# МЕФТ

VII МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ЕВРАЗИЙСКИЙ ФОРУМ «ТАКСИ»

# ЕЖЕГОДНАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ РЕЗОЛЮЦИЯ

2019

# ОБЩЕСТВЕННАЯ РЕЗОЛЮЦИЯ
# По итогам VII Международного Евразийского форума «ТАКСИ»

## О РЕЗОЛЮЦИИ

9 августа 2019 года в Москве завершил работу VII Международный Евразийский форум «Такси». Мероприятие прошло при поддержке и участии Общественной палаты РФ, Государственной Думы ФС РФ, Правительства Москвы, профильных федеральных и региональных министерств и ведомств.

На полях форума за два дня состоялось 17 мероприятий, которые собрали более 1200 участников из 70 регионов России, а также делегатов 20 иностранных государств: США, Великобритании, Германии, Бельгии, Финляндии, Китая, Вьетнама, стран Балтии и ЕАЭС. Организатором форума выступил Общественный институт развития такси «МЕФТ».

В рамках деловой программы обсудили ключевые тенденции развития рынка такси в России и в мире, а также вопросы государственного регулирования этой сферы деятельности, уделили внимание региональным практикам развития и новым бизнес-моделям индустрии. Сквозной темой МЕФТ-2019 стала цифровизация госрегулирования такси и бизнеса. В свете стремительного развития технологий именно открытость разнообразных данных и внедрение информационных систем позволяют обеспечить качество и безопасность таксомоторных перевозок.

Москва, как принимающая сторона, продемонстрировала достижения таксомоторной отрасли, изменившие облик столицы. «10 лет назад московское такси находилось в плаченом состоянии. Работало всего 7,5 тыс. легальных водителей. Сегодня на рынке таксомоторных услуг более чем 50 тыс. водителей, которые получили разрешение на деятельность. Рост почти в шесть раз. При этом столичными такси в сутки пользуются почти 900 тыс. пассажиров в день», — отметил заместитель мэра Москвы по транспорту Максим Ликсутов на открытии форума.

Минпромторг России совместно с крупнейшими международными автопроизводителями в 2020 году анонсирует выпуск нового электромобиля на российском рынке. Об этом на площадке форума заявил заместитель министра промышленности и торговли России Александр Морозов. Кроме того, он пригласил профессиональное сообщество развивать недавно принятый проект «Автонет» по сбору данных от автомобилей.

«Это нужно для того, чтобы предприятие, которое строит свой бизнес, опираясь на информацию о перевозке, о трафике, о предпочтениях пассажиров, о количестве

автомобилей, могли использовать эти обезличенные данные, чтобы создавать новые бизнесы, новые сервисы, предлагать новые логистические услуги, лучше планировать свою деятельность и лучше предсказывать поведение клиентов», — пояснил Александр Морозов.

В России может появиться обязательный удаленный медосмотр для водителей такси. ГИБДД и Министерство здравоохранения РФ разрабатывают закон, который обяжет всех отечественных таксистов перед началом работы проходить дистанционную проверку. Об этом на площадке МЕФТ-2019 рассказал начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России Михаил Черников.

Согласно последним аналитическим данным, легально в России работают около 700 тысяч водителей, в это же время, по данным экспертов, в теневом секторе занято свыше миллиона человек. При этом пассажир на сегодняшний день не может проверить водителя перед поездкой.

«Для водителей такси должны быть созданы цифровые профили, доступные как для агрегаторов, так и для пассажиров, вызывающих такси», — заявила председатель Комиссии по развитию общественной дипломатии, гуманитарному сотрудничеству и сохранению традиционных ценностей Общественной палаты РФ Елена Сутормина.

В выставочной витрине МЕФТ-2019 были представлены новейшие образцы специализированных автомобилей, включая беспилотные машины, проходящие тестирование в России, а также оборудование, программное обеспечение и различные услуги для отрасли. В выставке приняли участие более 30 компаний. Концерн «Калашников» на площадке форума презентовал электромобиль UV-4. По словам разработчиков электрокара, новинка является безопасным, экономичным транспортом для таксомоторных перевозок и каршеринга.

Завершился форум заседанием Общественного совета МЕФТ, который объединяет 96 представителей уполномоченных органов власти и бизнеса из всех регионов России. На заседании принят план работы коллегиального органа на 2019-2020 годы. Общественный совет форума будет инициировать проведение Общественных слушаний по актуальной проблематике социально-экономического развития сферы такси в Общественной палате России. С фокусом на региональные программы развития такси будет подготовлен ежегодный доклад Председателю Правительства Российской Федерации.

Общественная резолюция, собравшая предложения участников Форума, будет направлена в федеральные министерства и ведомства для учета в работе, адаптации профильной государственной политики к реалиям бизнеса, совершенствования законодательства, а также будет использована при формировании ежегодного доклада Общественного Совета МЕФТ.

## 1. Общие вопросы законодательного регулирования рынка такси

Государственной Думе ФС РФ в целях в целях четкого определения правового статуса всех участников деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, синхронизации законодательства с технологическим развитием бизнеса рекомендовать:

1.1. Принять новый федеральный закон о такси и деятельности служб заказа такси (агрегаторов)
*Инициаторы предложения: Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы, ШТРИХ-М*

1.2. Определить правовой статус компаний – агрегаторов заказов в качестве посредников или непосредственных участников транспортной деятельности и, исходя из этого, определить требования, предъявляемые к данным службам и ответственность за их нарушение:

1.2.1. законодательно запретить передачу заказа лицам, не имеющим разрешений;
*Инициатор предложения: Департамент транспорта и дорожного хозяйства Костромской области*

1.2.2. определить степень ответственности агрегатора в случае дорожно-транспортных происшествий;
*Инициатор предложения: Межрегиональный профсоюз «Таксист»*

1.2.3. обязать агрегатора проверять наличие страхового полиса с отметкой «такси» и наличия разрешения у водителя;
*Инициатор предложения: Национальный союз страховщиков ответственности*

1.2.4. запретить деятельность агрегаторов, принципиально не соблюдающих действующее законодательство.
*Инициатор предложения: Общественное движение «Стоп-нелегал»*

1.3. В целях учёта региональных особенностей рынков такси, рекомендовать законодательно закрепить возможность субъектам РФ устанавливать требования к легковым такси:

1.3.1. Представляется целесообразным сохранить действующее правовое регулирование и предусмотреть возможность установления на основании законов субъектов Российской Федерации максимального количества транспортных средств, используемых для оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории субъекта Российской Федерации. При этом необходимо установить, что в случае, если количество поданных заявлений на выдачу разрешений превышает

максимальное количество легковых такси, выдача разрешений осуществляется по результатам конкурса, проводимого в соответствии с нормативно-правовыми актами субъекта Российской Федерации.

1.3.2. Представляется целесообразным наделить органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации полномочиями устанавливать нормативы минимального периода эксплуатации (в рабочем режиме) транспортных средств, используемых для оказания услуг по перевозке легковым такси, что в случае установления ограничения по количеству легковых такси в субъекте Российской Федерации позволит обеспечить транспортную работу, достаточную для обслуживания населения. Кроме того, в законопроекте необходимо предусмотреть ответственность перевозчиков в виде приостановления или аннулирования разрешения за нарушение указанных нормативов в случае их установления.

1.3.3. Представляется целесообразным наделить органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации правом устанавливать требования к легковым такси (требования к цветовой гамме кузова легковых такси, типу государственного регистрационного знака легкового такси, наличию цветографической схемы и опознавательного фонаря легковых такси, экологическому классу). При этом установление органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации указанных требований не должно ставиться в зависимость от представления перевозчикам государственной поддержки.
*Инициатор предложений: Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы*

1.3.4. Представляется целесообразным наделить органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации правом устанавливать иные дополнительные требования к фрахтовщикам, водителям, а также транспортным средствам, используемым в качестве легкового такси.
*Инициатор предложения: Управление автомобильных дорог общего пользования и транспорта Белгородской области*

В целях легализации рынка и справедливого разделения ответственности между его участниками Государственной Думе ФС РФ рекомендовать:

1.4. установить, что транспортное средство, которое предполагается использовать для перевозок легковым такси, должно находиться либо в собственности заявителя, либо во владении на основании договора лизинга.
*Инициатор предложения: Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы*

1.5. или ввести в правовое поле сдачу в аренду автомобиля с разрешением и разграничить ответственность арендатора и арендодателя относительно этого разрешения.
*Инициатор предложения: Ё-такси*

## 2. Внедрение современных форм и средств документооборота и контроля в таксомоторной отрасли

2.1. В целях обеспечения прозрачности и легальности перевозок и отношений между всеми сегментами рынка таксомоторных перевозок Правительству РФ, Государственной Думе ФС РФ, Министерству транспорта РФ рекомендовать рассмотреть возможность создания информационных систем в сфере такси (федеральных реестров), содержащих информацию о водителях, транспортных средствах, информацию о перевозчиках и агрегаторах и предусматривающих их интеграцию между собой, а также обеспечение доступа к данным всех заинтересованных лиц, в том числе возможность проверки водителя пассажиром.
*Инициаторы предложения: Национальный союз страховщиков ответственности, Центр организации дорожного движения г. Москвы, Общероссийский союз пассажиров, Сервис заказа такси «Maxim»*

2.1.1. Рекомендовать создать государственную систему идентификации, основанной на создании цифрового профиля водителя такси и доступа к этой информации в онлайн-режиме заинтересованных органов власти и бизнеса на базе существующих государственных информационных систем, не требующей изменения федерального законодательства в рамках реализации поручения Президента РФ по итогам заседания Госсовета поручил до 1 декабря 2020 года по разработке информационного ресурса, где будет размещена вся информация о водительских удостоверениях, а также обеспечить доступ к нему предпринимателей и юридических лиц, оказывающих услуги по аренде автомобильного транспорта, перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом, в том числе легковым такси, для осуществления этими юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями в обязательном порядке необходимых проверок.
*Инициатор предложения: Общественная палата РФ*

2.1.2. Рассмотреть возможность обязать перевозчиков передавать данные о легковых такси и их водителях службам заказа легкового такси, которые, в свою очередь, должны быть обязаны передавать такие данные уполномоченному органу в порядке, установленном нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации.
*Инициатор предложения: Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы*

2.1.3. Для исключения случаев передачи заказов диспетчерскими службами нелегальным перевозчикам, необходимо законодательно обязать диспетчерские службы проводить сверку данных о легковых такси с региональными реестрами выдачи разрешений, а также осуществлять передачу данных о легковых такси, находящихся на линии, в региональные автоматизированные транспортные системы.
*Инициатор пред*ложения: Управление автомобильных дорог общего пользования и транспорта *Белгородской области*

2.1.4. В целях реализации предложений по созданию информационных систем в сфере такси рекомендовать использовать технологии распределенного реестра, которая обеспечит достоверные и подтвержденные данные об участниках рынка и используемых ими средств. Например, данные о жизненном цикле транспортного средства, информация о водителе, его история работы, компетенции, документы.
В данном проекте в качестве участников и бенефициаров выступают частные компании, а также государственные контролирующие и регламентирующие органы. Единый источник достоверной и подтверждённой информации, доступный всем участникам таксомоторных взаимоотношений и процессов на правах разграниченного доступа, позволяет решить большинство задач. В данном решении технология распределенных реестров обеспечивает независимую и безопасную обработку / передачу данных о ТС, водителе, пассажире, а также автоматический процессинг.
Примеры сценариев:
- Электронный паспорт ТС
- Реестр водителей для каршеринговых компаний
- Качественный скоринг для страховых компаний
Это будет способствовать решению озвученных и иных проблем и задач, формированию максимальной прозрачности и саморегулирования отрасли, снижению излишних затраты и комиссии, повышению безопасность и удобства услуг для конечного потребителя.
*Инициатор предложения: SmartMobility*

2.2. В целях совершенствования и повышения прозрачности системы оперативного контроля Государственной Думе ФС РФ, Министерству транспорта РФ рассмотреть возможность создания государственной информационной системы «Электронный путевой лист».
*Инициаторы предложения: Гильдия такси Московской торгово-промышленной палаты, Управление автомобильных дорог общего пользования и транспорта Белгородской области*

2.3. В целях сохранения экономической целесообразности таксомоторных перевозок не вводить в отрасли систему тахографического контроля.
*Инициатор предложения: Гильдия такси Московской торгово-промышленной палаты, Профсоюз «Возрождение»*

2.4. Или разработать специальное устройство для легкового такси, совмещающее устройство учета труда и отдыха водителя, таксометр и контрольно-кассовый аппарат для расчетов с пассажирами.
*Инициатор предложения: ШТРИХ-М*

2.5. Министерству транспорта РФ, органам власти субъектов РФ, транспортным компаниям и службам заказа такси рассмотреть возможность широкого внедрения и стимулирования использования телематических устройств в автомобилях такси, так как телематические платформы имеют большой потенциал как для решения задач повышения качества и безопасности перевозок, так и интеграции с различными информационными системами для обеспечения прозрачности налогообложения и соблюдения законодательства.
*Инициатор предложения: Лаборатория умного вождения*

2.6. Наделить полномочиями органы исполнительной власти, осуществляющие контроль в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси правом устанавливать требования к форме разрешения, а также определить, что подача заявления на разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси и его выдача может осуществляться как на бумажном носителе, так и в электронном виде подписанное электронной цифровой подписью в соответствии с требованиями Федерального закона от 6 апреля 2011 года № 63-ФЗ «Об электронной подписи».
*Инициаторы предложения: Управление автомобильных дорог общего пользования и транспорта Белгородской области, Департамент транспорта и дорожного хозяйства Ямало-Ненецкого автономного округа*

2.7. В целях снижения издержек, повышения прозрачности и удобства, автоматизации процесса осмотра водителей рекомендовать Государственной Думе ФС РФ ускорить процесс принятия федерального закона о телемедицине.
*Инициаторы предложения: Министерство транспорта РФ, ГУОБДД МВД РФ, Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы, Гильдия такси Московской торгово-промышленной палаты г. Москвы, Bolt technology*

2.8. В целях снижения издержек, повышения прозрачности и удобства, автоматизации процесса осмотра водителей рекомендовать Государственной Думе ФС РФ ускорить процесс принятия федерального закона о телемедицине.
*Инициаторы предложения: Министерство транспорта РФ, ГУОБДД МВД РФ, Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы, Гильдия такси Московской торгово-промышленной палаты г. Москвы, Bolt technology*

## 3. Тарифное регулирование и формирование стоимости перевозки

3.1. В целях учета региональной специфики рынков таксомоторных перевозок рекомендовать Государственной Думе ФС РФ наделить органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации полномочиями по регулированию тарифов.
*Инициаторы предложения: Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы, Управление автомобильных дорог общего пользования и транспорта Белгородской области*

В целях установления справедливого распределения расходов на ведение деятельности и прибыли участников деятельности такси рекомендовать:

3.2. В связи с тем, что стоимость обработки заказа не зависит от длительности поездки, рассчитать и утвердить фиксированную стоимость за посредничество от клиента до исполнителя, согласно себестоимости сформированного заказа и передачи его водителю такси с учетом коммерческой рентабельности для агрегаторов.
*Инициаторы предложения: Национальный союз страховщиков ответственности, Общественное движение «Стоп-нелегал», Flt-Navigator, ИП Светцов М.В., Общероссийское объединение пассажиров*

3.3. Разработать и утвердить методику расчета нижней планки стоимости единицы транспортной работы по перевозке легковым такси в каждом конкретном регионе на федеральном уровне.
*Инициатор предложения: такси «Ритм»*

3.4. Исключить возможность установления стоимость услуг службами заказа такси, так как в них не заложена стоимость бизнеса непосредственного перевозчика.
*Инициатор предложения: такси «Ритм», Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы, Общероссийское объединение пассажиров, ИП Светцов М.В., Ассоциация операторов такси и диспетчерских служб Ульяновской области, Общественное межрегиональное движение за регулирование отрасли таксомоторных перевозок*

## 4. Государственное регулирование деятельности водителя такси

4.1. В целях упрощения контроля за безопасностью перевозок и увеличения взимаемости налогов с участников таксомоторной отрасли Государственной Думе ФС РФ рекомендовать заменить существующую систему выдачи разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багаж легковым такси на

получение разрешения водителем или предусмотреть отдельную систему регистрации водителей для допуска к осуществлению перевозок легковым такси.

*Инициаторы предложения: Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы, общественное движение «Стоп-нелегал», такси «Очаково»*

4.2. В целях обеспечения высокого уровня подготовки водителей такси, обеспечения безопасности перевозок Государственной Думе ФС РФ рассмотреть возможность введения обязательных требований для водителей в сфере легкового такси, а именно:

- минимальный подтвержденный стаж работы на автомобиле на территории РФ – 1 год,
- прохождение дополнительного экзамена на знание ПДД и улично-дорожной сети,
- отсутствие административных правонарушений, связанных с управлением автомобилем в нетрезвом состоянии, а также правонарушений, повлекших травмы, увечья или гибель пассажиров,
- отсутствие медицинских противопоказаний,
- отсутствие медицинских ограничений, которые могут привести к потере или недостаточности внимания у водителя, а также к недостаточной оперативности в случае критических ситуаций,
- отсутствие непогашенной судимости по УК РФ, относящимся к легкой и средней тяжести по статьям, относящимся к преступлениям, связанным с причинением вреда здоровью, меж национальной рознью, хищением чужого имущества,
- отсутствие судимости по тяжким статьям УК РФ,
- возможность проверки и документального подтверждения перечисленных пунктов.

*Инициаторы предложений: Национальный союз страховщиков ответственности, Общественное межрегиональное движение за регулирование отрасли таксомоторных перевозок, Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы, такси «Очаково»*

4.2.1. Предусмотреть возможность субъектам РФ самостоятельно устанавливать требования к квалификации водителей такси.

*Инициатор предложения: Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы*

4.3. В целях повышения качества водительского состава Государственной Думе ФС РФ рекомендовать рассмотреть возможность установить порядок проведения аттестации водителей легковых такси на знание улично-дорожной сети и наделить органы исполнительной власти субъектов РФ полномочиями по определению порядка

проведения указанной аттестации, а также полномочиями по ведению реестра водителей легковых такси субъекта Российской Федерации.
*Инициатор предложения: Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы*

4.4. Государственной Думе ФС РФ рассмотреть возможность внести поправки в действующее законодательство для ограничения доступа иностранных граждан к перевозкам пассажиров легковым автомобильным транспортом путем введения запрета на такую деятельность. Действенным решением будет исключить второй абзац пункта тринадцать статьи 25 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».
*Инициаторы предложения: Общественное движение «Стоп-нелегал», Национальный союз страховщиков ответственности*

4.5. Государственной Думе ФС РФ рассмотреть возможность официально закрепить в законодательстве понятие «самозанятый водитель», регламентировать его деятельность, предусмотреть возможность получения разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси.
*Инициаторы предложения: Управление автомобильных дорог общего пользования и транспорта Белгородской области, Ё-такси*

4.6. Министерству труда РФ рассмотреть возможность внести в Общероссийский классификатор профессий рабочих, должностей служащих и тарифных разрядов профессию «водитель такси». С внесением в классификатор профессии «водитель такси» отпадет вопрос взаимоотношений между агрегаторами и таксистами, парками и таксистами, клиентами и таксистами. Исчезнет возможность работы агрегатора с нелегальным таксистом, что, в свою очередь, позволит легализовать таксомоторные перевозки. Водитель не прошедший специальной подготовки и не имеющий соответствующего удостоверения не сможет работать в такси. Это в свою очередь ограничит приток водителей из-за рубежа, а дополнительная профессиональная подготовка повысит безопасность дорожного движения. Административная ответственность за работу в такси без прохождения дополнительной подготовки, должна рассматриваться как управление транспортным средством без водительского удостоверения.
*Инициатор предложения: Ассоциация операторов такси и диспетчерских служб Ульяновской области*

4.7. В целях защиты прав водителя Государственной Думе ФС РФ законодательно предусмотреть гарантии защиты водителей и их имущества, возможность ведения фото-видео фиксации в салоне автомобиля такси.
*Инициатор предложения: Национальный союз страховщиков ответственности*

4.8. В целях поддержки малого и среднего предпринимательства и повышения качества таксомоторных услуг рекомендовать органам власти субъектов РФ рассмотреть возможность создания центров обучения водителей с едиными стандартам. Уже сейчас многие получают лицензии на свой автомобиль и свое ИП, платят налоги, стараясь делать все максимально официально. Частникам сложно самим разобраться во всех деталях. Ряд компаний обучают и разъясняют, как относительно грамотно вести свою деятельность по таксомоторным перевозкам. Оклейка авто, лицензирование, ведение бухгалтерии, обучение работы с приложением и т.д. - в таких консультациях нуждаются частники и небольшие автопарки. Лучше разъяснить основы налогообложения, научить документообороту и т.д., чтобы частник или малый таксопарк смогли эффективно работать и платить налоги, а не бросили все из-за незнания и ошибок. Потенциальным работникам данной сферы не хватает информации, и они не знают, откуда ее взять.
*Инициатор предложения: VIST-M*

## 5. Права и обязанности пассажира

5.1. В целях обеспечения прав пассажиров на качественные и безопасные услуги Государственной Думе ФС РФ предусмотреть в отраслевом законодательстве ответственность перед пассажирами всех категорий участников таксомоторных перевозок.
*Инициатор предложения: Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы*

5.2. В целях в целях обеспечения права пассажиров такси на защиту прав потребителя, рекомендовать уполномоченным органам субъектов РФ предусмотреть обязанность служб заказа такси по созданию отделов по работе с пассажирами и их претензиями; разработать добровольные стандарты для агрегаторов для принятия в рамках заключения соглашений о сотрудничестве.
*Инициаторы предложения: Общественное движение «Синие ведерки», Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы*

5.3. В целях защиты прав водителей такси и таксомоторных компаний рекомендовать Государственной Думе ФС РФ установить требования к пассажирам и их поведению, а также ответственности при неправомерных действиях с их стороны:
- требования к пассажирам и ответственность пассажиров легкового такси должны соответствовать требованиям пассажиров регионального наземного транспорта,
- выявление, пресечение неправомерных действий осуществляется исполнителем заказа,

- при выявлении нарушений пассажиром, исполнитель заказа имеет право отказать в выполнении заказа и удержать стоимость услуги в полном объеме выполненных работ,
- при отказе пассажира оплачивать услугу после выявления и пресечения нарушения ответственность за возмещение стоимости услуг несет служба заказа такси, предоставившая информацию о заказе исполнителю.

*Инициатор предложения: Общественное межрегиональное движение за регулирование отрасли таксомоторных перевозок*

## 6. Повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности

6.1. В целях повышения эффективности контроля в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси Государственной Думе ФС РФ рекомендовать наделить полномочиями органы исполнительной власти субъектов РФ, осуществляющих контроль в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси, правом остановки транспортных средств и регулирования движения, так как в настоящее время законодательством Российской Федерации таким правом обладают только федеральные органы исполнительной власти: МВД России, Ространснадзор и Федеральная таможенная служба.
*Инициатор предложения: Управление автомобильных дорог общего пользования и транспорта Белгородской области*

В целях усиления мер воздействия на нелегальных перевозчиков Государственной Думе ФС РФ рассмотреть возможность:

6.2. внесения изменений в ч. 2 ст. 14.1 КоАП РФ, дополнив ее пунктом предусматривающим наложение административного штрафа на граждан в размере тридцати тысяч рублей с конфискацией изготовленной продукции, орудий производства и сырья; на юридических лиц – пятидесяти тысяч рублей с конфискацией изготовленной продукции, орудий производства и сырья, а также административное приостановление деятельности на срок до девяноста суток в случае повторного выявления факта осуществления предпринимательской деятельности без специального разрешения.
*Инициатор предложения: Министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края*

6.3. включения в перечень статей, по которым административное наказание в виде административного штрафа не подлежит замене на предупреждение, статью 11.14.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, в

связи с тем, что, данные ограничения не позволяют уполномоченным органам в полной мере реализовать свои полномочия в сфере контроля за организацией перевозок легковым такси.

*Инициатор предложения: Управление автомобильных дорог общего пользования и транспорта Белгородской области*

6.4. В целях борьбы с нелегальным сегментом рынка такси Государственной Думе ФС РФ рекомендовать предусмотреть ужесточение ответственности для нелегальных перевозчиков, а также предусмотреть ответственность компаний, оказывающих услуги по подключению к агрегаторам.

*Инициаторы предложения: Такси «Ритм», Ё-такси*

6.5. В целях упрощения ведения деятельности таксомоторных предприятий и в связи с тем, что в настоящее время в такси преимущественно используются новые автомобили, рекомендовать Государственной Думе ФС РФ отменить ежедневный технический осмотр для автомобилей такси не старше пяти лет.

*Инициаторы предложения: Гильдия такси Московской торгово-промышленной палаты, Bolt technology*

6.6. В целях упрощения идентификации легковых такси по отношению к иным транспортным средствам и повышения безопасности Государственной Думе ФС РФ рассмотреть вопрос о введении в качестве обязательного требование установление «желтых» номеров на транспортные средства, используемые в качестве легкового такси.

В соответствии с пунктом 7.15 «Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств», являющегося приложением к постановлению Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090 «О Правилах дорожного движения», запрещена эксплуатация транспортных средств в случае, если государственный регистрационный знак транспортного средства или способ его установки не отвечает Государственному стандарту Р 50577-93 «Знаки государственные регистрационные транспортных средств. Типы и основные размеры. Технические требования» (далее – ГОСТ Р 50577-93).

Данный стандарт определяет типы и основные размеры, а также технические требования к государственным регистрационным знакам, устанавливаемым на транспортные средства.

Пунктом 3.2.1. ГОСТа Р 50577-93 предусмотрено, что на легковые такси и транспортные средства, оборудованные для перевозки более восьми человек (кроме случаев, если указанные перевозки осуществляются по заказам либо для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя), устанавливаются регистрационные знаки – 1Б (желтого цвета).

Необходимо отметить, что проведение контрольных мероприятий в данной сфере выявило большое количество транспортных средств, на которых получено разрешение на перевозку пассажиров и багажа легковым такси, не использующих автомобиль в качестве легкового такси, а также осуществление деятельности с нарушениями требований действующего законодательства.

Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 23 августа 2013 года № 533-ст «Об утверждении изменения к национальному стандарту» требование по установлению регистрационных знаков «желтого» цвета на транспортные средства, используемые в качестве легкового такси, было введено для добровольного применения.

Учитывая изложенное, обязать хозяйствующих субъектов, получивших разрешение на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, устанавливать на транспортные средства регистрационные знаки желтого цвета не представляется возможным. Данный факт отрицательно сказывается на безопасности дорожного движения.

*Инициатор предложения: Департамент транспорта и дорожного хозяйства Костромской области*

## 7. Стимулирование перехода таксомоторной отрасли на экологичные виды топлива

В целях стимулирования перехода автомобильного транспорта на альтернативные виды топлива и снижения выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух рекомендовать:

7.1. МВД России проработать вопросы упрощения процедур перерегистрации ТС, переоборудованных для использования природного газа в качестве моторного топлива.

7.2. МВД России упростить требования к сертификации исследовательских лабораторий, пунктов по освидетельствованию ГБО.

7.3. Минэнерго России, Минприроды России активизировать работу по популяризацию использования природного газа в качестве моторного топлива.

7.4. Минэнерго России предусмотреть увеличение целевого субсидирования перевода транспортных средств таксомоторных парков на метан.

7.5. Органам власти субъектов РФ предусмотреть льготы для такси, использующих природный газ в качестве моторного топлива.

*Инициатор предложений: Национальная газомоторная ассоциация*

7.6. В целях расширения использования электрических автомобилей и улучшения экологической обстановки в городах рекомендовать Государственной Думе ФС РФ, Министерству транспорта РФ, Министерству энергетики РФ, органам власти субъектов РФ ввести на федеральном и региональном уровнях системы государственной поддержки по созданию инфраструктуры и развитию электрических легковых автомобилей для таксомоторных перевозок.
*Инициатор предложения: НП «ТАМА»*

## 8. Страхование ответственности перевозчиков

В настоящее время для водителей легковых такси установлены повышенные ставки тарифа на полис обязательного страхования гражданской ответственности. Вместе с тем в целях экономии субъекты предпринимательской деятельности, планирующие начать заниматься таксомоторной деятельностью, приобретают указанные полисы по ставкам для физических лиц. При наступлении страхового случая страховые компании отказывают пострадавшим в выплатах, ссылаясь на то, что транспортное средство было застраховано в нарушение установленных тарифов и требований.

8.1. В связи с этим необходимо предусмотреть обязанность перевозчиков страховать легковые такси по повышенным ставкам страховых тарифов, установить обязанность лица, претендующего на получение разрешения, предоставлять копии полисов обязательного страхования гражданской ответственности водителей легковых такси.

8.2. Кроме того, необходимо предусмотреть ответственность перевозчика в виде приостановления или аннулирования разрешения за неисполнение указанной обязанности, а также установить запрет для служб заказа легковых такси передавать заказы перевозчикам, не исполняющим указанную обязанность.
*Инициатор предложения: Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы*

## 9. Другие вопросы

В целях совершенствования организации транспортного обслуживания населения, оптимизации транспортной нагрузки на улично-дорожную сеть и обеспечения доступности перевозок на такси «от двери до двери» Государственной Думе ФС РФ, Департаменту транспорта города Москвы, органам власти субъектов РФ рекомендовать:

9.1. Рассмотреть возможность внесения изменений в федеральное законодательство, допускающее исключение для автомобилей такси находящихся на линии при остановке под запрещающими знаками без создания помех движению:
Такси, подъехавшее по заказу имеет право стоять под любыми запрещающими знаками, не создавая помех движению - до 30 минут. (там где объективно авто будет создавать помехи – запрещающие знаки дополняются табличкой запрещающей остановку даже такси). Это дешевле чем дополнять запрещающие знаки табличкой «кроме такси».

9.2. Рассмотреть возможность внесения изменений в региональное законодательство, допускающее использование автомобилями такси платного парковочного пространства без оплаты как минимум до 30 минут.

9.3. Обязать субъекты Российской Федерации исходя из численности населения субъекта, уровня обеспеченности населения услугами общественного транспорта и развития улично-дорожной сети организовать стоянки такси в местах массового скопления людей (аэропорты, вокзалы, концертные залы, рынки, торговые центры и т.п. – как минимум на 10 мест, а так же в центральной части города) как минимум на 4 автомобиля, на расстоянии не более 1 км друг между стоянками или в непосредственной близости остановок общественного транспорта на 1–2 автомобиля в центральной части города. Стоянки оборудовать системой видеонаблюдения.
Парковочные места должны быть размечены по количеству мест для конкретной стоянки такси. Количество мест должно быть обозначено на информационном стенде парковки. Автомобили не имеющие разрешения на перевозку пассажиров, а так же такси расположенные вне разметки или с нарушением разметки-штраф 3000 рублей.
*Инициатор предложений: Общественное движение «Стоп-нелегал»*