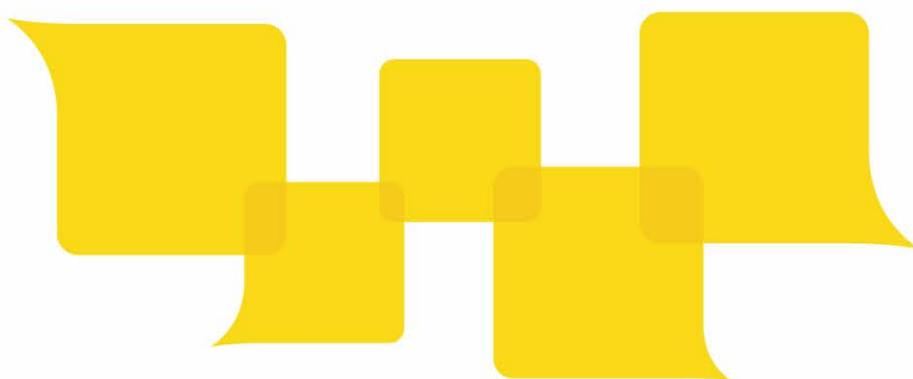




МЕФТ

VIII МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ЕВРАЗИЙСКИЙ
ФОРУМ ТАКСИ

ЕЖЕГОДНАЯ
ОБЩЕСТВЕННАЯ
РЕЗОЛЮЦИЯ



2020

ОБЩЕСТВЕННАЯ РЕЗОЛЮЦИЯ

по итогам VIII Международного Евразийского форума «ТАКСИ»

О ФОРУМЕ

19-20 ноября 2020 года в рамках Транспортной недели состоялся VIII Международный Евразийский форум «ТАКСИ». В связи с эпидемиологической обстановкой форум в 2020 году прошел в онлайн-формате.

В течение двух дней на полях форума состоялось 15 панельных и рабочих сессий, конференций, круглых столов и семинаров. В них приняли участие более 1300 человек.

Пленарное заседание «Векторы развития рынка такси в новом десятилетии» открылось приветственным словом мэра Москвы Сергея Собянина. Он пожелал успешной работы, отметив, что мероприятие является крупнейшей площадкой для обсуждения вопросов таксомоторной деятельности, повышения качества и безопасности услуг легкового такси.

Агрегаторы должны гарантировать достойный уровень зарплаты водителям такси, заявил в своем докладе заместитель мэра Москвы, руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Максим Ликсутов.

«Необходимо, чтобы правоохранительные органы могли проверить подлинность водительских прав иностранцев, кроме того нужно вменить агрегаторам обязанность гарантировать достойный уровень зарплаты водителям», – отметил Максим Ликсутов.

Обратной стороной роста количества такси является высокая аварийность и снижение уровня сервиса, рассказал заместитель руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы Дмитрий Пронин.

По его мнению, способствовать решению проблем может внедрение системы цифровых профилей водителя такси, которая позволит совершать проверки по базам данных правоохранительных органов и допускать в профессию исключительно при наличии российского водительского удостоверения.

«Для закона о такси необходимо искать сбалансированные решения, позиции федеральных и региональных органов власти, общественных организаций и перевозчиков зачастую противоречивы», – сообщил директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса РФ Алексей Бакирей.

«Главный негативный тренд цифровой трансформации – отчуждение основного участника перевозочного процесса от ответственности. Агрегаторы не прописаны ни в каких законах и позиционируют себя как информационную доску объявлений», – рассказал заместитель руководителя ГКУ ЦОДД Правительства Москвы – начальник ситуационного центра Александр Евсин.

Роскачество планирует разработать детальный стандарт качества сервиса такси. Об этом уведомил замруководителя организации Илья Лоевский.

Одной из самых ярких инициатив форума стало принятие подготовленного общественным институтом развития такси МЕФТ проекта инициативы в Цифровую повестку ЕАЭС по объединению баз данных водительских удостоверений государств ЕАЭС. Инициативу поддержит Деловой совет ЕАЭС на декабрьском съезде, – заверил модератор стратегической сессии, руководитель Секретариата Делового совета ЕАЭС Станислав Наумов.

«Принимая во внимание появление «евразийских компаний» – агрегаторов, наличие общего рынка труда для водителей легкового такси, введение электронных паспортов транспортных средств в государствах–членах Евразийского экономического союза предлагаем включить в цифровую повестку ЕАЭС проект объединения и цифровизации баз данных водительских удостоверений государств-участников союза и направить эту инициативу для проработки в Евразийскую экономическую комиссию и Департамент евразийской интеграции и стран СНГ Министерства экономического развития Российской Федерации», – доложил руководитель Центра компетенций АНО «МЕФТ» Станислав Швагерус.

Социальный риск на автомобильном транспорте должен быть сведен к минимуму, заявил на форуме директор Транспортной ассоциации Московской агломерации Норайр Блудян. Он выступил в панельной сессии «Всеобщая цифровизация: вызовы и решения для отрасли такси», где поделился своим видением механизмов регулирования рынка такси.

Правовое положение водителя такси в России оставляет желать лучшего. Такую точку зрения высказал руководитель рабочей группы «Защита прав автомобилистов» ОНФ, координатор общественного движения «Синие ведерки»

Петр Шкуматов. «Необходимо зафиксировать права и обязательства всех сторон таксомоторной деятельности, а также механизмы реализации их ответственности», – резюмировал общественный деятель.

Горячие дебаты на форуме вызвало обсуждение закона о такси. «Цель нашей дискуссии – это подготовка резолюции форума, которая будет направлена всем заинтересованным лицам в государстве, и в Государственную Думу. МЕФТ – зарекомендовавшая себя общественная платформа, которая объединяет всех участников общественных отношений в сфере такси, поэтому к итоговым документам, которые рождаются на этой платформе, в ходе обсуждений – внимание особое», – подчеркнула директор АНО «МЕФТ» Дина Горячева. Директор форума предложила оформить решения по итогам обсуждения в виде предложений в «Народную программу» политической партии Единая Россия.

В деловом пространстве форума обсудили весь спектр вопросов развития таксомоторной отрасли – от экологических проблем и предотвращения биологической угрозы до развития отраслевых социальных медиа.

Итогом работы форма является настоящая Общественная резолюция, собравшая предложения участников Форума. Резолюция будет направлена в федеральные министерства и ведомства для учета в работе, адаптации профильной государственной политики к реалиям бизнеса, совершенствования законодательства.

СОДЕРЖАНИЕ ПРЕДЛОЖЕНИЙ:

I	Основные вопросы законодательного регулирования рынка такси	стр. 4
II	Развитие цифровых инструментов регулирования и контроля	стр. 5
III	Полномочия органов власти субъектов РФ	стр. 6
IV	Регулирование деятельности служб заказа такси (агрегаторов) ...	стр. 7
V	Правовой статус и требования к водителям легкового такси	стр. 8
VI	Повышение качества услуг такси	стр. 10
VII	Стимулирование перехода таксомоторных парков на экологичные виды топлива	стр. 12
	<i>Список инициаторов.....</i>	стр. 15

I. ОСНОВНЫЕ ВОПРОСЫ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ РЫНКА ТАКСИ

1. Принять новый федеральный закон о такси и деятельности служб заказа такси (агрегаторов), учитывающий современный уровень развития технологий и учитывающий необходимость обеспечения баланса прав и обязанностей всех категорий участников общественных отношений в сфере такси.
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.
3. Предусмотреть в отраслевом законодательстве ответственность перед пассажирами всех категорий участников таксомоторных перевозок.
4. Установить дополнительные критерии допуска водителей к управлению автомобилем такси, соответствие которым будет подтверждаться документом или записью в государственном реестре.
5. Предусмотреть механизмы, гарантирующие обеспечение достойного уровня оплаты труда водителя такси, а также защиту прав водителя перед пассажирами и службами заказа такси (агрегаторами).
6. Определить минимальные требования к качеству и безопасности услуги по транспортному обслуживанию населения легковым такси.
7. Установить понятную и удобную систему внесудебного урегулирования убытков на основе страхования ответственности.
8. Наделить органы исполнительной власти субъектов РФ правом устанавливать дополнительные требования к фрахтовщикам, водителям, транспортным средствам, используемым в качестве легкового такси, а также стандартам оказания данной услуги на территории региона, в том числе предусмотреть переход государственных услуг и процедур контроля в цифровой формат на региональном уровне.
9. Сформировать федеральные реестры разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси и лиц, допущенных к управлению автомобилем такси.
10. Ввести в правовое поле деятельность по сдаче в аренду транспортного средства с разрешением на осуществление деятельности по перевозке

пассажиров и багажа легковым такси, определить и разграничить ответственность арендатора и арендодателя в случае происшествий.

11. Законодательно закрепить необходимость обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров такси.
12. Создать государственную систему поддержки внедрения “зеленых” технологий в сфере такси.

II. РАЗВИТИЕ ЦИФРОВЫХ ИНСТРУМЕНТОВ РЕГУЛИРОВАНИЯ И КОНТРОЛЯ

13. Упростить систему предрейсовых технического и медицинского осмотра на основе цифровых технологий и телемедицины, создать государственную информационную систему «электронный путевой лист».
14. Сформировать единый федеральный реестр автомобилей, имеющих разрешение на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, на основе системы электронных паспортов транспортных средств.
15. Рассмотреть возможность объединения и цифровизации баз данных водительских удостоверений государств – участников ЕАЭС в целях упрощения проверки иностранных водительских удостоверений.
16. Сформировать государственную систему идентификации, основанную на создании цифрового профиля водителя такси и доступа к этой информации в онлайн-режиме заинтересованных органов власти и бизнеса.
17. Создать действенные механизмы автоматизированного контроля и управления параметрами режима рабочего времени водителей такси.
18. Установить государственные требования к мобильным платформам по вызову такси в части безопасности персональных данных и предусмотреть ее независимую оценку.
19. 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.

20. 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 подтвержденной 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.

III. ПОЛНОМОЧИЯ ОРГАНОВ ВЛАСТИ СУБЪЕКТОВ РФ

21. Сохранить действующую норму по установлению 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. 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.
22. Наделить органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации правом устанавливать требования к автомобилям, используемым к качестве легковых такси, такие как требования к цветовой гамме кузова легковых такси, типу государственного регистрационного знака легкового такси, наличию цветографической схемы и опознавательного фонаря легковых такси, экологическому классу, наличию оборудования для перевозки маломобильных граждан.
- 22.1. Предусмотреть возможность создания системы государственной поддержки в случае установления таких требований.
- 22.2. Упростить процедуру получения государственных регистрационных знаков типа 1Б («желтых номеров»).

23. Наделить органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации полномочиями по установлению нижней планки стоимости транспортной работы по перевозке легковым такси.
24. Предусмотреть возможность субъектам РФ самостоятельно устанавливать квалификационные и иные требования к водителям такси.
25. Установить порядок проведения аттестации водителей легковых такси и наделить органы исполнительной власти субъектов РФ полномочиями по определению порядка проведения указанной аттестации.
26. Наделить органы исполнительной власти субъектов РФ правом самостоятельно устанавливать требования к форме разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, а также к процедуре подачи заявления на данное разрешение.
27. Предусмотреть возможность для субъектов РФ устанавливать региональные стандарты качества оказания услуги по перевозке пассажиров и багажа легковым такси.
28. 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, а также предусмотреть возможность бесплатной стоянки такси в зонах платной парковки и возможность остановки под запрещающими знаками, если это не создает помех дорожному движению.

IV. РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СЛУЖБ ЗАКАЗА ТАКСИ (АГРЕГАТОРОВ)

29. Установить необходимость получения агрегаторами разрешения на осуществление деятельности по приему и передаче заказов на перевозки легковым такси.
30. Законодательно обязать службы заказа такси 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 информационные системы.
31. Обязать агрегаторов проводить сверку данных о водителях с цифровыми профилями водителя такси, а также осуществлять передачу данных о

водителях такси, находящихся на линии, в региональные автоматизированные информационные системы.

32. Обязать агрегаторов проверять наличие разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, а также страхового полиса с отметкой «такси». Законодательно запретить агрегаторам передавать заказы лицам, не имеющим разрешения и соответствующего страхового полиса.
33. 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.
34. Исключить возможность установления стоимости услуг службами заказа такси, так как в них не заложена стоимость осуществления деятельности перевозчика.
35. Обязать агрегаторов гарантировать водителям такси достойный уровень оплаты труда не ниже, чем у профессионального водителя автобуса городского перевозчика, вне зависимости от размера комиссий и применения маркетинговых тарифов.
36. Определить правовой статус агрегатора в качестве контролера соблюдения всего комплекса требований законодательства к водителю и автомобилю такси.
37. Обязать службы заказа такси регистрироваться в налоговых органах субъектов РФ.
38. В целях обеспечения прав водителей, обязать агрегатора раскрывать водителям информацию об алгоритмах распределения заказов, формировании рейтинга водителя и причинах отключения от сервиса.

V. ПРАВОВОЙ СТАТУС И ТРЕБОВАНИЯ К ВОДИТЕЛЯМ ЛЕГКОВОГО ТАКСИ

39. Предусмотреть в законодательстве отдельную систему регистрации водителей для допуска к осуществлению перевозок легковым такси.
40. В целях обеспечения высокого уровня подготовки водителей такси, обеспечения безопасности перевозок 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, межнациональной рознью, хищением чужого имущества,
 - отсутствие судимости по тяжким статьям УК РФ,
 - возможность проверки и документального подтверждения перечисленных пунктов.
41. Установить наличие российского водительского удостоверения в качестве критерия допуска к осуществлению деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси.
42. Официально закрепить в законодательстве понятие «самозанятый водитель», регламентировать его деятельность, включить самозанятых в действующие гражданско-правовые механизмы распределения ответственности, и предусмотреть возможность получения разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси.
43. В целях защиты прав водителей такси рекомендовать установить требования к пассажирам и их поведению, а также ответственности при неправомерных действиях с их стороны:
- 43.1. требования к пассажирам и ответственность пассажиров легкового такси должны соответствовать требованиям пассажиров регионального наземного транспорта,

- 43.2. выявление, пресечение неправомерных действий осуществляется исполнителем заказа,
- 43.3. при выявлении нарушений пассажиром, исполнитель заказа имеет право отказать в выполнении заказа и удержать стоимость услуги в полном объеме выполненных работ,
- 43.4. при отказе пассажира оплачивать услугу после выявления и пресечения нарушения ответственность за возмещение стоимости услуг несет служба заказа такси, предоставившая информацию о заказе исполнителю.
- 44. Законодательно закрепить возможность ведения водителем фото-видео-фиксации в салоне автомобиля такси.

VI. ПОВЫШЕНИЕ КАЧЕСТВА УСЛУГ ТАКСИ

- 45. Учитывая практику функционирования саморегулируемых организаций в сфере транспортного обслуживания населения легковыми такси в регионах Российской Федерации рассмотреть следующие направления развития саморегулирования в такси:
 - 45.1. Создание цифровых платформ саморегулирования региональными СРО и объединениями бизнеса, включающим в себя цифровые профили водителей, автомобилей и таксопарков;
 - 45.2. Интеграция цифровых платформ саморегулирования с региональными уполномоченными органами исполнительной власти в области осуществления государственного регионального контроля перевозок пассажиров и багажа легковыми такси;
 - 45.3. Объединение региональных СРО такси в отраслевой союз саморегулируемых организаций с целью разработки и внедрения единых стандартов, правил и кодексов деятельности такси в Российской Федерации.
- 46. 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.

47. 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.
48. В целях повышения доступности услуг такси для маломобильных граждан рекомендовать:
 - 48.1. Общественному совету федерального партийного проекта «Единая страна – доступная среда» совместно с региональными органами власти провести анкетирование пользователей Социального такси с целью выявления потребности в повышении качества.
 - 48.2. Рекомендовать уполномоченным органам в рамках государственных (муниципальных) закупок при определении подрядчика по перевозке пассажиров с инвалидностью в системе Социального такси включение в техническое задания обязательного критерия для водителей таких автомобилей об оказании помощи пассажирам, в том числе инвалидам-колясочникам. А, в целях исполнения данного поручения Министерству транспорта России разработать программы подготовки и обучения водителям легкового такси навыкам работы и общения с инвалидами.
 - 48.3. Уполномоченным органам и Комитету по транспорту Государственной Думы ФС РФ, рекомендовать таксомоторным организациям и службам заказа такси, обеспечения в приложениях по вызову такси технической функции заказа оборудованного автомобиля для перевозки людей с ОВЗ, в том числе инвалидов-колясочников, и установление дополнительных требований к таксопаркам-партнерам о наличии специально оборудованных

автомобилей для перевозки инвалидов-колясочников в количестве не менее 10% от автопарка.

48.4. Рекомендовать Министерству промышленности и торговли России совместно с региональными органами власти проработать вопрос о снижении стоимости адаптированных для перевозки маломобильных граждан автомобилей до уровня стоимости обычного (неадаптированного) автомобиля, в том числе определить механизм поддержки службы социального такси.

49. В целях повышения качества противоэпидемических мер, принимаемых для борьбы с распространением новой коронавирусной инфекции рекомендовать:

49.1. Органам власти субъектов РФ рассмотреть возможность выделения средств на государственную поддержку предприятий отрасли такси в части компенсации расходов на санитарную обработку и установке дополнительного оборудования на транспортные средства, используемые в качестве такси.

49.2. Органам власти субъектов РФ рассмотреть возможность проведения дополнительной разъяснительной работы с транспортными компаниями и пассажирами в отношении необходимости и содержания мер противоэпидемической безопасности.

VII СТИМУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕХОДА ТАКСОМОТОРНЫХ ПАРКОВ НА ЭКОЛОГИЧНЫЕ ВИДЫ ТОПЛИВА

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

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

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

- 50.3. Минэнерго России, Минприроды России активизировать работу по популяризацию использования природного газа в качестве моторного топлива.
 - 50.4. Минэнерго России предусмотреть увеличение целевого субсидирования перевода транспортных средств таксомоторных парков на метан.
 - 50.5. Органам власти субъектов РФ предусмотреть льготы для такси, использующих природный газ в качестве моторного топлива.
51. Упростить процедуру внесения изменений в конструкцию ТС, как в части перевода ТС на ГМТ, так и в целом по вносимым изменениям, до 3х шагов
- 51.1. Исключить организации-операторов технического осмотра из схемы;
 - 51.2. Исключить органы ГИБДД из схемы, ввиду отсутствия у данных органов, аккредитации на возможность оценки соблюдения или несоблюдения правил, стандартов, технических норм;
 - 51.3. Переподчинить операторов технического осмотра из под контроля РСА под контроль Росаккредитации;
 - 51.4. Определить статус документа «Диагностическая карта», или заменить данный документ Сертификатом соответствия;
 - 51.5. Проводить технический осмотр, в случае внесения изменений в конструкцию автомобиля, в срок, окончания даты ранее выданных документов («Диагностической карты» и полиса ОСАГО);
 - 51.6. Обязать органы ГИБДД беспрепятственно вносить изменения в ПТС и СТС при получении заявления от собственника, в случае перевода ТС на ГМТ, при наличии у собственника (заявителя) копий аккредитаций и заключений от лабораторий (центров) проводивших тех. экспертизу, а также, копий сертификатов/деклараций соответствия на ГБО.
52. 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.

53. Ввести преференции для владельцев электротранспорта:
- снижение стоимости проезда по платным дорогам;
 - бесплатное использование парковочного пространства;
 - проезд по «выделенным» полосам для общественного транспорта;
 - снижение транспортного налога;
 - развитие зарядной инфраструктуры.

СПИСОК ИНИЦИАТОРОВ

1. Bolt technology
2. Flt-Navigator
3. SmartMobility
4. VIST-M
5. Ассоциация «СРО «МОАТП»
6. Ассоциация операторов такси и диспетчерских служб Ульяновской области
7. Бюро Икс, сетевое издание
8. Гильдия автошкол России, НП
9. Глонасс, НП
10. ГУОБДД МВД РФ
11. Движение без опасности, экспертный центр
12. Департамент транспорта и дорожного хозяйства Костромской области
13. Департамент транспорта и дорожного хозяйства Ямало-Ненецкого автономного округа
14. Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы
15. Институт повышения квалификации и переподготовки кадров транспортно-дорожного комплекса (ИПК МАДИ)
16. Комитет по транспорту г. Санкт-Петербурга
17. Лаборатория умного вождения
18. Межрегиональный профсоюз «Таксист»
19. МЕФТ, АНО
20. Министерство транспорта Архангельской области
21. Министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края
22. Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области
23. Министерство транспорта РФ
24. Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения МВД РФ
25. Национальная газомоторная ассоциация
26. Национальный совет такси
27. Национальный союз страховщиков ответственности
28. Общероссийский союз пассажиров
29. Общественное межрегиональное движение за регулирование отрасли таксомоторных перевозок

30. Общественный форум «Безопасность на транспорте», АНО
31. Очаково, такси
32. Петербургское такси «068», ГК
33. Профсоюз «Возрождение»
34. Рабочая группа «Защита прав автомобилистов» Общероссийского народного фронта
35. Ритм, такси
36. Роскачество
37. Российский автотранспортный союз
38. Светцов М.В., ИП
39. Сервис заказа такси «Maxim»
40. Синие ведерки, Общественное движение
41. Соют такси, АТП
42. Стоп-нелегал, Общественное движение
43. Торгово-промышленная палата Самарской области
44. Транспортная ассоциация Московской агломерации
45. Ульяновская областная торгово-промышленная палата
46. Управление автомобильных дорог общего пользования и транспорта Белгородской области
47. Центр Компетенций «Цифровая трансформация бизнеса» Фонда развития цифровой экономики
48. Центр организации дорожного движения г. Москвы
49. ЦК РОСПРОФТРАНСДОР
50. Электронный паспорт, АО