nəticəsində taksi xidmətləri sektorunda yeni vəziyyət yaranıb. *Uber*, *Lyft*, *Bolt* və *Hailo* kimi internet taksi platformalarının artması nəqliyyat vasitələrinin, onların sürücülərinin və sərnişinlərin təhlükəsizliyini təmin etmək üçün yeni tənzimləmələr tələb edir. Taksi bazarının tənzimlənməsi ilk növbədə sərnişinlərin təhlükəsizliyi, digər tərəfdən isə haqsız rəqabətin qarşısının alınması üçündür. Daha bir məqsəd isə taksi xidmətlərinin mümkün qədər əhalinin bütün təbəqələrinə əlçatanlığına nail olmaq üçün sosial şərtlərin qorunmasıdır.

Artıq ənənəvi qaydada tənzimləmə öz əhəmiyyətini itirib. İndi artıq mobil telefonlar üzərindən sifarişlər verilir və bu şəxsi məlumatların təhlükəsizliyi və onların qorunması üçün məsuliyyət yaradır. Həmçinin, şəxsi avtomobillərlə şirkətin sifarişlərini yerinə yetirən sürücülərin əmək hüquqlarının qorunması və sosial-tibbi sığortası ciddi problemlər kimi tənzimləmə obyektinə çevrilib. Üstəgəl, rəqəmsal platformaların ənənəvi taksi operatorları kimi şirkət üçün taksi parkı yaratmağa, dayanacaqlar təşkil etməyə, taksometrlərdən istifadə etməyə ehtiyacı aradan qalxıb. Çünki bu platformalar əsasən şəxsi avtomobilləri olan sürücülərlə müqavilə bağlayır, internet vasitəsilə onların sərnişinlərlə əlaqələndirilməsini təmin edir və bunun müqabilində müəyyən haqqı alaraq xidməti təşkil edir. Belə halda artıq taksi dayanacaqları və parkları da əhəmiyyətini itirir. Eyni zamanda, sifariş sistemə daxil olduğu an avtomatik olaraq xidmət haqları müəyyən edildiyi üçün taksometrlər də lazımsız avadanlıqlara çevrilirlər.

Onlayn sifariş əsaslı xidmət təchizatçısı kimi fəaliyyət göstərən rəqəmsal platformaların meydana gəlməsi son illər dispetçer-operator sistemində əsaslanan ənənəvi taksi şirkətlərinin də rəqəmsal tətbiqlərə əsaslanan fəaliyyətə keçməyə məcbur edir. İndi tənzimləmədə qarşıda duran əsas məsələlər bunlardır: taksi platformalarının tətbiq etdiyi qiymətlər nə dərəcədə rəqabət mühitində formalaşır (yəni burada aparıcı operatorlar kartel sövdələşmələrinə gedirmi), istifadə olunan nəqliyyat vasitələri nə dərəcədə sərnişinlərin təhlükəsizliyinə zəmanət verir (texniki təhlükəsizlik standartlarına cavab verirmi), sürüclər nə dərəcədə peşəkardır (onların peşəkarlığı sərnişinin təhlükəsizliyinə cavab verəcək səviyyədədir), telefon məlumatlarının təhlükəsizliyinə təminat mexanizmləri varmı, platforma bununla bağlı müqavilə bağladığı sürücüyə qarşı hansısa məsuliyyət müəyyən edirmi, sürücülərin taksi xidməti üçün lisenziyası varmı, sürücülərin və avtomobillərin sığortası varmı, sürücünün iş saatları və istirahət vaxtları, qazancları əmək və ya vergi qanunvericiliyinə uyğun tənzimlənmirmi, platformanın sürücünün sərnişinlərlə davranışlarına və yol hərəkəti qaydalarına əməl etməsinə daimi nəzarət və izləmə sistemi qurulubmu (məsələn, davamlı müştəri məmnuniyyətinin ölçülməsi, 7/24 fəaliyyət göstərən qaynar xətt və şikayətlərə dərhal həll edən heyət varmı), taksi kimi istifadə olunan avtomobillər təhlükəsiz və keyfiyyətli xidmət göstərmək üçün zəruri texniki tələblərə cavab verirlərmə və s.

Təhlükəsizliklə bağlı tənzimləmələr avtomobillərə və sürücülərə qarşı müxtəlif standartların tətbiqi vasitəsilə reallaşdırılır. Rəqabətin qorunması isə bazara girişdə bütün subyektlər üçün bərabər şərtlərin təmin edilməsini, iri platforma və operatorların sövdələşmələr əsasında bazarda oyun qaydalarını diqtəsinin qarşısının alınmasını nəzərdə tutur. Taksi xidmətlərinin sosial baxımdan hər kəs üçün əlverişli olması isə tarif tavanlarının tətbiqi vasitəsilə mümkün olur.

Avropalı ekspertlər hesab edir ki, taksi platformaları rəqəmsal taxoqraflardan istifadə etməklə sürücülərin iş və istirahət saatlarına nəzarət etməli, onların müəyyən iş saatından sonra bəlli bir zaman intervalında istirahət etməyini tələb etməlidir. Bu, sürücülərin yorğunluğunun qarşısını almağa xidmət edir. Yəni taksi şirkətləri sürücünün günlük fasiləsiz sürüş saatları üçün limitləri və istirahət zamanını (məsələn, hər 2-3 saatdan bir 15-25 dəqiqə) müəyyən etməyə borcludurlar. Fasilələr və fasilə yerləri səyahətə başlamazdan əvvəl planlaşdırılmalıdır³⁰. Məsələn, İsveçrədə taksi sürücüləri üçün həftəlik maksimum iş saati 48 saatdır. Taksi sürücüləri illik iş saatları qanunvericilikdə nəzərdə tutulan normadan maksimum 208 saat çox ola bilər (həftəlik 4 saat). Taksi sürücülərinə gündə maksimum 9 saat, həftədə isə 45 saat avtomobil sürməyə icazə verilir. 4,5 saat sürdükdən sonra 45 dəqiqəlik fasilə verilməlidir. Taksi sürücülərinə bazar günləri və ya bayram günləri xaric hər 20 gündə orta hesabla bir gün və ya 24 saat istirahət verilməlidir.

Hollandiyada 2015-ci ildən bütün taksilər üçün bort kompüterləri məcburidir. Cihaz sürücünün iş və istirahət vaxtlarını onlayn şəkildə qeyd edir. Ətraf Mühit və Nəqliyyat Müfəttişliyi taksi şirkətlərinə baş çəkir, həmçinin sürücülük və istirahət saatlarına baxaraq yolda taksiləri yoxlayırlar. Onlar həmçinin bort kompüterlərindən istifadəni, düzgün tariflərdən istifadəni və digər qanuni tələbləri yoxlayırlar.

Almaniyada Dövlət Qəza Sığorta Qrupu (BG Verkehr) taksi sürücülərinə Alman Yol Təhlükəsizliyi Şurası tərəfindən müəyyən edilmiş təlimatlara uyğun olaraq təlimlər keçmək üçün grant dəstəyi verirlər və onlar bu vəsait hesabına təhlükəsizlik təlimlərində iştirak edirlər.

Bu ölkələrdə taksilərin texniki vəziyyətinin yoxlanmasına xüsusi diqqət var. Məsələn, Almaniyada yeni istismara verilən minik avtomobillərinin ilk 4 ildə 1 dəfə, sonra hər 2 ildən bir texniki vəziyyəti müayinədən keçirilməlidir. Lakin taksilər üçün bu tələb ilk 4 illik dövrdən sonra hər ildir.

Öz növbəsində, Avropa Birliyinin İşçilərin Sağlamlığı və Təhlükəsizliyi üzrə 89/391/EEC Çərçivə Direktivi³¹ üzv ölkələrdə taksi platforma və operatorlarının taski sürüclüləri ilə bağlı riski qiymətləndirməsinin aparılmasını tələb edir. Məsələn, Almaniyada Texniki Təftiş Assosiasiyası daha təhlükəsiz taksi şirkətləri üçün təhlükəsizlik sertifikatlarının təqdim edilməsi üçün sürücünün, avtomobilin və şirkətin qiymətləndirilməsini aparır.

Taksi bazarı ilə bağlı bəzi ölkələrdə tənzimlənən məsələlərdən biri də taksilərin sayıdır. Dünya miqyasında aparılan araşdırmalar əhalisi 1 milyon nəfərdən az olan şəhərlərdə əhalinin hər 1000 nəfəri hesabı ilə 1 taksinin yetərli olduğunu göstərib. Eyni zamanda bu araşdırmalara görə,

³⁰ “Making Taxis Safer: Managing Road Risks for Taxi Drivers, their Passengers and Other Road Users”

https://etsc.eu/wp-content/uploads/TAXI_report_final.pdf

³¹ Council Directive 89/391/EEC of 12 June 1989 on the introduction of measures to encourage improvements in the safety and health of workers at work <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A31989L0391>

taksi ilə daşımaların ictimai nəqliyyatda payı inkişaf etmiş ölkələrin böyük şəhərlərində 2%-dən çox olmadığı halda, inkişaf etməkdə olan ölkələrdə 5%-ə çatır³².

Ayrı-ayrı ölkələrdə (ilk növbədə iri şəhərlərin təmsalında) taksilərin əhaliyə nisbəti xeyli fərqlidir. Məsələn, 2021-ci ilə olan məlumata görə, əhalinin hər 1000 nəfərinə taksi sayı Budapeştdə 3,5, Dubayda 3,2, Sinqapurda 2,8, Çikaqoda 2, Londonda 1,5, İstanbulda 1,3 ədəd təşkil edib³³ (Bakıda taksi sayının 28 min ədəd olduğu bildirilir³⁴. Əhalinin rəsmi sayı ilə (2,3 milyon nəfər) götürsək, bu göstərici 12 ədəd, qeyri-rəsmi məlumatlara əsaslanan real sayı (3 milyon nəfərdən bir qədər çox) götürülsə, bu 9 ədəd təşkil edir). Yeri gəlmişkən, 2020-ci ildə aparılan bir araşdırma ayrı-ayrı şəhərlərdə hər km üçün taksi tariflərinin səviyyəsi barədə məlumatları ortaya qoyub: Budapeştdə 0,98 avro, Dubayda 0,49 avro, Sinqapurda 0,42 avro, Çikaqoda 3 avro, Londonda 3,55 avro, İstanbulda 1.42 avro³⁵.

Taksi sayının bazarın tələbatına nə dərəcədə cavab verdiyini, taksilərin nə dərəcədə effektiv fəaliyyət göstərdiyini öyrənmək üçün bir qayda olaraq yerli hökumətlər xüsusi indikatorlar əsasında qiymətləndirmələr aparırlar. Belə indikatorlardan biri iri şəhərlərdə sürülən yolun nə qədər hissəsinin sənişinsiz qət edilməsidir. Aparılan araşdırmalara görə, İstanbulda sənişinsiz hərəkət 43%, Montrealda 38%, Dubayda cəmi 9% təşkil etmişdir.

Bəzi təcrübələrdə artıq taksilərə qarşı ətraf mühit standartlarının tətbiqi tənzimləmə tələblərindən biridir. Məsələn, Londonda havanın çirklənməsinə qarşı tədbir olaraq taksilərə qarşı standartlar müəyyən edilib. 1 Noyabr 2019-cu il tarixindən etibarən taksilər üçün maksimum fəaliyyət yaşı müəyyən edilib, yəni heç bir taksiyə müvafiq müddətdən sonra fəaliyyət göstərmək üçün lisenziya verilməməsi qərara alınıb. Sıfır emissiya göstəricisinə malik, Avro 6 dizellə və maye qazla işləyən taksilər üçün maksimum yaş həddi 15 il, həmin tarixdən əvvəl maye qazla təchiz edilənlər üçün isə 20 il müəyyən edilib. Avro 3, 4 və 5 standartlı dizel taksiləri üçün maksimum yaş həddi 1 noyabr 2022-dən etibarən 12 ilə endirilib.

Türkiyədə, xüsusilə də ölkənin ən böyük şəhəri olan İstanbulda xeyli müddətdir taksi bazarının tənzimlənməsi sahəsində geniş müzakirələr açılsa da, problemləri həll etmək mümkün olmur. Problemin əsas səbəbi budur ki, hələ də ənənəvi taksi operatorları bazarda mütləq üstünlüyə malikdir və bu şirkətlər çərçivəsində taksi xidməti göstərmək üçün icazə sənədi olan “taksi nömrəsi”nin alınmasına ehtiyac var. Ayrı-ayrı şəxslər bu icazəni əldə edərək bilavasitə özləri istifadə etmədən avtomobili olan fərqli şəxslərə verə bilir. Bu şəxslər isə nömrəni aldıqdan sonra hər hansı bir taksi dayanacağına qeydiyyatda düşdükdən sonra fəaliyyət göstərmək hüququ qazanır. Belə şərait taksi fəaliyyəti üçün xərclərin kəskin şəkildə artmasına, “taksi nömrələri”nin qazanc mənbəyi kimi ayrı-ayrı imkanlı şəxslərin əlində təmərküzləşməsinə və sektorun fəaliyyətinin effektivliyinin aşağı düşməsinə səbəb olur³⁶.

³² Taksi Duraklarının Konum və Kapasitelerinin, Erişilebilirlik Ölçütleri ve Nüfus Dağılımı Kapsamında Değerlendirilmesi

<https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/534393>

³³ Global taxi & ride-hailing benchmarking study 2019-21

<https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2023/06/Statistics-Brief-GlobalTaxi-APR2023-web.pdf>

³⁴ <https://report.az/infrastruktur/rinn-bakida-taksilerin-sayi-heddinden-coxdur/>

³⁵ Global taxi & ride-hailing benchmarking study 2019-21

<https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2023/06/Statistics-Brief-GlobalTaxi-APR2023-web.pdf>

³⁶ <https://tr.euronews.com/2021/10/28/taksi-problemi-suruculerde-kazanc-bask-s-ibb-de-cozum-aray-s-plaka-sahiplerinde-kay-p-kork>

2020-ci ilin sonuna olan rəqəmə görə, İstanbulda 30 min ədəd yaxın taski sürücüsü olub ki, onun təxminən 10 min ədədi *Uber*lə çalışan sürücülər olub³⁷. İstanbul Texniki Universitetinin apardığı araşdırmaya³⁸ görə, əhalinin hər 1000 nəfərinə 3 taksidən az olduqda, bu taksi qıtlığını və insanlar üçün xidmətin əlçatanlığının əhəmiyyətli dərəcədə aşağı olmasını göstərir. Şəhərin taksi xidmətilə normal təminatı üçün həmin göstərici 3 və daha çox olmalıdır. Dünya üzrə bu göstərici 2,2-dir. Vaşinqton, Paris, London, Praqa, Stokholm, Dublin və Barselona kimi aparıcı şəhərlərdə taksi-əhali nisbəti dünya ortalamasından daha yüksəkdir.

İstanbulda taksi bazarının tənzimlənməsi xüsusi Əsasnamə³⁹ ilə aparılır. Sənədə görə, taksi sürücüləri müvafiq lisenziya alaraq daşımalarla məşğul ola bilər. Öz növbəsində, bütün taksilər yalnız İctimai Nəqliyyata Nəzarət və İdarəetmə Mərkəzində qeydiyyatdan alındıqdan sonra fəaliyyətə başlaya bilər. Qeydiyyatdan sonra taksilərdə izləmə kameraları, xəbərdarlıq düymələri, GPS kimi izləmə və nəzarət avadanlıqları quraşdırılır. Bu, həmçinin taksi sürücülərinə istənilən ehtiyac halında Mərkəz vasitəsilə dəstək almaq imkanı verir. Qaydalar yeni şərtləri nəzərə alaraq onlayn taksi platformaları (mobil tətbiqlər əsasında) yaratmaq istəyən biznes subyektlərinə bu fəaliyyətlə məşğul olmağa yaşıl işıq yandırır. Bunun üçün iddiaçı biznes subyekti Elektron Nəqliyyat İdarəetmə Lisenziyası almalıdır. Əsas tələblərdən biri budur ki, İstanbulda onlayn tətbiqlərlə taksi xidmətlərinin göstərilməsi çərçivəsində taksilərdə müvafiq cihazlar (planşetlər, planşet taksometrləri və s.) quraşdırılmalı, bu cihazların uyğunluğuna dair rəy alınmalıdır. Lisenziya alan şirkət və ya onun filialı İstanbulda olmalı, 7/24 müştərilərə xidmət göstərmək üçün zəruri rabitə infrastrukturuna malik olmalıdır. Lisenziya 5 il müddətinə verilir. Müraciət edən biznes subyektləri lisenziya ərizələri təsdiq edildikdən sonra 1 il ərzində ISO 9001 (Keyfiyyət İdarəetmə Sistemi), ISO 27001 (İnformasiya Təhlükəsizliyi İdarəetmə Sistemi) sənədlərinə malik olmalıdırlar.

Sənəddə sürücülərə və sənişinlərə qarşı bəzi davranış tələbləri müəyyən edilib. Məsələn, taksilərdə dinləmə qurğularından (məsələn, radio) sənişinləri narahat edə biləcək səviyyədə istifadə edilə bilməz. Yaxud taksidə (sürücü və sənişinlər də daxil olmaqla) spirtli içkilərdən, tütün məmulatlarından istifadə qadağandır. Taksi sürücüsü lisenziyası almaq üçün minimum yaş həddi 22, maksimum hədd 66 yaşdır. Bundan əlavə, sürücü kimi lisenziya almaq üçün bəzi maddələr üzrə ağır cinayətlər törətməməsi, son 5 ildə onun günahı və ya səlhənkarlığı üzündən ölümlə nəticələnən yol-nəqliyyat hadisəsində iştirak etməməsi, yol hərəkəti qaydalarının pozulmasına (həddindən artıq sürət, sərxoş vəziyyətdə avtomobil idarə etmə və s.) səbəbindən son 5 ildə bir dəfədən çox sürücülük vəsiqəsinin ləğv edilməməsi lazımdır. Əlavə olaraq, bölgə Səhiyyə Müdirliyindən sürücü olaraq işləməsinə maneə olmadığını bildirən Psixiatriya Müayinə hesabatı tələb edilir. Fəaliyyətə başlamazdan öncə onlara zəruri biliklər və peşəkarlıq qazandıracaq təlimlərdə iştirak vacibdir.

Taksi şirkətləri sürücülərə münasibətdə "Daşıyıcı Xidmətinin Keyfiyyət Kartı" tətbiq etməyə, onları davamlı olaraq qiymətləndirməyə, zəruri səviyyədə bal toplaya bilməyən sürücülərə qarşı əvvəlcə xəbərdarlıq, zərurət yarandıqda sistemdən kənarlaşdırmaq kimi tədbirlər görməyə mükəlləfdirlər.

³⁷ <https://www.turizmgunlugu.com/2018/11/24/istanbulda-kac-yasal-sari-taksi-ve-uber-araci-var/>

³⁸ İstanbul Taksi Sisteminin İncelenmesi ve Gelecek İçin Stratejik Yaklaşımlar Teknik Raporu

<https://tuhim.ibb.gov.tr/media/2397/i-tu-rapor.pdf>

³⁹ <https://tuhim.ibb.gov.tr/media/2556/taksi-ta%C5%9F%C4%B1mac%C4%B1%C4%B1%C4%9F%C4%B1yoenergesi.pdf>

Qaydalar taksi kimi istifadə edilən nəqliyyat vasitələrinə qarşı da tələblər müəyyən edir. İstismar müddəti maksimum 9 ilə qədər, sərnəşin tutumu 5-8 nəfər olan avtomobillərə taksi kimi qeydiyyat üçün müraciətə icazə verilir.

Estoniyanın paytaxtı Tallin şəhərində də son illər ənənəvi və rəqəmsal taksi xidmətlərinin tənzimlənməsi prosesi paralel gedir. Bu sahədə tənzimlənmə ilə bağlı bir sıra normativ sənədlər var. Həmin sənədlərdən biri taksi nəqliyyatına tələblərə dair 29 oktyabr 2015-ci il tarixli qaydalardır⁴⁰. Sənədə görə, taksi kimi istifadə olunan nəqliyyat vasitələri bəzi tələbləri qarşılamalıdır. Məsələn, ən azı Avro 5 standartına cavab verməli, qəza əlamətləri və zədələnmiş olmamalı, texniki cəhətdən saz vəziyyətdə olmalı, ABS əyləci, sürücü və ön sərnəşin oturacağı üçün təhlükəsizlik yastıqları, işlək vəziyyətdə olan kondisioner və ya iqlim-kontrol sistemi ilə təchiz edilməli, təkərlərinin ölçüləri taksometrın tənzimlənməsilə bağlı şəhadətnamədə əks olunmuş ölçülərə uyğun olmalı, 5-ə qədər oturacaq yeri olan nəqliyyat vasitəsinin ən azı dörd qapısı, altı və daha çox oturacağı olan nəqliyyat vasitəsinin ən azı üç qapısı olmalıdır. Taksi xidmətləri üçün tarif 2 elementdən ibarətdir: sifariş haqqı – 5,5 avro, hər km gediş üçün 1,1 avro.

Şəhər bələdiyyəsi sürücü üçün xidməti vəsiqələrinin və fəaliyyət icazələrinin verilməsi səlahiyyətinə malikdir.

Taksometrlərin tətbiqilə bağlı qaydaya⁴¹ görə, qurğu sərnəşinin görə biləcəyi yerdə yerləşdirilməli və nəqliyyat vasitəsinə uyğunlaşdırılmalı, printerə malik olmalıdır.

Rəqəmsal texnologiyalara əsaslanan taksi platformalarının meydana gəlməsilə Estoniyada 2015-ci ildən sonra sektorun tənzimlənməsilə bağlı yeni hüquqi qaydalar müəyyən edilməyə başladı⁴². Məsələn, ənənəvi taksi platformalarından fərqli olaraq onlayn sifarişlə çalışan şirkətlərə aid taksilər üçün taksometr, çap edilmiş qiymət cədvəllərindən istifadə kimi tələblər aradan qalxdı. Lakin yeni platformaların sürücüləri üçün işə başlayarkən peşəkarlıq təliminin keçirilməsi, onların sertifikatlaşdırılması tələbi ənənəvi xidmət operatorlarında olduğu kimi saxlandı.

Bələdiyyələr yalnız ənənəvi taksi xidmətləri üçün qaydalar müəyyən etmək hüququnu özündə saxladı, internet platformaları üçün tənzimləmə mərkəzləşdirilmiş qaydada həyata keçirilir. Bələdiyyələr ənənəvi taksi operatorları üçün həm istismar qaydalarına, həm də yuxarı qiymət həddinə dair qərarlar vermək səlahiyyətinə sahibdirlər. Bundan əlavə, ənənəvi taksilərlə müqayisədə platformalı taksilərin qaydalara əməl edib-etməməsinə nəzarət etmək daha çətinidir. Hazırda adi taksi şirkətləri ən azı 3 il sürücülük təcrübəsi olan sürücülərlə müqavilə bağlayır.

Eston dili haqqında Qanununa əsasən, ictimai nəqliyyat vasitələrinin sürücülərindən B1 səviyyəsində eston dilini bilməsi tələb olunur. Öz növbəsində, *İctimai Nəqliyyat haqqında* Qanuna görə, sürücülərlə müqavilə bağlanarkən onun törətdiyi cinayətlərin ağırlıq dərəcəsi, peşəkar təcrübəsi də diqqətdə saxlanılır.

Tallində sığorta şirkətləri şəxsi minik avtomobillərlə müqayisədə taksi kimi istifadə edilən nəqliyyat vasitələrindən daha yüksək məbləğdə sığorta haqqı alırlar. Bunun əsaslandırması belədir ki, ekstremal hallarda taksilər üçün avtomobil sığortası ödənişi 100 dəfə yüksək ola bilər. Estoniya Avtomobil Sığorta Bürosunun statistikasına görə, 2019-cu ildə onlayn platformalar çərçivəsində

⁴⁰ Tallinn taxi transport requirements <https://www.riigiteataja.ee/akt/429102015031>

⁴¹ <https://www.riigiteataja.ee/akt/128092015005>

⁴² Platformisation of Tallin's taxi industry: results from the plus project

<https://project-plus.eu/publications/platformisation-of-tallinn-taxi-industry/>

çalışan taksilər ənənəvi taksilərə nisbətən 1,8 dəfə, şəxsi avtomobillərlə müqayisədə isə 7 dəfə çox yol qəzası törədib. Bu fakt taksilərlə bağlı sığorta haqlarının yüksək olması ilə bağlı yanaşma üçün dəlil kimi istifadə edilir. Mütəxəssislər onlayn sifarişlə çalışan taksilərdə qəza hallarının yüksək olmasını müxtəlif səbəblərlə izah edirlər. Məsələn, platforma sürücüləri daha çox sifariş almaq üçün sürətli hərəkət etməyə çalışırlar, onlayn sifariş taksilərin boş gəzmə vaxtını minimuma endirdiyi üçün daha intensiv işləyirlər və yorğun olurlar, nəhayət, daima onlayn sifarişləri izləmək və təyin olunan məkana getmək üçün müntəzəm qaydada gözlərini müvafiq cihazlarda saxlamağa məcbur qalırlar.

Estoniyalı ekspertlər hesab edir ki, internet sifarişləri əsasında xidməti təşkil edən taksi şirkətləri sürücülərlə əmək müqaviləsi bağlamalıdır. Bu halda həmin işçilər özlərinin əmək və sosial mənafeyini qoruyan həmkarlar təşkilatlarında birləşməlidirlər. Bu alınmadığı təqdirdə isə sürücülər fərdi biznes subyekti (taksi mülkiyyətçisi) kimi vergi uçotunda dayanmalıdırlar. Amma belə şəraitdə də taksi sürücüləri özlərinin peşə birliyinə yaradaraq bu qurum çərçivəsində taksi şirkətləri qarşısında özlərinin sosial maraqlarını qorumağıdır.

Nəqliyyat Tənzimləyicilərinin Beynəlxalq Assosiasiyası (The International Association of Transportation Regulators) da taksi sisteminin tənzimlənməsi ilə bağlı geniş təkliflər dəsti⁴³ hazırlayıb. Bu təkliflərin bəziləri aşağıdakı kimi təsnifləşdirilib:

- **Bazara girişlə bağlı tənzimləmələr.** Bu, bazara giriş meyarlarının, nəqliyyat vasitələrinin və operatorların sayına məhdudiyətlərin, lisenziyalı nəqliyyat vasitələri üçün icarə və icarə bazarının tənzimlənməsi qaydalarının hazırlanmasını nəzərdə tutur;
- **Sürücü Standartları və Lisenziyalaşdırma.** Bu, sürücülərin peşəkarlığı və təlimlərdə iştirakı ilə bağlı tələblərin, sürücülərə icazə/lisenziyaların verilməsilə bağlı hüquqi prosedurların, sürücülərlə bağlı məlumatların yoxlanılmasına və onların narkoloji, həm psixoloji testlərdən keçirilməsinə dair qaydaların hazırlanmasını nəzərdə tutur;
- **Sərnişinlərin daşınmasına nəzarət:** Bu, klassik və ya GPS əsaslı (yaxud rəqəmsal) taksimetrlərdən istifadə, tariflərin formalaşdırılması ilə bağlı tənzimləmələrin olmasını nəzərdə tutur;
- **Xidmətin keyfiyyəti.** Bu, sərnişinlərin rahat və təhlükəsiz daşınması üçün tələblərin mövcudluğunu nəzərdə tutur.
- **Avtomobilin keyfiyyəti və təhlükəsizliyi standartları.** Bu, avtomobillərin yoxlanılması, avadanlıqların zəruri tələblərə cavab verməsi, avtomobilin yaşı və sürüş üçün normaların müəyyən edilməsi, müştərinin ehtiyaclarını uyğun baqaj ölçüsünə və yerə malik olması, taksilərə texniki baxışa dair normalar ilə bağlı tələblərin tətbiqini nəzərdə tutur.

4. Taksi xidmətləri sərnəşinləri nə dərəcədə qane edir?

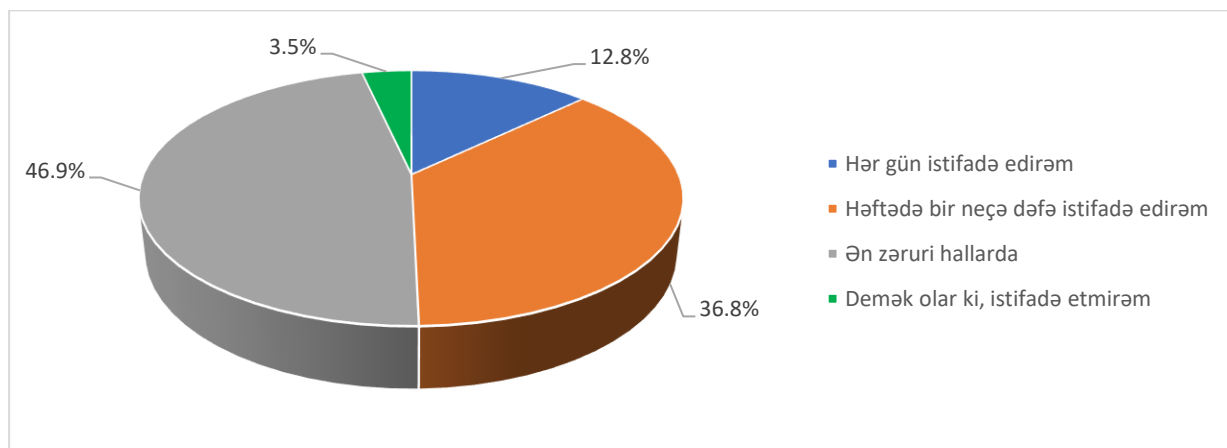
Bakı Araşdırmalar İnstitutu əhalinin taksi xidmətinin keyfiyyətinə, qiymətinə münasibətini öyrənmək, bu xidmətinin keyfiyyətinin artırılması istiqamətində onların rəy və təkliflərini almaq məqsədilə sosial şəbəkələr üzərindən sorğu keçirib.

Freeonlinesurveys.com saytı vasitəsilə keçirilmiş sorğuda ümumilikdə 685 respondent iştirak edib.

Respondentlərin 83%-ni kişilər, 17%-ni qadınlar təşkil edib. Sorğu iştirakçılarının yarısından çoxu (53%) 26-40, ¼-i (26%) 41-50 yaş qrupuna aid olub. Bundan başqa 8%-i 17-25, 10%-i 51-64, 2%-i 65 və yuxarı yaş qrupuna aid şəxslər olublar.

Ailə vəziyyətinə görə, respondentlərin 69.3%-i evli, 30,2%-i subay, 0.5%-i boşanmış olub.

Sorğunun ilk sualı əhalinin taksi xidmətində istifadə tezliyi ilə bağlı olub. Bu suala cavabında respondentlərin 12,8%-i taksi xidmətdən *hər gün yararlandığını* bildirib. Rəyi soruşulanların 36.8%-i taksi xidmətindən *həftədə bir neçə dəfə*, 46,9%-i isə *ən zəruri hallarda* istifadə etdiyini qeyd edib. 3.5% respondent taksi xidmətindən, *demək olar ki, istifadə etmədiyini* bildirib.

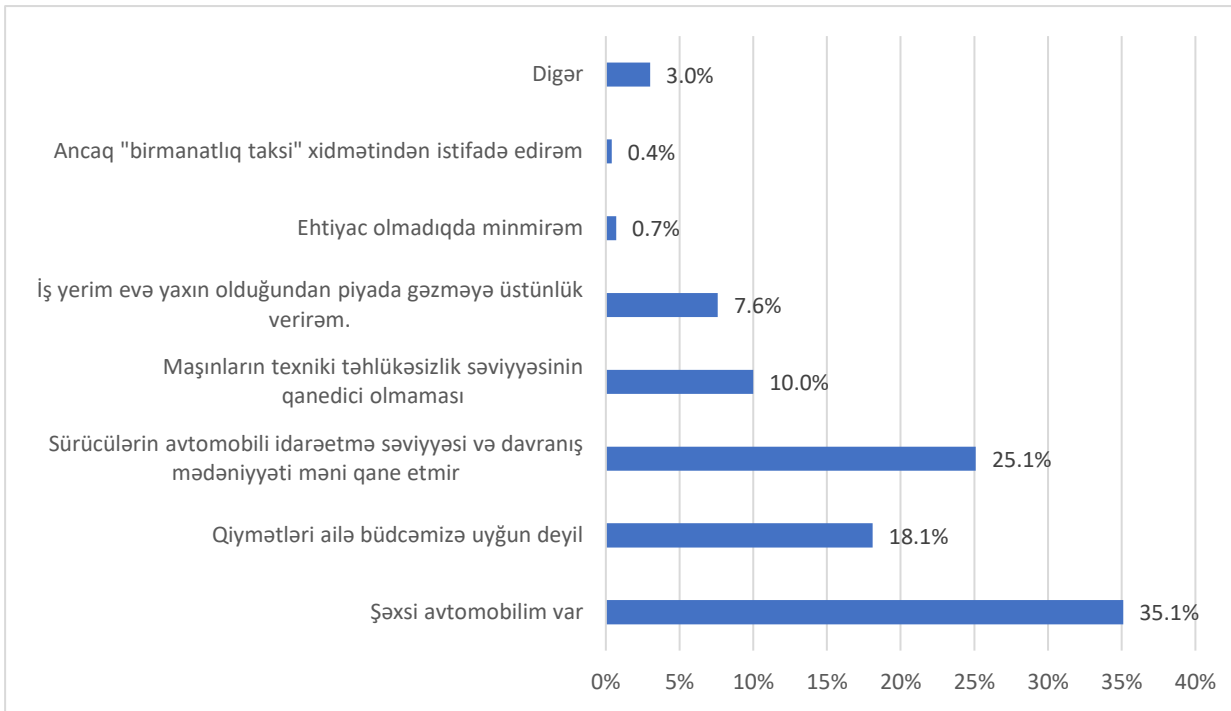


Diqram 2. Taksi xidmətindən istifadə tezliyi

Sorğu iştirakçılarında taksi xidmətindən çox az istifadə etmələrinin və ya ümumiyyətlə etməmələrinin səbəbi soruşulub. Cavablardan məlum olur ki, respondentlərin təxminən yarıya qədərinin (43.1%) bu xidmətə çox da ehtiyacı yoxdur. Belə ki, rəyi soruşulanların 35.1%-i ehtiyacın olmamasını *şəxsi avtomobillərinin olması, 7.6%-i iş yerinin yaşadığı evə yaxın olması səbəbindən ümumiyyətlə ictimai nəqliyyata ehtiyac duymaması* ilə əlaqələndirib. 0.7% respondent isə az istifadəni *sadəcə ehtiyacın olmaması* ilə əsaslandırır. **(Diqram 3)**

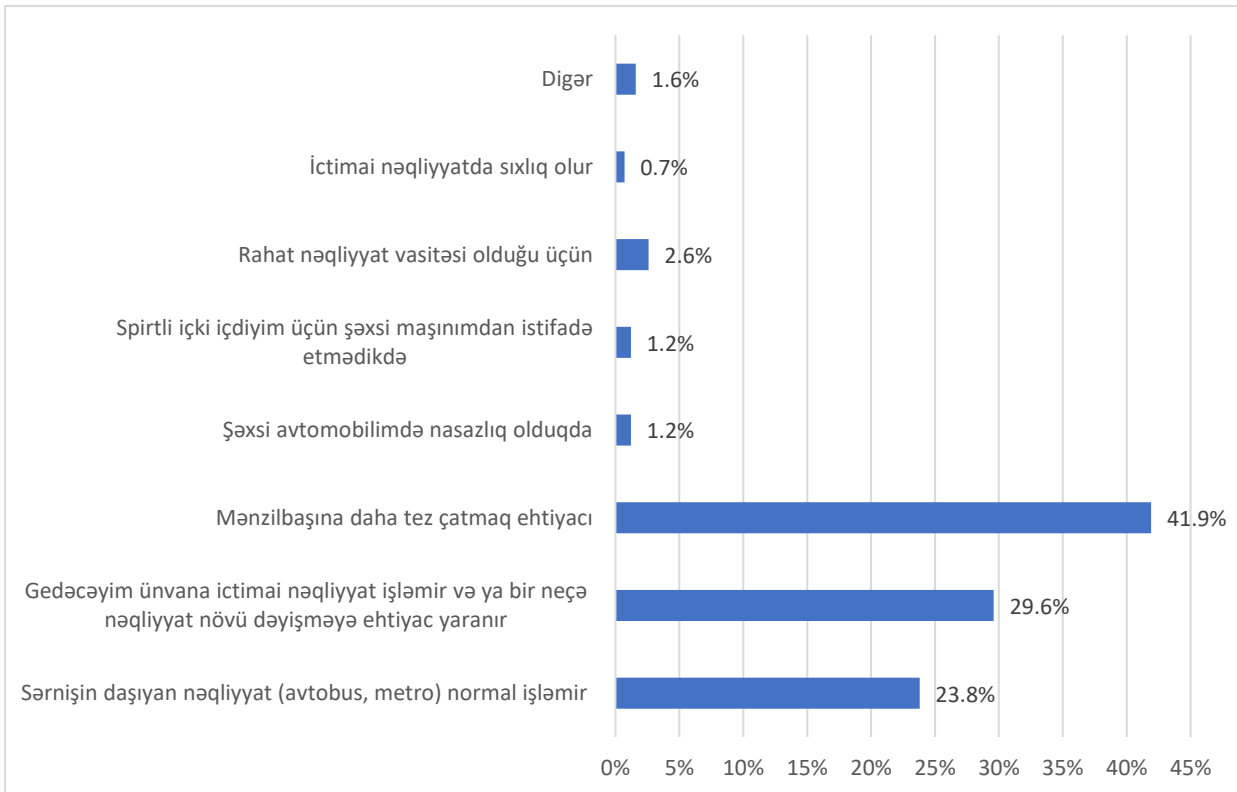
Taksi xidmətindən az istifadə edən və ya ümumiyyətlə istifadə etməyənlərin ¼-i (25.1%) hesab edir ki, *sürücülərin avtomobili idarəetmə səviyyəsi və davranış mədəniyyəti qaneedici deyil*. Respondentlərin 18.1%-i *gediş haqlarının ailə büdcəsinə uyğun gəlməməsi* qənaətinə gəlir. 10% respondent isə təhlükəsizlik məsələsinin vacibliyini önə çəkərək *maşınların texniki təhlükəsizlik səviyyəsinin qaneedici olmadığını* qeyd edib. Az bir respondent (0.4%) taksi xidmətindən istifadəni *gediş haqqı bir sərnəşin üçün 1 manat olan və ictimaiyyətdə "birmanatlıq taksi" adlandırılan nəqliyyat vasitəsilə məhdudlaşdırıldığını* bildirib. Respondentlərin 3%-i *digər səbəb* qismində tıxaclara görə

taksi xidmətinin mənzil başına gec çatmasının, sürücülərin nağdsız ödənişlərə etiraz etməsini, taxsiyə verilən pulun israfçılıq olmasını və s. göstərib. (Diaqram 3)



Diaqram 3. Taksi xidmətindən az istifadənin səbəbi

"Hansı hallarda taksi xidmətindən istifadəyə ehtiyac yaranır?" sualına cavabında respondentlər əsasən mənzilbaşına daha tez çatmaq ehtiyacını (41.9%), gedəcəkləri ünvana ictimai nəqliyyat işləməməsini və ya bir neçə nəqliyyat növü dəyişməyə ehtiyac yarandığını (29.6%) və sərnəşindəşyan nəqliyyatın (avtobus, metro) normal işləməməsini (23.8%) qeyd ediblər. (Diaqram 4)

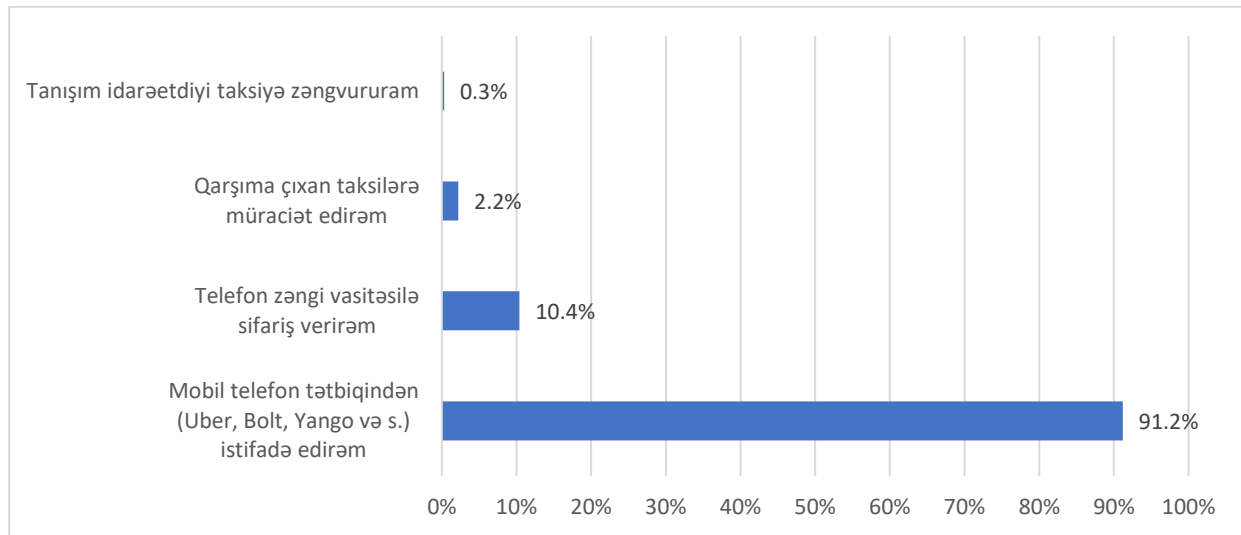


Diaqram 4. Taksi xidmətindən istifadəni yaradan ehtiyaclar

Rəyi soruşulanların 2.6%-i taksi xidmətindəki rahatlığa görə bu nəqliyyat növünə üstünlük verdiklərini qeyd etsələr də, 1,2% respondent *şəxsi avtomobilinin təmirdə olması*, 1,2%-i isə *spirtli içki qəbul edən zaman şəxsi avtomobildən imtina edərək* taksiyə üz tutduqlarını bildiriblər. Respondentlərin 0.7%-i *ictimai nəqliyyatda sıxlığın olması* səbəbindən taksi xidmətindən yararlandıklarını bildiriblər.

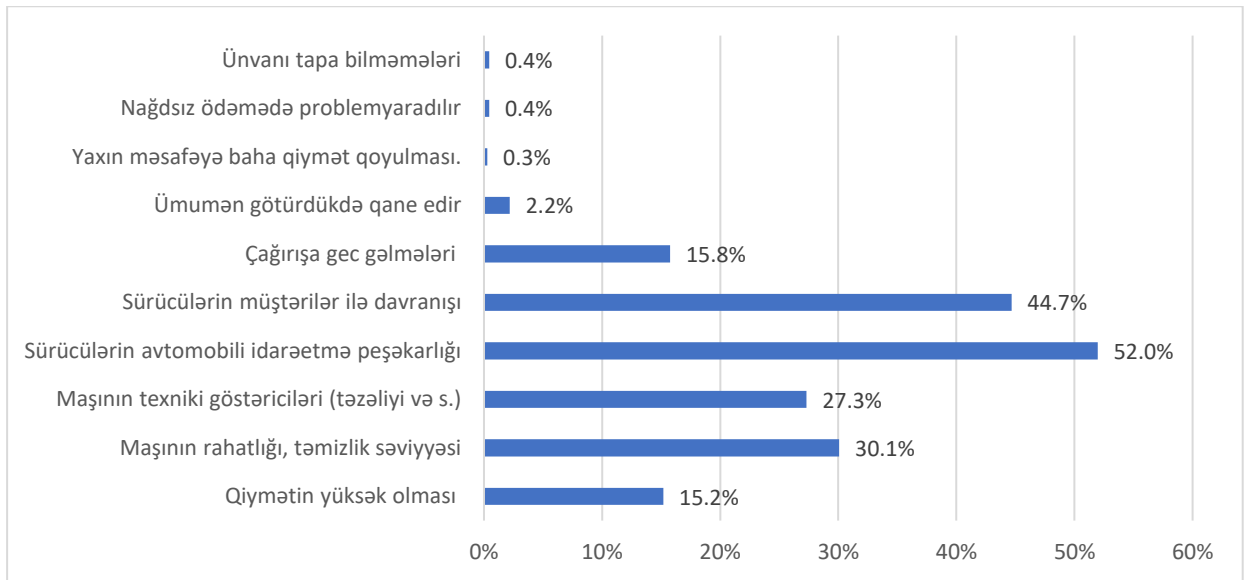
Sorğu iştirakçılarının 1,6%-i *digər səbəblər* qismində tıxacların və parklanma yerlərinin məhdud olması ucubasında şəxsi maşından istifadə etməməsini, ictimai nəqliyyatın bərbad vəziyyətdə olmasını və s. göstərib.

Növbəti sual taksi sifariş forması ilə bağlı olub. Sorğu cavablarının analizi göstərir ki, respondentlər taksi xidmətinə müraciət edərkən əksəriyyət mobil telefon tətbiqlərindən istifadəyə üstünlük verir. Rəyi soruşulanların 91.2%-i *mobil telefon tətbiqindən (Uber, Bolt, Yango və s.) istifadə etdiyini* bildirib. Respondentlərin 10.4%-i *telefon zəngi vasitəsilə sifariş verdiyini*, 2.2%-i isə *qarşısına çıxdığı taksilərin xidmətindən yararlandığını* qeyd edib. 0.3% respondent *tanış sürücünün taksi xidmətində* istifadə edir. **(Diaqram 5)**



Diaqram 5. Taksi xidmətinə sifariş vermək üsulları

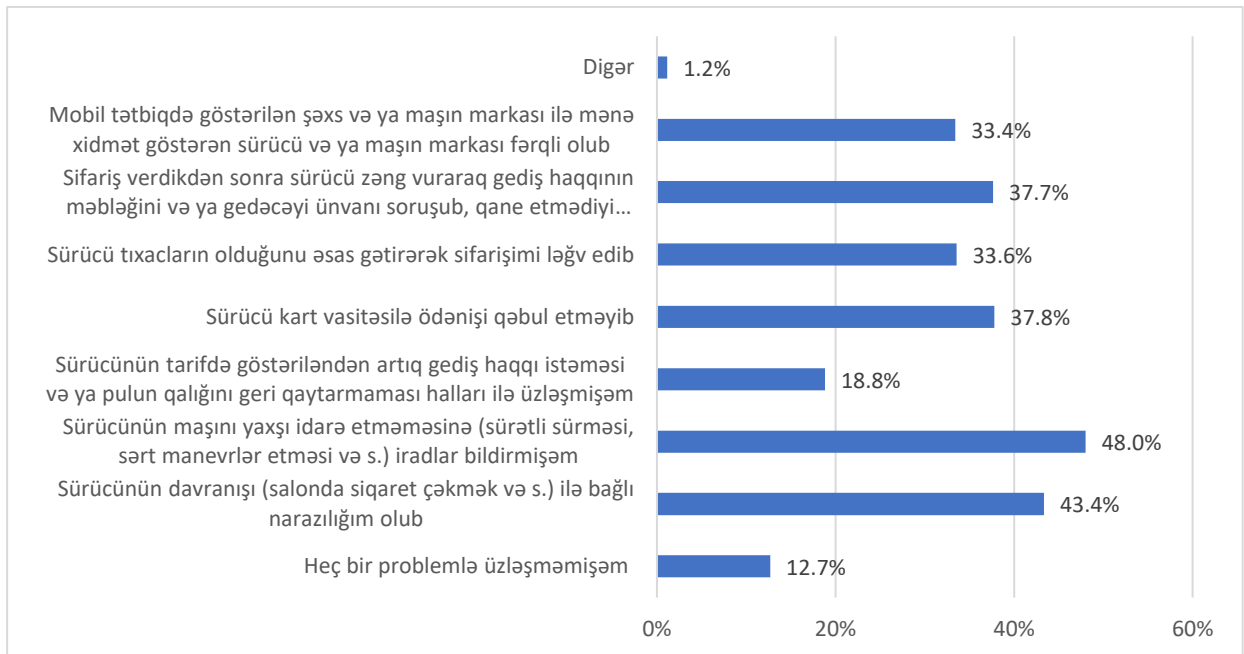
Respondentlərə ünvanlanan suallardan biri taksi xidmətinin keyfiyyətində nəyin qane etməməsi ilə bağlı olub. Cavablardan məlum olur ki, respondentlərin təxminən yarısının narazılığı birbaşa sürücülərin hərəkətindən qaynaqlanır. Belə ki, rəyi soruşulanların 52%-i *sürücülərin avtomobili idarəetmə peşakarlığı normal səviyyədə olmamasını*, 44.7%-i isə *onların müştərilərlə davranışında problemlərin olduğunu* qeyd ediblər. Bununla yanaşı, respondentlərin 30.1%-i *maşının rahatlığının və təmizliyinin qənaətbəxş səviyyədə olmamasını*, 27.3%-i isə *maşının texniki göstəricilərinin yaxşı olmamasını* vurğulayıblar. **(Diaqram 6)**



Diaqram 6. Taksi xidmətinin keyfiyyətində əhalini qane etməyən hallar

Respondentlərin 15,2%-i *qiymətlərin yüksək olmasını*, 15,8%-i *çağırışa gec gəlmələrini* problem qismində qeyd ediblər. Bundan başqa, respondentlərin 0,4%-i *taksi sürücülərinin ünvanı tapmaqda çətinlik* çəkdiklərini, 0,4%-i *gediş haqqını nağdsız qaydada ödədikdə çətinliklərlə* üzləşdiklərini, 0,3%-i isə *yaxın məsafələrə tətbiq edilən qiymət minimumunun (2,5 manat) yüksək* olmasından narazılığını bildirib. Bütün narazılıqlara rəğmən 2,2% respondent heç bir problem göstərmədən *taksilərin fəaliyyətindən ümumən razı qaldıqlarını* qeyd edib. **(Diaqram 6)**

Suallardan biri sürücülərin davranışı ilə bağlı olub və respondentlərin *taksi xidmətlərindən istifadə edərkən sürücülərin onlara qarşı yaratdıqları problemləri* aydınlaşdırmağa çalışılıb. Cavablara əsasən, respondentlərin təxminən yarısı (48%) *sürücünün maşını yaxşı idarə etməməsinə (sürətli sürməsi, sərt maneəvlər etməsi və s.)*, 43,4%-i *sürücünün pis davranışı (salonda siqaret çəkmək və s.) ilə bağlı narazılığını* bildirib. **(Diaqram 7)**

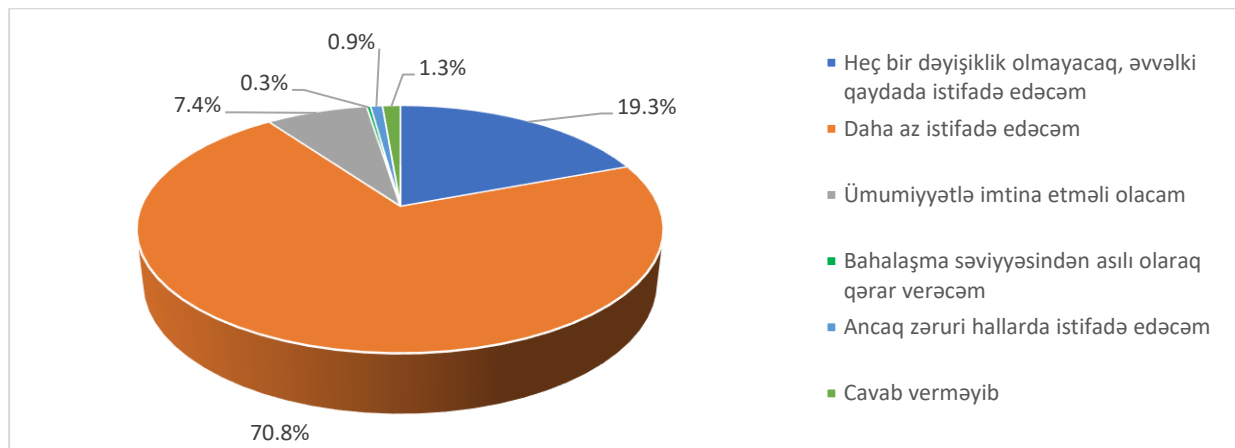


Diaqram 7. Respondentlərin taksi sürücülərilə bağlı üzləşdikləri problemlər

Respondentlərin üzləşdikləri digər problemlər ödənişlə bağlıdır. Rəyi soruşulanların 37.8%-i bildirib ki, sürücülər onların gediş haqqını *kart vasitəsilə ödəməsinə razı olmayıb*, bir o qədər respondent də (37,7%) qeyd edib ki, sifariş verdikdən sonra *sürücü zəng vuraraq gediş haqqının məbləğini və ya gedəcəyi ünvanı soruşub, qane etmədiyi üçün sifarişi ləğv edib*. Sürücünün tarifdə göstəriləndən artıq gediş haqqı istəməsi və ya pulun qalığını geri qaytarmaması halları ilə 18,8% respondent üzləşib. **(Diaqram 7)**

Diqqəti cəlb edən problemlərdən biri də *mobil tətbiqdə göstərilən şəxs və ya maşın markası ilə sərnişinə xidmət göstərən sürücü və ya maşın markasının fərqli olması* ilə bağlı olub. Respondentlərin 1/3-i (33,4%) belə problemlə üzləşdiklərini vurğulayıb. 33,6% respondent isə *sürücünün tıxacların olmasını əsas gətirərək sifarişi ləğv etdiyini* qeyd edib. Sorğu iştirakçılarının 1,2%-i sürücünün maşını idarə edərkən *telefonla danışmasını, narkotik maddələrin təsiri altında olmasını* və s. problem olaraq qeyd edib. Yalnız 12,7% respondent *konkret problemlə üzləşmədiklərini* bildirib.

Taksi xidmətləri bahalaşacağı təqdirdə hər beşinci respondent (19,3%) onun qərarında *heç bir dəyişiklik olmayacağını və xidmətdən əvvəlki qaydada istifadə edəcəyini* bildirib. Rəyi soruşulanların böyük əksəriyyəti (70,8%) *daha az istifadə edəcəyini* bildirib. Respondentlərin 7,4%-i bu xidmətdən *ümumiyyətlə imtina edəcəklərini* vurğulasa da, 0,9%-i ancaq zəruri hallarda istifadə edəcəyini, 0,3%-i isə *bahalaşma səviyyəsindən asılı olaraq qərar verəcəyini* qeyd edib. **(Diaqram 8).**



Diaqram 8. Taksi xidmətlərinin bahalaşması ehtimalının sərnişinlərin qərarına mümkün təsiri

Taksi şirkətlərinin bolluğu fonunda əhalinin hansı şirkətin xidmətinə üstünlük verməsini öyrənmək məqsədilə sorğuya sual daxil edilib. Sorğu cavablarının təhlili göstərir ki, hər 4 respondentin 3-ü (75%) *“Bolt”* taksi şirkətinin (75%) xidmətindən yararlanır. İkinci paya malik şirkət *“UBER/YANGO”* şirkətidir. Respondentlərin 45%-i bu şirkətin xidmətindən istifadə edir. Rəyi soruşulanların 6.1%-i *“Maxim”* şirkətinin, 3,8%-i *“Uklon”* şirkətinin, 3,1%-i isə *“189 TAXI”* şirkətinin taksi maşınlarının sərnişi olduqlarını bildiriblər. 1,8% respondent isə digər şirkətlərin, o cümlədən 0066, 1166, 0222, 2111, 9111 qısa nömrəli sifariş qəbul edən şirkətlərin xidmətlərindən yararlanıb. **(Diaqram 9)**

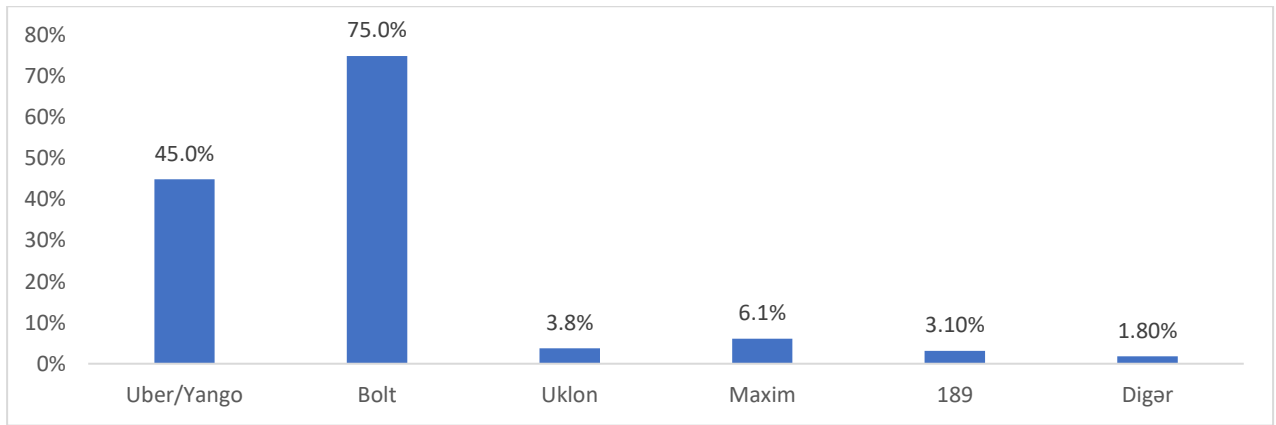


Diagram 9. Respondentlərin üstünlük verdikləri taksi şirkətləri

Sorğunun sonuncu sualı taksi xidmətinin keyfiyyətinin artırılması ilə bağlı respondentlərin fikirlərini öyrənmək məqsədi daşıyıb. Respondentlərin təklifləri daha çox taksi sürücüsünün peşəkarlığının artırılması və davranış mədəniyyətinin yüksəldilməsi ilə bağlıdır. Rəyi soruşulanların 64,8%-i sürücülərin müştərilər ilə davranış mədəniyyətinin yüksəldilməsini, 59,1%-i onların avtomobili idarəetmə peşəkarlığının artırılmasını təklif edib. Respondentlərin yarısından çoxu (54,3%) hesab edir ki, gediş haqqının nağdsız qaydada, yəni ödəniş kartı ilə ödənişinə maneə aradan qalxmalıdır. Rəyi soruşulanların 42,3%-i taksi maşınlarının keyfiyyətinin artırılmasının vacibliyini qeyd edib. Respondentlərin 0,7%-i sürücülərin sağlamlığı ilə bağlı problemlərin aradan qaldırılması üçün onların sağlamlığına dair tələblərin sərbəstləşdirilməsini və onların daim nəzarətdə saxlanılmasını, 0,4%-i nağdsız ödəniş zamanı sərnişindən tutulan 18%-lik ƏDV-nin ləğvini təklif edib. 0,6% respondent isə taksi xidmətlərinə vahid standartların tətbiqinin, gediş haqlarının aşağı salınmasının, taksi şirkətlərinin fəaliyyətinə nəzarətin artırılmasının və s. tərəfdarı kimi çıxış edib. **(Diagram 9)**

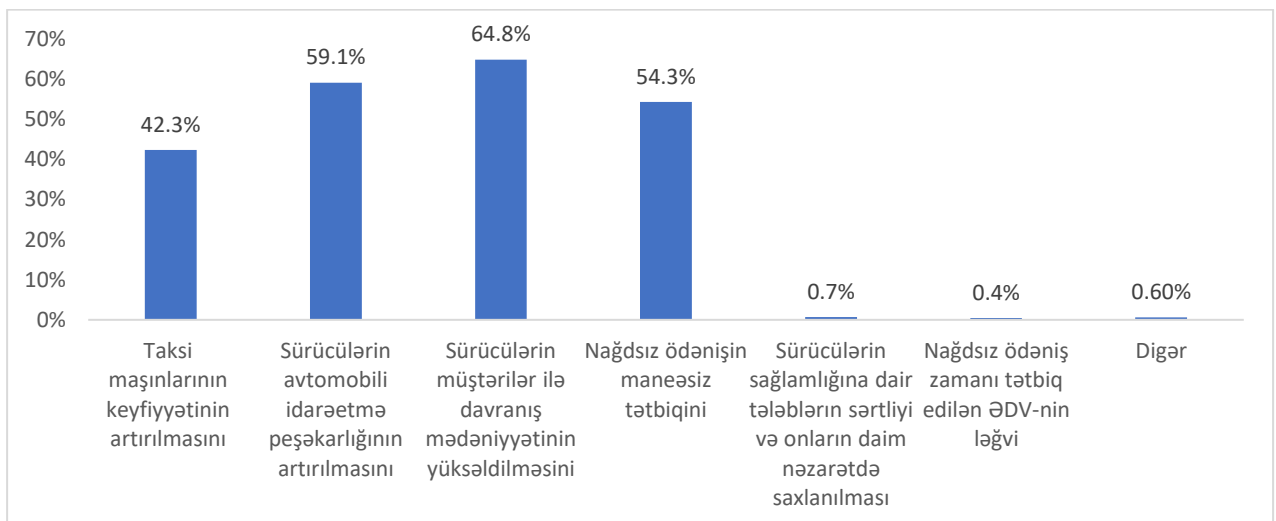


Diagram 9. Taksi xidmətinin keyfiyyətinin artırılması ilə bağlı təkliflər