

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНДАҒЫ ПЛАТФОРМАЛЫҚ ЖҰМЫСПЕН ҚАМТУДЫ ҚҰҚЫҚТЫҚ РЕТТЕУ: ЕҢБЕК ҚАТЫНАСТАРЫН САРАЛАУ ЖӘНЕ ЦИФРЛЫҚ ПЛАТФОРМАЛАРДЫҢ ЖАУАПКЕРШІЛІГІ

¹С.К. Идрышева*^{id}, ²Э.М. Муратова^{id}

^{1,2} Maksut Narikbayev University, Астана, Қазақстан

*e-mail: isk.80@mail.ru

С.К. Идрышева – Ресей Федерациясының заң ғылымдарының докторы, Қазақстан Республикасының заң ғылымдарының кандидаты (PhD), доцент, Maksut Narikbayev University Жоғары құқық мектебінің құрметті профессоры, Астана, Қазақстан, e-mail: isk.80@mail.ru, <https://.0000-0003-3473-3395>

Э.М. Муратова – Maksut Narikbayev University DBA бағдарламасының докторанты, Астана, Қазақстан, e-mail: elmuratova.83@gmail.com, <https://.0000-0002-5799-147X>

Аңдатпа. Мақалада цифрлық технологиялар мен платформалық экономиканың дамуы жағдайында Қазақстан Республикасындағы платформалық жұмыспен қамтудың құқықтық ерекшеліктері қарастырылады. Цифрландыру дәстүрлі жұмыспен қамту үлгілерін өзгертіп, платформалар мен орындаушылар арасындағы жаңа өзара іс-қимыл нысандарын қалыптастыратыны, соның салдарынан қызметкерлердің құқықтық мәртебесі мен жауапкершіліктің бөлінуі мәселелері бойынша құқықтық айқынсыздық туындайтыны көрсетіледі. Салыстырмалы-құқықтық талдау негізінде цифрлық платформаларды реттеудің шетелдік тәсілдері, соның ішінде Еуропалық одақ, АҚШ және бірқатар еуропалық мемлекеттердің тәжірибесі зерделенеді. Такси агрегаторларының қызметіне және «такси агрегаторы» ұғымының нормативтік тұрғыда айқындалмауына ерекше назар аударылады, өйткені бұл компанияларға өзін делдал ретінде көрсетуге және азаматтық-құқықтық жауапкершілікті төмендетуге мүмкіндік береді. «Гиг-экономикада» қатынастардың еңбек сипатын нақты мән-жайлар бойынша танытын сот тәжірибесі және Қазақстандағы Оспан А.А. – «Glovo Kazakhstan» ЖШС ісі бойынша қабылданған ұстаным талданып, тараптар арасындағы қатынастардың шынайы мазмұнын ескерудің маңыздылығы негізделеді. Қазақстан заңнамасын жетілдіру, жұмыскерлер мен тұтынушыларды қорғау деңгейін арттыру, сондай-ақ қызмет көрсетушілердің әрекеттері үшін платформалардың жауапкершілігін күшейту қажеттігі туралы қорытынды жасалады.

Түйін сөздер: платформалық жұмыспен қамту; цифрлық платформалар; такси агрегаторлары; гиг-экономика; еңбек қатынастары; азаматтық-құқықтық жауапкершілік; сот практикасы; тұтынушылардың құқықтарын қорғау.

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПЛАТФОРМЕННОЙ ЗАНЯТОСТИ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН: КВАЛИФИКАЦИЯ ТРУДОВЫХ ОТНОШЕНИЙ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЦИФРОВЫХ ПЛАТФОРМ

¹С.К. Идрышева*, ²Э.М. Муратова

^{1,2} Maksut Narikbayev University, Астана, Қазақстан

*e-mail: isk.80@mail.ru

С.К. Идрышева – доктор юридических наук Российской Федерации, кандидат юридических наук Республики Казахстан (PhD), доцент, Emeritus Professor Высшей школы права Maksut Narikbayev University, Астана, Қазақстан, e-mail: isk.80@mail.ru, <https://.0000-0003-3473-3395>

Э.М. Муратова – магистр юридических наук, докторант по программе DBA Maksut Narikbayev University, Астана, Қазақстан, e-mail: elmuratova.83@gmail.com, <https://.0000-0002-5799-147X>

Аннотация. В статье рассматриваются особенности платформенной занятости в Республике Казахстан в условиях развития цифровых технологий и платформенной экономики. Отмечается, что цифровизация изменяет традиционные модели занятости, формируя новые виды взаимодействия между платформами и исполнителями, что приводит к правовой неопределённости статуса работников и распределения ответственности. На основе сравнительно-правового анализа исследуются зарубежные подходы к регулированию цифровых платформ, включая практику Европейского союза, США и отдельных европейских государств. Особое внимание уделяется деятельности агрегаторов такси и проблеме отсутствия нормативного определения «агрегатор такси», что позволяет компаниям позиционировать себя как посредников и снижать уровень гражданско-правовой ответственности. Анализируются судебные подходы, признающие фактический трудовой характер отношений в «гиг-экономике», а также казахстанская судебная практика по делу Оспан А.А. против ТОО «Glovo Kazakhstan», подтверждающая необходимость учитывать реальное содержание отношений сторон. Обосновывается вывод о целесообразности совершенствования законодательства Казахстана, направленного на повышение уровня защиты работников и потребителей, а также на усиление ответственности платформ за действия исполнителей и обеспечение стандартов безопасности услуг.

Ключевые слова: платформенная занятость; цифровые платформы; агрегаторы такси; гиг-экономика; трудовые отношения; гражданско-правовая ответственность; судебная практика; защита потребителей.

LEGAL REGULATION OF PLATFORM EMPLOYMENT IN KAZAKHSTAN: CLASSIFICATION OF LABOUR RELATIONS AND LIABILITY OF DIGITAL PLATFORMS

¹S.K. Idrysheva*, ²E.M. Muratova

^{1,2} M.S. Narikbayev University, Astana, Kazakhstan

*e-mail: isk.80@mail.ru

S.K. Idrysheva – doctor of Law of the Russian Federation, Candidate of Law of the Republic of Kazakhstan (PhD), Associate Professor, Emeritus Professor of the Higher School of Law of Maksut Narikbayev University, Astana, Kazakhstan, e-mail: isk.80@mail.ru, <https://.0000-0003-3473-3395>

Э.М. Муратова – master of Legal Sciences, Maksut Narikbayev University DBA student DBA, Astana, Kazakhstan, e-mail: elmuratova.83@gmail.com, <https://.0000-0002-5799-147X>

Abstract. The article examines platform employment in the Republic of Kazakhstan in the context of rapid digitalisation and the expansion of the platform economy. It is argued that new forms of interaction between digital platforms and service providers transform traditional employment models and generate legal uncertainty regarding workers' status and the allocation of liability. Using a comparative legal method, the study analyses regulatory approaches and court practice in the European Union, the United States, and selected European jurisdictions. Particular attention is paid to ride-hailing platforms and the absence of a statutory definition of a “taxi aggregator”, which allows platforms to present themselves as mere intermediaries and to limit their civil liability. The article reviews judicial trends in the gig economy that qualify platform-based arrangements as employment relationships based on their factual characteristics. In addition, the paper discusses Kazakhstan's case law, including *Ospan A.A. v. Glovo Kazakhstan LLP*, which supports the need to assess the substance of the relationship rather than its formal contractual label. The study concludes that Kazakhstan should further develop its legal framework to strengthen worker and consumer protection, increase platform accountability for providers' actions, and ensure compliance with safety and service quality standards.

Key words: platform employment; digital platforms; taxi aggregators; gig economy; employment relationship; civil liability; case law; consumer protection.

Кіріспе. Цифрландыруды қамту және дамыту бүкіл әлемдегі жарқын заманауи трендтердің бірі болып саналады, ол тұтастай алғанда әртүрлі салаларға үлкен әсер етеді және

сөзсіз еңбек қатынастарының сипатына тікелей әсер ететін еңбек нарығының айтарлықтай өзгеруіне әкеледі. Еңбек нарығы нарықтық экономикада болып жатқан өзгерістердің ең сезімтал көрсеткіші болып табылады және цифрландыру процестерінің әсерінен айтарлықтай өзгеріске ұшырайды.

Қазақстан Республикасының 2030 жылға дейінгі құқықтық саясат тұжырымдамасы барлық салаларда цифрландыруды дамыту мен енгізу кезіндегі міндеттерді айқындауды және күнделікті өмірде инновациялық цифрлық технологияларды қолдану мен енгізу жөніндегі құқықтық тетіктерді әзірлеуді заңнамалық реттеуді сүйемелдеуді көздейді (Токаев, 2021).

Италия, Франция, Англия және АҚШ сияқты батыс елдерінің тәжірибесі бұл мемлекеттерде тұтынушылардың құқықтарын сақтау талаптарын күшейтуге бағытталған қатаң құқықтық талаптар қолданылатынын көрсетеді. Атап айтқанда, мұнда сертификаттау, лицензиялау және тұтынушылар құқықтарының сақталуын бақылау жүйелері қатаң белгіленген. Сонымен қатар, батыс елдеріндегі такси мәдениеті де ерекшеленеді: агрегаторлар қатаң бәсекелестік жағдайында және қызметіне қойылатын жоғары талаптарға байланысты сапа мен қауіпсіздіктің жоғары стандарттарын сақтауға мәжбүр.

Еуропалық одақ елдерінде такси жүргізушілерінің әртүрлі қауымдастықтары мен кәсіби одақтары белсенді жұмыс істейді. Олар міндеттемелерді қабылдамайтын, демек жауапкершілік те көтермейтін такси агрегаторларының басты қарсыластарына айналған. Бұл елдерде жүргізушілерді қызмет көрсетуге кіріспес бұрын лицензия алуға міндеттейтін заңнама қолданылады.

Материалдар мен әдістер. Салыстырмалы-құқықтық талдау жолаушыларды тасымалдау қызметін тікелей көрсететін такси агрегаторлары мен жүргізушілер арасындағы құқықтық және экономикалық қатынастарды зерттеуде негізгі рөл атқарады. Мұндай талдау құқықтық жауапкершіліктің теориялық түсінігін тереңдетіп, Қазақстан жағдайында бейімдеуге және қолдануға болатын үздік тәжірибелерді айқындауға ықпал етеді.

Такси агрегаторлары қызметтерінің жаһандық сипатын ескере отырып, халықаралық тәжірибені зерделеу кешенді әрі тиімді құқықтық реттеу жүйесін қалыптастыру үшін қажетті шарт болып табылады. Осы салыстырмалы-құқықтық талдау аясында Еуропаның кейбір елдеріндегі, АҚШ-тағы және Ресейдегі реттеу тәсілдері қарастырылады.

Нәтижелер мен талқылау. Платформалық экономика және платформалық жұмыспен қамту қазіргі уақытта зерттеушілердің назарында отырған кешенді зерттеу болып табылады, оның заңнамалық және әкімшілендіру жағынан жетілдіруге жататын тұстары біраз пікір алмасуларды туғызады.

Бұл мәселені зерттеу, ең алдымен, жұмыспен қамтудың осы нақты түрін атауға жарамды терминологияны таңдаудан және негіздеуден басталуы керек. Осыған байланысты экономикалық және құқықтық әдебиеттерде «платформалық жұмыспен қамту», «фрилансинг», «краудсорсинг» және т. б. терминдер қолданылатынын атап өткен жөн (Серова, 2022: 260-268).

Бобков В.Н., пікірінше бірнеше себептерге байланысты оларды синоним ретінде қарастыру дұрыс емес. Біріншіден, «фрилансинг» және «краудсорсинг» терминдері қарастырылып отырған жұмыс түрінің ерекшелігін көрсетпейді. Екіншіден, олардың көлемі бойынша олар «платформалық жұмыспен қамту» ұғымымен қиылысады. Осылайша, «платформалық жұмыспен қамту» термині ең қолайлы екенін мойындау керек (Бобков, 2020: 6-12).

Савельева Е.А., платформалық жұмыспен қамту-бұл еңбек қызметінің әртүрлі бағыттарын іске асыруды қамтамасыз ететін және цифрлық платформалардың инфрақұрылымы мен сервистерін пайдалануға негізделген жұмыспен қамтудың жаңа нысаны дейді (Савельева, 2020: 469-488).

Цифрлық еңбек платформасы-бұл «Интернет» ақпараттық- телекоммуникациялық желісі («Интернет» желісіндегі сайт немесе қосымша) арқылы қол жеткізу қамтамасыз етілетін және оның көмегімен платформалық жұмысшылардың еңбек қызметін ұйымдастыру жүзеге асырылатын ақпараттық жүйе (Чесалина, 2020: 108-117).

Ғалымдардың осындай пікірлерін қарастыра келе, платформалық жұмыспен қамту

ұғымы ұжымдық болып табылады, ол азаматтық құқықтық шарттың негізінде жұмыс жасап, өзін-өзі жұмыспен қамтығандар мен еңбек шартының негізінде еңбек қатынастарына түскен жұмыскерлер сияқты санаттағы адамдарды біріктіреді деген анықтамаға тоқталамыз. Бұл жіктеу және олардың құқықтық мәртебесі толығырақ ҚР әлеуметтік кодескінің 102 бабының нормасы (Қазақстан Республикасының әлеуметтік кодексі, 2023) және ҚР еңбек кодесінің 146.1 бабының нормасы (Қазақстан Республикасының еңбек кодексі, 2015) бойынша реттелуге жатады.

Платформалық жұмыспен қамтылғандардың еңбегін құқықтық реттеудің шетелдік тәжірибесіне сүйенетін болсақ, нәлдік немесе минималды жұмыс уақыты бар еңбек шарттарының моделі, «шақыру бойынша», Нидерландыда қолданыс тапқан (Лютов, 2019: 98-107).

Бұл жерде олардың қызметі икемді жұмыс уақытымен реттелуі арқылы тәжірибеде туындатуы мүмкін құқықтық қиындықтардың алдын алған. Мысалы, жұмыскерлер ретінде тіркелмей, көлеңкелі жұмыспен айналысу орын алған жағдайда жұмыскерлер өздерінің бұзылған құқықтарын дәлелдеу, оларға еңбек шартын жасағанда тиесілі болатын әлеуметтік кепілдіктерді пайдалан алмау сияқты жағдайлармен ұштасады, сондай – ақ, егер тасымалдаумен байланысты жағдайда inDrive тасымалдау қызметімен айналысатын кәсіпкерлікті жүзеге асыратын мекеме емес, онлайн режиде жұмыс жасайтын қосымша болып табылады. Бұл жағдайда тасымалдаушының тарапынан көлігін ғана тіркеп қойып, тасымалдауды мүлдем басқа кісі жүргізуі мүмкін, әрине бұл жағдайда тасымалданушының денсаулығы мен қауіпсіздігіне байланысты мәселе орын алуы мүмкін. Сондықтан, бұл мобильді қосымшалар арқылы жұмысын жүзеге асырып жүрген азаматтардың еңбегін реттеу механизмдері заңнамалық тұрғыдан көрініс табуы мен осындай қызмет көрсетудің түрлері іскерлік әкімшілендіруі тиіс деген ойдамыз. Яғни тиісті тасымалдау қызметімен айналысу кәсібін дамыту үшін лицензиялар алу, салық төлеу, еңбек қатынастары орын алған жағдайда тиісті құқықтар мен міндеттер реттелуге жатады.

Әрине, заң шығарушы онлайн платформалар арқылы еңбекті қолдану тұжырымдамасын кеңейтті, бірақ сонымен бірге құқық қолдану практикасында заң нормаларын тиімді қолдану үшін платформалық жұмыспен қамтуды реттеу тетігін әзірлеу қажеттілігін қарастырамыз. Қазақстан Республикасының Президенті Қасым-Жомарт Тоқаевтың тапсырмасы бойынша платформалық жұмыспен қамту саласын реттей отырып, 2030 жылға дейін еңбекті дамытудың Кешенді жоспары әзірленіп, ол жерде еңбек нарығының кешенді жоспарын құру арқылы, олардың дұрыс жұмыс жасауына тексерулер жүретіні туралы жоспарланған (Тоқаев, 2023).

Сонымен қатар, Мемлекет басшысы 2023 жылғы 1 қыркүйектегі Қазақстан халқына Жолдауында платформалық жұмыспен қамту сұранысқа ие болып отырған еңбек нарығындағы ауқымды өзгерістер туралы атап өтті (Тоқаев, 2023).

Бұл секторда жарты миллионнан астам адам жұмыс істейді. Алайда олардың еңбек құқықтары әлі де нашар қорғалған.

Нәтижесінде ҚР онлайн платформалар арқылы қызметін көрсетуші азаматтардың құқықтарын қорғау мен жұмыс берушілерді мобильді қосымша ретінде ғана тіркеліп, табыс тауып отыруы фактісін заңдастырып, олардың ондай қызметпен айналысуын әкімшілендіруді қолға алу жайында біраз кешенді жұмыстар жүргізу қажеттілігін түсінеміз.

Еңбек нарығын зерттеу әрдайым өзекті болып табылады, өйткені бұл үнемі өзгеріп отыратын өте мобильді жүйе. Жаңа технологиялардың пайда болуы, цифрлық экономиканың дамуы қазіргі заманғы адамдарға жоғары кәсіби білім алу және жаңа құзыреттіліктерді игеру үшін үнемі білім алу қажеттілігіне әкеледі. Айналадағы барлық нәрсе тез өзгеруде және барлық жаңа бағыттарды заңнамалық деңгейде реттеу қажет. Осыған байланысты, елге тәуелсіз жұмысшылардың құқықтарының сақталуын қамтамасыз етіп қана қоймай, жұмыспен қамтылған халықтың едәуір бөлігін «көлеңкеден шығаруға» ықпал ететін кешенді шаралар жасау қажет деп санаймыз.

Шетелдің тәжірибесіне сүйенетін болсақ, Италиядағы ең ірі такси агрегаторларының бірі - Uber брендімен жұмыс істейтін компанияға қатысты сот талқылауы осы саладағы

құқықтық реттеудің айқын мысалы болып табылады. Компания жүргізушілердің лицензиясының бар-жоғын тексеруден бас тартқан, бұл өз кезегінде сотқа талап қоюға негіз болды. 2015 жылғы 26 мамырда бір азамат сотқа жүгініп, Uber-дің әрекеттерін адал бәсекелестік қағидаттарын бұзады деп тануды талап етті, өйткені компания лицензиясы жоқ жүргізушілердің қатысуымен қызмет көрсетіп, соның нәтижесінде жолақы құнын төмендетіп белгілеуге мүмкіндік алған.

Милан соты лицензиясыз жұмыс істеу белгіленген талаптарға сай қызмет атқарып жүрген такси компаниялары мен қызметтері үшін жосықсыз бәсекелестік болып табылатынын анықтады. Сот шешімінің нәтижесінде лицензиясы жоқ жүргізушілерге тапсырыс қабылдауға мүмкіндік беретін қосымша бұғатталды.

Осыдан кейін Uber компаниясы тек лицензияланған тасымалдаушылармен жұмыс істейтін жаңа қосымшаны әзірледі. Италияның бұл тәжірибесі Қазақстан Республикасы үшін де пайдалы болуы мүмкін. Атап айтқанда, лицензиясы жоқ жүргізушілермен жұмыс істейтін қосымшаларды заңсыз деп тануға бағытталған заңнамаға өзгерістер енгізу мүмкіндігі қарастырылуы ықтимал. Бұл тасымалдаушыларды лицензиялау саласын бақылаушы уәкілетті органдарға қосымша ықпал ету тетіктерін берер еді.

Негізгі мәселелердің бірі — заңнамада «такси агрегаторы» ұғымының болмауы. Қазақстанда, көптеген басқа елдердегідей, бұл терминнің нормативтік анықтамасы бекітілмеген. Мұндай жағдай агрегаторлардың өздерін тек делдал ретінде көрсетуі мен, ал сот органдарының оларды такси қызметін көрсететін көлік компаниялары ретінде қарастыруы арасында қайшылықтардың туындауына алып келеді.

Осы проблеманы талдау үшін Нью-Йорк қаласы мен Uber такси агрегаторы арасындағы көпжылдық сот дауларына назар аудару маңызды. Бұл даулар агрегаторлар мен такси қызметін дәстүрлі реттеу жүйесі арасындағы қақтығыстың айқын үлгісі болып саналады.

Нью-Йорк қаласында такси жүргізушілеріне қойылатын ерекше талаптар қолданылады. Такси саласында жұмыс істеу үшін жүргізушілер арнайы лицензия — Taxi and Limousine Commission Driver's License (TLC) алуы қажет. Оны алу үшін аккредиттелген Taxi and Limousine Commission (TLC) такси мектептерінің бірінде оқудан өту, медициналық тексеруден өту, сондай-ақ жеке басын және АҚШ-та жұмыс істеу құқығын растайтын құжаттарды ұсыну талап етіледі (The New York Times, 2015).

Лицензия алғаннан кейін жүргізуші жыл сайын қосымша оқудан өтуге және мерзімді медициналық тексерулерден өтуге міндетті. Сондай-ақ TLC талаптарына сәйкес арнайы жабдықталған көліктерді пайдалану және таксометр мен өзге де жабдықтарды жалға алу ақысын төлеу міндетті болып табылады.

Нью-Йорк нарығына шыққан кезде Uber агрегаторы қысқа уақыт ішінде кең танымалдыққа ие болды, бұл көптеген сот дауларына себеп болды. “City of New York v. Uber Technologies Inc.” ісі ең резонансты процестердің бірі ретінде белгілі. Нью-Йорк қаласы Uber компаниясын заңсыз такси қызметін басқарды деп айыптап, миллиондаған доллар көлемінде залалды өндіруді талап етті. Талап арызда Uber лицензиясы жоқ жүргізушілерге жолаушыларды алып кетуге мүмкіндік беру арқылы заңды бұзады, бұл қоғамдық қауіпсіздікке қатер төндіріп, лицензияланған такси жүргізушілері үшін жосықсыз бәсекелестік туғызады деп көрсетілген (TLC, 2016).

Өз кезегінде Uber компаниясы өзін такси қызметі емес, технологиялық компания ретінде таныстырып, сондықтан дәстүрлі тасымалдаушыларға қолданылатын талаптар мен ережелердің өзіне тікелей қолданылмайтынын алға тартты. Компания жүргізушілерді тексеру жүйесі жолаушылар қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін жеткілікті сенімді екенін, ал оның қызметі керісінше жеке автокөлік иеленуге балама ұсынып, кептелістерді азайтуға ықпал ететінін көрсетті.

Бұл іс такси агрегаторларының нарықтағы өзін позициялау стратегиясын айқын көрсетеді: олар дәстүрлі тасымалдаушыларға жүктелетін міндеттемелерден жалтаруға тырысып, соның нәтижесінде азаматтық-құқықтық жауапкершіліктен де қашқақтайды. Мәселенің түпкі мәні — «такси агрегаторы» ұғымының нормативтік анықтамасының болмауы

компанияларға құқықтық түсініктерді әртүрлі қолдануға және заңда белгіленген талаптарды орындаудан жалтаруға мүмкіндік береді.

“City of New York v. Uber Technologies Inc.” ісі жалғыз мысал емес. Бұл қақтығыс агрегаторлардың қызметін реттейтін нақты құқықтық базаны қалыптастырудың қажеттілігін айқын көрсетеді. Мұндай база нарықтың барлық қатысушылары үшін тең жағдайды қамтамасыз етіп, тұтынушылар құқықтарының қорғалуына кепілдік беруі тиіс.

Еуропалық соттың C-434/15 ісі бойынша «Uber Systems Spain SL» компаниясына қатысты шешімі Испания соты Uber компаниясының құқықтық мәртебесіне байланысты қойған сұраққа жауап ретінде қабылданды (ECLI identifier: ECLI:EU:C:2017:981).

Негізгі мәселе Uber компаниясының көлік компаниясы болып табыла ма, әлде тек жолаушылар мен жүргізушілерді байланыстыратын платформа ғана ма деген сұрақ төңірегінде болды. Сот Uber-ді жай ғана платформа ретінде емес, көлік компаниясы ретінде қарастыру қажет деп шешті, өйткені ол сұраныс бойынша тасымалдау қызметін ұсынады және өз жүргізушілерінің қызметін белгілі бір деңгейде бақылайды.

Бұл шешім компания үшін маңызды құқықтық салдарға алып келді, себебі ол Uber қызметін Еуропалық заңнама шеңберінде міндетті түрде көлік компаниясы ретінде реттеуді көздейді. Мұндай реттеу такси қызметіне қолданылатын тиісті заңдар мен нормативтік актілерді сақтауды қамтиды, соның нәтижесінде компанияның қызметіне қойылатын талаптар күшейеді.

Сонымен қатар, шешім ұқсас қызмет көрсететін өзге компанияларға да ықпал етіп, оларды өз бизнес-модельдерін қайта қарауға мәжбүрледі. Бұдан бөлек, бұл мәселе еңбек құқықтарына да қатысты, өйткені көлік компаниялары, әдетте, платформаларға қарағанда еңбек заңнамасының қатаң талаптарына көбірек бағынады. Демек, бұл шешім Uber жүргізушілерінің құқықтық мәртебесін едәуір өзгертіп, оларға тәуелсіз делдал мәртебесінен гөрі еңбек қатынастарына тән құқықтарды беруі мүмкін.

Сот шешімдерін жалпылай келе, такси нарығындағы реттелетін субъектілер үшін бұрыннан көзделген барлық құқықтар мен міндеттерді такси агрегаторларына да қолдану дәстүрлі нарық қатысушыларының құқықтарын тиімді қорғауға және нарықтың бір ғана топтың қолында монополиялануына жол бермеуге мүмкіндік береді (UKSC 5, 2021).

Салыстырмалы-құқықтық талдау халықаралық тәжірибеде, әсіресе Еуропалық Одақтың бірқатар елдерінде, такси-агрегатор платформалары арқылы жұмыс істейтін жүргізушілердің құқықтық мәртебесін реттеуде өзге тәсіл қолданылатынын көрсетеді. Соның айқын мысалы ретінде Париж апелляциялық сотының 2019 жылғы қаңтардағы шешімін атап өтуге болады: бұл шешімде Uber компаниясы мен жүргізуші арасындағы келісім еңбек шарты ретінде танылған.

Сот өз шешімін жүргізушінің формалды түрде тәуелсіз мердігер мәртебесіне ие болғанына қарамастан, іс жүзінде Uber компаниясына тәуелді жағдайда жұмыс істегенімен негіздеді. Атап айтқанда, компания жүргізушінің еңбек қызметінің шарттарын, соның ішінде көрсетілетін қызметтердің бағасын белгілеуді бақылауда ұстаған. Бұл шешім «гиг-экономикадағы» жұмыскерлер мәртебесінің құқықтық белгісіздігін айқындап, жүргізушілермен өзара іс-қимылдың ұқсас моделін қолданатын басқа компаниялардың қызметіне елеулі ықпал етуі мүмкін екенін көрсетті.

Қазақстан Республикасында да агрегаторлар мен орындаушылар арасындағы қатынастарды саралауда ұқсас көзқарас сот тәжірибесі арқылы расталды. Бұған Оспан А.А.-ның «Glovo Kazakhstan» ЖШС-не қарсы ісімысал бола алады: кассациялық сатыдағы сот тараптар арасында ресми еңбек шарты болмағанына қарамастан, курьер мен платформа арасындағы қатынастардың еңбек сипатына ие болғаны туралы қорытындыға келген (ҚР Жоғарғы сотының қаулысы, 2021).

Сот Қазақстан Республикасының Еңбек кодексінің 27-бабында көрсетілген еңбек қатынастарының белгілерін және ХЕҰ-ның №198 ұсынымдарын басшылыққа алды. Атап айтқанда, курьердің бағыныштылығы, шарт еркіндігінің нақты болмауы және сыйақының жүйелі түрде төленуі сияқты критерийлер ескерілді. Нәтижесінде курьер мен агрегатор арасындағы агенттік қатынастар іс жүзінде еңбек қатынастары болғаны анықталып, бұл

агенттік шарттың жалған (құқықты бүркемелеу мақсатындағы) сипатқа ие екенін көрсетті.

Осындай тәсілдер платформалардың қызметін құқықтық реттеу кезінде қатынастардың нақты мазмұнын ескеру қажеттігін және еңбек қатынастарын азаматтық-құқықтық шарттармен бүркемелеуге байланысты теріс пайдаланушылықтың алдын алудың маңыздылығын айқындайды.

Түбегейлі ұқсас жағдай такси қызметтері саласында да орын алуы мүмкін: агрегаторлар жүргізушілермен формалды түрде шарттар жасап, оларға тәуелсіз мәртебе береді, алайда іс жүзінде мұндай қатынастар көбіне еңбек қатынастарына тән белгілерге ие болады (Долженко, 2014).

Жүргізушілер белгілі бір біліктілікті талап ететін жұмысты атқарады және еңбек процесін ұйымдастыру мен еңбекақы төлеу мәселелерінде агрегаторға тәуелді болып келеді (Заклюжная, 2008).

Қорытынды. Салыстырмалы талдау такси агрегаторлары мен жүргізушілер арасындағы қатынастарды еңбек қатынастары ретінде тану жүргізушілердің құқықтық қорғалу деңгейін арттырудың және агрегаторлардың азаматтық-құқықтық жауапкершілігін күшейтудің тиімді құралы бола алатынын көрсетеді. Егер мұндай қатынастар еңбек қатынастары ретінде танылса, агрегаторлар жүргізушілердің еңбек қызметі шеңберіндегі әрекеттері үшін жауапты болуы тиіс, бұл Қазақстан Республикасы Азаматтық кодексінің 921-бабында көзделген. Аталған норма заңды тұлғаны қызметкері еңбек міндеттерін орындау кезінде келтірген зиянды өтеуге міндеттейді, бұл тұтынушылар үшін тәуекелдерді төмендетуге және жүргізушілердің құқықтық жағдайын жақсартуға ықпал етер еді.

Салыстырмалы-құқықтық талдау негізінде такси агрегаторларының жауапкершілігін реттеудің оңтайлы нұсқасы ретінде агрегаторлар мен жүргізушілер арасындағы құқықтық қатынастарды еңбек қатынастары деп тану ұсынылады.

Халықаралық тәжірибені талдау цифрлық технологиялар мен платформалық экономиканың дамуы такси агрегаторларының жауапкершілігін құқықтық реттеуге елеулі ықпал ететінін көрсетеді.

Мұның мысалы ретінде Oberdorf v. Amazon.com Inc. ісі бойынша қабылданған шешімді атауға болады. Аталған іс платформалардың сатушы ретінде танылып, ақаулы тауарлардан келтірілген зиян үшін қатаң (кінәсіз) жауапкершілік көтеруі мүмкін екенін көрсетті. Бұл тәсілді такси агрегаторларына да қолдануға болады, өйткені олар көлік қызметінің ажырамас бөлігі ретінде танылып, жүргізушілердің әрекеттері үшін жауаптылыққа тартылуы тиіс.

Осындай көзқарас Еуропалық сот тәжірибесімен де расталады: C-434/15 Uber Systems Spain SL ісінде сот агрегатордың көлік қызметін көрсететінін және осы қызмет түрін реттейтін тиісті нормаларды сақтауға міндетті екенін атап өтті. Бұл прецедент агрегаторлардың азаматтық-құқықтық жауапкершілігін күшейту қажеттігін айқын көрсетеді (3d Cir. 2019).

Халықаралық реттеу тәжірибесі агрегаторлардың өз қызметінің нәтижесінде келтірілген зиян үшін қатаң әрі солидарлық жауапкершілікті енгізу мүмкіндігін қарастыруды көздейді (Богданов, 2020).

Бұл, әсіресе, платформа арқылы жұмыс істейтін жүргізуші жолаушыларға немесе үшінші тұлғаларға зиян келтіретін жағдайларда аса өзекті. Мұндай жауапкершілік моделі платформаларды өз орындаушыларын мұқият тексеруге ынталандырып, көрсетілетін қызметтердің сапасын арттыруға ықпал етеді.

Еуропалық құқық институтының модельдік қағидалары жеткізушілеріне елеулі ықпал ететін платформалардың жауапкершілігін танудың маңызын атап көрсетеді. Агрегаторлардың жүргізушілердің біліктілігін қамтамасыз ету және олардың қауіпсіздік стандарттарына сәйкестігін бақылау міндетін заңнамалық тұрғыда бекіту төмендегілерге мүмкіндік береді:

1. Тұтынушыларды қорғау деңгейін арттыру.
2. Жосықсыз орындаушылармен байланысты тәуекелдерді азайту.
3. Агрегаторларды өз қызметіне неғұрлым жауапты түрде қарауға ынталандыру.

Әдебиеттер

- Бобков В.Н., Черных Е.А. Платформенная занятость: масштабы и признаки неустойчивости // Мир новой экономики. 2020. - № 14 (2). - С. 6–15.
- Богданов Д.Е. Влияние аддитивных технологий на определение модели деликтной ответственности оператора онлайн-платформы (2020) 73(7) Lex Russico 81 [Электронды ресурс] - URL: <https://clck.ru/3F4GVP>
- Долженко Р.А. Новые формы трудовых отношений: уточнение понятий (2014) (1) Вестник Алтайского государственного аграрного университета (111) [Электронды ресурс] - URL: <https://clck.ru/3ERRxS>. доступ получен 21 августа 2024 г.
- Закалюжная Н.В. Нетипичные трудовые отношения: видоизменение классических признаков (2008) Научные ведомости, выпуск 29, 7 <https://clck.ru/3ERS4J>. доступ получен: 25 мая 2024г.
- Қазақстан Республикасының Еңбек Кодексі Қазақстан Республикасының Кодексі 2015 жылғы 23 қарашадағы № 414-V ҚРЗ. [Электронды ресурс] - URL: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/K1500000414>
- Қазақстан Республикасының құқықтық саясатының 2030 жылға дейінгі тұжырымдамасын бекіту туралы Қазақстан Республикасы Президентінің 2021 жылғы 15 қазандағы № 674 Жарлығы. [Электронды ресурс] - URL: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/U2100000674>
- Қазақстан Республикасының әлеуметтік кодексі Қазақстан Республикасының 2023 жылғы 20 сәуірдегі № 224-VII ҚРЗ Кодексі. [Электронды ресурс] - URL: <https://adilet.zan.kz>.
- Қазақстанда еңбек нарығын дамытудың 2030 жылға дейінгі кешенді жоспары әзірленді [Электронды ресурс] - URL: <https://primeminister.kz/kz/news/kazakstanda-2030-zhylga-deyin-enbek-narygyn-damytudyn-keshendi-zhospary-azirlendi-23600>
- Лютков Н.Л. Адаптация трудового права к развитию цифровых технологий: вызовы и перспективы // Актуальные проблемы российского права. 2019. № 6 (103). С. 98–107.
- Савельева Е.А. Подходы к нормативно-правовому регулированию платформенной занятости в контексте обеспечения социально экономической безопасности России при переходе к цифровой экономике // Экономическая безопасность. 2020. - Т. 3, № 4. - С. 469–488.
- Мемлекет басшысы Қасым-Жомарт Тоқаевтың «Әділетті Қазақстанның экономикалық бағдары» атты Қазақстан халқына Жолдауы [Электронды ресурс] - URL: <https://www.akorda.kz/kz/memleket-basshysy-kasym-zhomart-tokaevty-n-adiletti-kazakstannyn-ekonomikalyk-bagdary-atty-kazakstan-halkyna-zholdauy-18333>
- Постановление судебной коллегии по административным делам Верховного Суда Республики Казахстан 6001-21-00-6ап/19 «06» декабря 2021 года.
- Серова А.В. В поисках концепции правового регулирования платформенной занятости. Вестник Томского государственного университета. 2022. - № 477. - С. 260–268
- Чесалина О.В. Трудовые гарантии для лиц, занятых посредством онлайн-платформ // Herald of the Euro-Asian Law Congress. 2020. - № 1. - С. 108–117.
- New York City Sues Uber, Saying It Operates Outside the Law" (The New York Times, 2015): [Электронды ресурс] - URL: <https://www.nytimes.com/2015/06/12/nyregion/new-york-city-sues-uber-saying-it-operates-outside-the-law.html>
- Oberdorf v. Amazon.com Inc. [Электронды ресурс] - URL: <https://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/ca3/18-1041/18-1041-2019-07-03.html>
- Profesional Elite Taxi v Uber Systems Spain SL [Электронды ресурс] - URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:62015CJ0434>
- Taxi and Limousine Commission (TLC) New York [Электронды ресурс] - URL: <https://www1.nyc.gov/site/tlc/drivers/driver-requirements.page> доступ получен: 23 октября 2024 г.
- UK Supreme Court, Uber BV and others v Aslam and others [2021] UKSC 5 [Электронды ресурс] - URL: <https://www.supremecourt.uk/cases/uksc-2019-0029>

References

- Bobkov, V. N., Chernykh, E. A. (2020). Platformennaya zanyatost': masshtaby i priznaki neustoychivosti (Platform employment: Scale and signs of precariousness). *Mir novoy ekonomiki*, 14(2), 6–15. [Russian].
- Bogdanov, D. E. (2020). Vliyaniye additivnykh tekhnologiy na opredeleniye modeli deliktnoy otvetstvennosti operatora onlayn-platformy (The impact of additive technologies on determining the tort liability model of an online platform operator). *Lex Russica*, 73(7), 81–92. <https://clck.ru/3F4GVP> [Russian].
- Dolzhenko, R. A. (2014). Novye formy trudovykh otnosheniy: utochneniye ponyatiy (New forms of labor relations: Clarification of concepts). *Vestnik Altayskogo gosudarstvennogo agrarnogo universiteta*, (1), 111. <https://clck.ru/3ERRxS> (accessed August 21, 2024). [Russian].
- Zakalyuzhnaya, N. V. (2008). Netipichnye trudovye otnosheniya: vidoizmeneniye klassicheskikh priznakov (Atypical labor relations: Transformation of classical features). *Nauchnye ведомости*, 29(7). <https://clck.ru/3ERS4J> (accessed May 25, 2024). [Russian].
- Republic of Kazakhstan. (2015). Enbek kodeksi Qazaqstan Respublikasynyñ (Labour Code of the Republic of Kazakhstan). Law No. 414-V of November 23, 2015. <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/K1500000414> [Kazakh].
- President of the Republic of Kazakhstan. (2021). Qazaqstan Respublikasynyñ 2030 zhyłǵa deyingi quqyqytq sayasaty kontseptsiyasyn bekitu turaly (On approval of the Concept of Legal Policy of the Republic of Kazakhstan until 2030). Decree No. 674 of October 15, 2021. <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/U2100000674> [Kazakh].
- Republic of Kazakhstan. (2023). Qazaqstan Respublikasynyñ Aleumettik kodeksi (Social Code of the Republic of Kazakhstan). Law No. 224-VII of April 20, 2023. <https://adilet.zan.kz> [Kazakh].
- Prime Minister of the Republic of Kazakhstan. (2023). Qazaqstanda 2030 zhyłǵa deyin enbek narygyn damytudyn keshendi zhospary azirlendi (A comprehensive plan for the development of the labor market in Kazakhstan until 2030 has been developed). <https://primeminister.kz/kz/news/kazakstanda-2030-zhylga-deyin-enbek-narygyn-damytudyn-keshendi-zhospary-azirlendi-23600> [Kazakh].

- Lyutov, N. L. (2019). Adaptatsiya trudovogo prava k razvitiyu tsifrovyykh tekhnologiy: vyzovy i perspektivy (Adaptation of labor law to the development of digital technologies: Challenges and prospects). *Aktual'nye problemy rossiyskogo prava*, (6), 98–107. [Russian].
- Savelyeva, E. A. (2020). Podkhody k normativno-pravovomu regulirovaniyu platformennoy zanyatosti v kontekste obespecheniya sotsial'no-ekonomicheskoy bezopasnosti Rossii (Approaches to legal regulation of platform employment in the context of ensuring socio-economic security of Russia). *Ekonomicheskaya bezopasnost'*, 3(4), 469–488. [Russian].
- Tokayev, K.-Zh. (2023). Ādiletiti Qazaqstannyn ekonomikalıq bagdary (The economic course of a Just Kazakhstan). Address to the people of Kazakhstan. <https://www.akorda.kz/kz/memleket-basshysy-kasym-zhomart-tokaevty-n-adiletiti-kazakstannyn-ekonomikalıq-k-bagdary-atty-kazakistan-halkyna-zholdaıy-18333> [Kazakh].
- Supreme Court of the Republic of Kazakhstan. (2021). Postanovlenie sudebnoy kollegii po administrativnym delam (Decision of the Judicial Board for Administrative Cases), Case No. 6001-21-00-6an/19, December 6, 2021. [Russian].
- Serova, A. V. (2022). V poiskakh kontseptsii pravovogo regulirovaniya platformennoy zanyatosti (In search of a concept for legal regulation of platform employment). *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta*, (477), 260–268. [Russian].
- Chesalina, O. V. (2020). Trudopravovye garantii dlya lits, zanyatykh posredstvom onlayn-platform (Labor law guarantees for persons engaged through online platforms). *Herald of the Euro-Asian Law Congress*, (1), 108–117. [Russian].
- New York City sues Uber, saying it operates outside the law. (2015, June 12). *The New York Times*. <https://www.nytimes.com/2015/06/12/nyregion/new-york-city-sues-uber-saying-it-operates-outside-the-law.html> [English].
- Oberdorf v. Amazon.com Inc., No. 18-1041 (3d Cir. 2019). <https://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/ca3/18-1041/18-1041-2019-07-03.html> [English].
- Asociación Profesional Elite Taxi v. Uber Systems Spain SL, Case C-434/15 (Court of Justice of the European Union, 2017). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:62015CJ0434> [English].
- Taxi and Limousine Commission of New York City. (2024). Driver requirements. <https://www1.nyc.gov/site/tlc/drivers/driver-requirements.page> (accessed October 23, 2024). [English].
- Uber BV and others v Aslam and others [2021] UKSC 5. UK Supreme Court. <https://www.supremecourt.uk/cases/uksc-2019-0029> [English].