РЕЗОЛЮЦИЯ

8–9 августа 2013 года в Санкт-Петербурге состоялся Международный Евразийский форум «ТАКСИ». Форум прошел при поддержке и участии Государственной Думы ФС РФ, Национального Совета Такси, Международного союза автомобильного транспорта (IRU), Евразийской Экономической Комиссии, Министерства транспорта РФ, профильных органов исполнительной власти более 40 регионов России, представителей коммерческих и некоммерческих организаций из 10 государств мира.

Легковое такси является одним из самых сложных видов предпринимательской деятельности с точки зрения нормативно-правового регулирования. На территории стран Евразийского пространства совсем недавно начался процесс формирования адекватного правого фундамента. В результате этого наряду с позитивными результатами реформирования появилось и множество проблемных ситуаций, требующих эффективных решений.

В таких условиях особенно ценным становится международный опыт организации и регулирования таксомоторных перевозок. Многие страны Европейского Союза уже прошли этап хаотичного рынка и смогли выработать понятные и действенные «правила игры». Именно поэтому Международный Евразийский форум «ТАКСИ» был призван стать единственной в своем роде на всем постсоветском пространстве дискуссионной площадкой, на которой представители профессионального сообщества и всех заинтересованных сторон смогут обсудить передовой опыт и предложить конструктивные ответы на вызовы, стоящие перед таксомоторной отраслью евразийских государств.

Основными темами деловой программы Форума стали: международный опыт организации таксомоторных перевозок, евразийская практика нормативно-правого регулирования в сфере легкового такси, совершенствование федерального и регионального законодательства, место такси в транспортной системе современного мегаполиса, ведение бизнеса в сфере легкового такси, саморегулирование в таксомоторной отрасли.

Особое место в деловой программе было отведено для обсуждения наиболее значимых проблем российской таксомоторной индустрии, таких, как цветовая унификация автопарка, борьба с нелегальным извозом, отсутствие необходимой городской инфраструктуры, проблемы автострахования в сфере легкового такси, саморегулирование и развитие общественного контроля, а также совершенствование регионального законодательства.

Открыл работу Форума В.И. Лысаков, первый заместитель председателя Комитета Государственной Думы по конституционному законодательству и государственному строительству, председатель Национального Совета такси, крупнейшей российской некоммерческой организации в сфере легкового такси. В ходе работы Форума Вячеславом Ивановичем были подняты такие проблемы в сфере таксомоторных перевозок, как неисполнение действующего федерального законодательства в сфере легкового такси со стороны некоторых субъектов РФ, установивших единую цветовую гамму; установление Министерством транспорта РФ обязательств по оснащению автомобилей-такси системой

партнеры форума PEUGEOT HALE electronic MEDIACAB МАДИВ
Conference Point оператор форума

ГЛОНАСС начиная с 1 января 2014 года; практика необоснованных отказов в автостраховании владельцем автомобилей-такси по ОСАГО со стороны страховых компаний; квотирование на рынке легкового такси и др.

В пленарном заседании Форума выступил с докладом С.А. Аристов, статс-секретарь — заместитель министра транспорта РФ, посвященном основным направлением государственной политики Российской Федерации в сфере автомобильного и городского пассажирского транспорта. Сергей Алексеевич рассказал участникам Форума о деятельности Министерства транспорта РФ в сфере городских регулярных и нерегулярных перевозок и рабочих планах Министерства на ближайшую перспективу в данной сфере.

В работе Форума принял участие К.Б. Абсаттаров, председатель Комитета транспортного контроля Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, который выступил с докладом, посвященном опыту нормативно-правового регулирования в сфере легкового такси Республики Казахстан. Кайрат Бектаевич отметил основные проблемы, с которыми приходится сталкиваться государственным органам исполнительной власти Казахстана в сфере легкового такси, а также поделила опытом их решения.

Также активное участие в работе Форума приняли Е.В. Фанаева, председатель Федерального совета Всероссийской политической партии «Автомобильная Россия»; Л.М. Липсиц, заместитель генерального директора Агентства автомобильного транспорта Министерства транспорта РФ; Д.В. Пронин, заместитель руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы; С.В. Попов, председатель Комитета по транспорту Санкт-Петербурга; С.В. Никитина, вице-президент Российского союза автостраховщиков; Д.В. Кравцов, директор Департамента транспортного обеспечения эксплуатации специализированных автопарков АНО «Транспортная дирекция Олимпийских игр» и др.

Участники I Международного Евразийского форума ТАКСИ обращаются к В.И. Лысакову, первому заместителю председателя Комитета Государственной Думы по конституционному законодательству и государственному строительству, председателю Национального Совета такси, с призывом выступить с инициативами по выполнению следующих мероприятий:

партнеры форума PEUGEOT HALE electronic MEDIACAB МАДИВ
Conference Point оператор форума

1. **Цветовая унификация таксопарков**

1.1. Комитету Государственной Думы по транспорту рассмотреть возможность выступления с законодательной инициативой, предусматривающей внесение изменений в пп. «в», п. 1, ч. 16, ст. 9 Федерального закона от 21 апреля 2011 года № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» с целью уточнения минимального количества цветовых гамм кузова легкового такси, отведенного для выбора субъектам РФ. Предлагаем законодательно установить обязательный минимум из 3 цветовых гамм в случае реализации субъектом РФ своих полномочий в данной сфере.

Пояснение: первая редакция Федерального закона от 21 апреля 2011 года № 69-ФЗ, предусматривала введение не менее одной цветовой гаммы. Принятая через год редакция Федерального закона от 23.04.2012 № 34-ФЗ, ныне действующая, в пп. «в», п. 1, ч. 16, ст. 9 устанавливает, что «легковое такси должно соответствовать установленным **цветовым гаммам** кузова в случае установления такого требования законами субъектов Российской Федерации» — то есть, минимум 2-м различным цветовым гаммам. В результате из-за относительно небольшого срока внесения изменений в действующий Закон, и использования Законодателем множественной числовой формы существительного, в ряде субъектов РФ законодательно был закреплен один цвет для кузова легкового такси. Поэтому мы — участники Форума — предлагаем уточнить данную формулировку в федеральном законе для устранения двусмысленности.

1.2. Генеральной прокуратуре РФ провести проверку на соответствие регионального законодательства в сфере легкового такси нормам Федерального закона от 21 апреля 2011 года № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в регионах, установивших вопреки федеральному законодательству единую цветовую гамму.

Пояснение: необходимо привести региональное законодательство в соответствие с действующими нормами Федерального закона от 21 апреля 2011 года № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

1.3. Органам исполнительной власти субъектов РФ, осуществляющим нормативно-правовое регулирование в сфере легкового такси, рассмотреть возможность разработки и реализации программ поддержки частного бизнеса при переходе к единым цветовым гаммам.

Пояснение: цвет такси — визитная карточка города, региона, в связи с чем участники Форума обращаются к представителям региональной власти с просьбой учесть положительный опыт г. Москвы по реализации программы субсидирования лизинговых платежей при закупки транспортных средств необходимого цвета для легкового такси, и разработать подобные программы поддержки малого и среднего бизнеса.

1.4. Федеральной антимонопольной службе России разработать программу борьбы с ценовыми сговорами на рынке легкового такси при работе на крупных объектах

партнеры форума PEUGEOT HALE electronic MEDIACAB МАДИВ
Conference Point оператор форума

транспортной инфраструктуры, а также по противодействию попыткам монополизации рынка со стороны крупных таксомоторных компаний.

Пояснение: предприятия малого и микро- бизнеса в настоящее время фактически не имеют доступа в крупных городах к объектам транспортной инфраструктуры: аэропортам, железнодорожным вокзалам, автомобильным вокзалам, морским и речным вокзалам, из-за политики администраций вышеозначенных объектов и деятельности крупных таксомоторных компаний.

1.5. Министерству Внутренних Дел РФ рассмотреть возможность внесения изменений в Приказ МВД РФ от 24.11.2008 № 1001 (ред. от 29.08.2011) для упрощения процедуры перерегистрации транспортного средства, используемого в качестве автомобиля-такси, оклеенного пленкой отличного цвета от первично зарегистрированного.

Пояснение: в случае установление субъектом РФ единых цветовых гамм самоклеющаяся пленка становится наиболее оптимальным средством для «перекраски» автомобиля, при этом существует проблема регистрации (перерегистрации) подобного транспортного средства в ГИБДД в связи с изменением цвета.

2. Нелегальный извоз

2.1. Министерству Внутренних Дел РФ рассмотреть возможность создания специализированного подразделения по борьбе с нелегальным извозом в сфере легкового такси.

2.1.1. Министерству Внутренних Дел РФ рассмотреть возможность возложения функции по борьбе с нелегальным извозом на Государственную инспекцию безопасности дорожного движения с соответствующим расширением полномочий.

Пояснение: нелегальный извоз является устойчивым фактором роста дорожной опасности и криминализации всего рынка автомобильных перевозок, в связи с чем необходимо усилить работу правоохранительных органов по данному направлению.

2.2. Министерству Внутренних Дел РФ рассмотреть возможность создания публичного реестра транспортных средств, задействованных в перевозках пассажиров и багажа с помощью легкового такси без лицензии.

Пояснение: данное предложение нацелено на создание механизма общественного контроля, когда каждый потребитель услуг легкового такси получит возможность проверки легальности ведения предпринимательской деятельности.

2.3. Комитету Государственной Думы по конституционному законодательству и государственному строительству рассмотреть возможность выступления с

партнеры форума PEUGEOT HALE electronic MEDIACAB МАДИВ
Conference Point оператор форума

законодательной инициативой по внесению изменений в КоАП РФ, согласно которым транспортное средство, задействованное в нелегальном извозе — ведении незаконной предпринимательской деятельности в сфере легкового такси — должно подвергаться принудительной эвакуации на штрафстоянку и удержанию на время ведения административного делопроизводства.

> Пояснение: данная норма предусматривает крайне эффективные косвенные санкции по отношению к лицу, занимающемуся нелегальным извозом: значительный размер оплаты за услуги штрафстоянки и изъятие транспортного средства из экономического оборота на несколько месяцев.

2.4. Комитету Государственной Думы по конституционному законодательству и государственному строительству рассмотреть возможность выступления с законодательной инициативой по внесению изменений в п. 2.1, ст. 12.3 КоАП РФ для значительного повышения размера штрафа, предусмотренного за оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа, водителем, не имеющим при себе разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, с целью противодействия нелегальному извозу.

2.5. Комитету Государственной Думы по конституционному законодательству и государственному строительству рассмотреть возможность выступления с законодательной инициативой по внесению изменений в п. 3, ст. 11.14.1 «Нарушение правил перевозок пассажиров и багажа легковым такси» КоАП РФ для кратного увеличения штрафов, предусмотренных за отсутствие цветографической схемы на бортах автомобиля и (или) опознавательного фонаря, с целью противодействия нелегальному извозу.

2.6. Комитету Государственной Думы по конституционному законодательству и государственному строительству рассмотреть возможность выступления с законодательной инициативой по внесению изменений в п. 2, 3, 4 ст. 11.14.2 «Нарушение правил перевозок пассажиров и багажа по заказу» КоАП РФ, для кратного увеличения штрафов за предусмотренных за перевозку пассажиров и багажа по заказу без заключения письменного договора фрахтования; взимания платы с неопределенного круга лиц; посадку пассажиров без документов, подтверждающих их право на проезд, с целью противодействия нелегальному извозу.

2.7. Комитету Государственной Думы по конституционному законодательству и государственному строительству рассмотреть возможность выступления с законодательной инициативой по внесению изменений в п. 3, ст. 12.4 КоАП РФ, предусматривающих значительное увеличение суммы штрафа за незаконное нанесение на наружные поверхности транспортного средства цветографической схемы легкового такси, с целью противодействия нелегальному извозу.

2.8. Национальному Совету такси, как крупнейшему отраслевому объединению участников рынка таксомоторных перевозок, разработать информационный проект для ведения просветительской деятельности и оказания консультативной помощи нелегальным извозчикам, желающим легализоваться.

партнеры форума PEUGEOT HALE electronic MEDIACAB МАДИВ
Conference Point оператор форума

Пояснение: многие участники рынка легкового такси, занимающиеся нелегальным извозом, просто не осведомлены о необходимых требованиях, процедурах, и, конечно, штрафных санкциях, следующих за их нарушения, в связи с чем возникает необходимость ведения просветительской деятельности среди данной группы населения.

3. Диспетчерские службы

3.1. Комитету Государственной Думы по транспорту рассмотреть возможность выступления с законодательной инициативой, предусматривающей введение понятий и определений «Диспетчерская служба» и «Информационные услуги в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси» в Федеральный закон № 69-ФЗ.

3.1.1. Комитету Государственной Думы по транспорту разработать нормативно-правовой механизм для включения в правовое поле диспетчерских служб и служб информационной поддержки как участников рынка, оказывающих услуги в сфере легкового такси.

Пояснение: данная категория участников рынка — диспетчерские службы — в настоящее время находится вне правого поля. Кроме того, диспетчерские службы, не имея собственного таксопарка, аккумулируют потребительские заказы и зачастую передают их лицам, не имеющим разрешение на ведение предпринимательской деятельности в сфере легкового такси.

3.2. Комитету Государственной Думы по конституционному законодательству и государственному строительству рассмотреть возможность выступления с законодательной инициативой о внесении в КоАП РФ положения, которые предусматривают введение санкций по отношению к диспетчерским службам, оказывающим информационные услуги лицам, не имеющим лицензии на ведения предпринимательской деятельности в сфере легкового такси, с целью противодействия нелегальному извозу.

3.3. Министерству юстиции РФ рассмотреть возможность отказа диспетчерским службам и службам информационной поддержки в государственной регистрации по коду Общероссийского классификатора видов экономической деятельности (ОКВЭД) 60.23 — деятельность прочего сухопутного пассажирского транспорта, как несоответствующему выбранному виду предпринимательской деятельности; и осуществлять регистрацию по коду 60.22 — деятельность такси.

4. Автострахование в сфере легкового такси

4.1. Российской ассоциации автостраховщиков совместно с Национальным Советом такси в связи с устойчивой практикой неправомерного отказа со стороны страховых компаний в обязательном страховании гражданской ответственности

владельцам транспортных средств, используемых в качестве такси, разработать проект механизма привлечения к гражданской и административной ответственности недобросовестных страховщиков. Внести соответствующие изменения в кодекс профессиональной этики работников сферы автострахования.

4.2. Правительству РФ совместно с Министерством финансов РФ рассмотреть возможность снижения страховых тарифов для транспортных средств, используемых в качестве легкового такси.

4.3. Министерству финансов РФ рассмотреть возможность увеличения максимальной суммы страховой выплаты по европротоколу, а также перечня случаев, при которых данной процедурой могут воспользоваться участники дорожно-транспортного происшествия.

5. Налоговая политика в сфере легкового такси

5.1. Правительству РФ совместно с Комитетом Государственной Думы по труду, социальной политике и делам ветеранов рассмотреть возможность выступления с законодательной инициативой, предусматривающей внесения изменений в Федеральный закон от 23 июля 2013 года № 237-ФЗ «О внесении изменений в статью 22 федерального закона «Об обязательном пенсионном страховании в Российской Федерации» и статьи 14 и 16 федерального закона «О страховых взносах в Пенсионный фонд Российской Федерации, Фонд социального страхования Российской Федерации, Федеральный Фонд обязательного медицинского страхования», вступающего в силу с 1 января 2014 г., с целью значительного увеличения максимального размера ежегодного дохода с 300 тыс. руб., позволяющего предпринимателям производить отчисления в Пенсионный фонд РФ по фиксированной ставке.

> Пояснение: представители малого и микро- бизнеса составляют основную массу участников рынка легкового такси, в связи с чем значительное повышения размера отчислений в пенсионный фонд для индивидуальных предпринимателей стало тяжкой ношей, иногда — запретительной мерой. Данное обстоятельство способствует уходу в тень части легальных предпринимателей, что, в свою очередь, служит фактором криминализации всего рынка автомобильных перевозок.

5.2. Комитету Государственной Думы по бюджету и налогом рассмотреть возможность выступления с законодательной инициативой по внесению изменений в Федеральный закон № 402-ФЗ от 6 декабря 2011 года «О бухгалтерском учете» для снятия обязательств по ведению бухгалтерского учета с субъектов малого бизнеса (микро- и малых предприятий), использующих упрощённую систему налогообложения, с целью стимулирования развития малого предпринимательства.

5.3. Комитету Государственной Думы по бюджету и налогом рассмотреть возможность выступления с законодательной инициативой по внесению изменений в 28 гл. «Транспортный налог» Налогового кодекса с целью изъятия лиц из числа

партнеры форума PEUGEOT HALE electronic MEDIACAB МАДИВ
Conference Point оператор форума

налогоплательщиков транспортного налога, на которых зарегистрированы транспортные средства, используемые в качестве такси.

5.4. Налоговый кодекс РФ в ч. 3, ст. 356 НК РФ предоставляет субъектам РФ право устанавливать налоговые льготы по транспортному налогу, в связи с чем участники Форума предлагают рассмотреть законодательным органам государственной власти субъектов РФ возможность освобождения лиц, указанных при регистрации транспортных средств, используемых в качестве автомобилей-такси, от уплаты транспортного налога, с целью стимулирования развития малого предпринимательства.

5.5. Комитету Государственной Думы по бюджету и налогом рассмотреть возможность выступления с законодательной инициативой по освобождению от уплаты налогов впервые зарегистрированных индивидуальных предпринимателей и юридических лиц, с целью стимулирования развития малого предпринимательства.

6. Кадровое обеспечение отрасли таксомоторных перевозок

6.1. Министерству труда и социального развития РФ совместно с Национальным Советом такси разработать профессиональный стандарт «Водитель такси».

6.2. Министерству образования и науки РФ разработать проект федерального государственного образовательного стандарта начального профессионального и среднего профессионального образования для специальности «Водитель такси».

6.3. Комитету Государственной Думы по труду, социальной политике и делам ветеранов рассмотреть возможность выступления с законодательной инициативой по внесению изменений в Трудовой кодекс РФ, с целью упрощения документооборота, предусмотренного Законом, при оформлении трудовых отношений между работником и работодателем — индивидуальным предпринимателем.

Пояснение: зачастую штат малого предприятия в сфере легкового такси — это 2–3 человека, в связи с чем обязательное ведение кадровой документации является серьезным бременем для индивидуального предпринимателя.

6.4. Национальному Совету такси разработать кодекс профессиональной этики ведения предпринимательской деятельности и стандарт качества оказываемых услуг.

Пояснение: отрасль легкового такси в России достигла того уровня кооперации, при котором становится возможным говорить о стандартах профессиональной деятельности.

партнеры форума PEUGEOT HALE electronic MEDIACAB МАДИВ
Conference Point оператор форума

7. Безопасность на транспорте в сфере таксомоторных перевозок

7.1. Министерству транспорта РФ рассмотреть возможность внесения изменений в приказ Минтранса России от 26 января 2012 г. № 20 «Об утверждении Порядка оснащения транспортных средств, находящихся в эксплуатации, включая специальные транспортные средства, категории M, используемых для коммерческих перевозок пассажиров, и категории N, используемых для перевозки опасных грузов, аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS» для освобождения транспортных средств категории M1, используемых в коммерческих перевозках легковом такси, от необходимости оснащения аппаратурой ГЛОНАСС.

> Пояснение: легковое такси — вид нерегулярного городского автомобильного транспорта, прибывающий в постоянном поиске клиентов, в связи с чем навигационное оборудование не может служить инструментом повышения уровня дорожной безопасности, и является излишним.

7.2. Министерству транспорта РФ разработать стандарт технической безопасности для транспортных средств, используемых в качестве легкового такси, с целью повышения безопасности при пассажирских перевозках.

> Пояснение: на сегодняшний день в федеральном законодательстве отсутствует перечень необходимых технических характеристик, которым должно соответствовать транспортное средство, используемое в качестве автомобиля-такси.

7.3. Министерству внутренних дел РФ внести изменения в 19 ст. приказа МВД РФ от 7 декабря 2000 г. № 1240 «Об утверждении нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по техническому надзору» с целью исключения юридических лиц, обладающих на правах хозяйственного ведения лицензированными транспортными средствами для осуществления перевозок пассажиров и багажа посредством легкового такси, от необходимости заведения наблюдательного дела в связи с фактическим дублированием содержания формы наблюдательного дела и путевого листа ежедневного технического осмотра.

7.4. Комитету Государственной Думы по транспорту рассмотреть возможность выступления с законодательной инициативой по освобождению транспортных средств, используемых в перевозках с помощью легкового такси, от необходимости проходить технический осмотр с периодичность раз в 6 месяцев.

> Пояснение: Федеральный закон от 21 апреля 2011 года № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» обязывает перед выпуском на линию легкового такси проводить ежедневный технический осмотр с занесением данных осмотра в путевой лист — документ строгой отчетности. В связи с этим участники Форума находят возможным предоставить право таксомоторным компаниям проходить государственный технический осмотр в общем порядке — то есть, 1 раз в год.

партнеры форума PEUGEOT HALE electronic MEDIACAB МАДИВ
Conference Point оператор форума

8. Городская инфраструктура для ведения таксомоторного бизнеса

8.1. Главному управлению по обеспечению безопасности дорожного движения МВД РФ рассмотреть возможность допуска легкового такси к выделенным полосам для движения общественного транспорта.

8.2. Главному управлению по обеспечению безопасности дорожного движения МВД РФ рассмотреть возможность разрешения для легкового такси не соблюдать правила: 3.1 — «Въезд запрещен» и 3.27 — «Остановка запрещена».

Пояснение: легковое такси, по сути, являясь частью системы общественного транспорта, должно обладать правами регулярного пассажирского транспорта. Данная мера направлена на стимулирование легализации нелегальных извозчиков и поощрение легальных таксомоторных компаний.

9. Совершенствование нормативно-правовой базы в сфере легкового такси

9.1. Комитету Государственной Думы по конституционному законодательству и государственному строительству и Комитету Государственной Думы по транспорту рассмотреть возможность выступления с законодательной инициативой, предусматривающей разделение участников рынка легкового такси на две категории: первая получит право принимать заказы без ограничений (и с улицы, и по вызову) при условии соблюдения всех установленных Законом требований; вторая — исключительно по вызову, но с правом на упрощенный набор требований к ведению предпринимательской деятельности.

Пояснение: сегодня данная практика нормативно-правового регулирования реализуется в Нью-Йорке, которая является одной из самых прогрессивных систем управления такси. На сегодняшний день в федеральном законодательстве России существует две «сталкивающиеся» друг с другом правовые формы извоза: перевозка пассажиров и багажа с помощью легкового такси и перевозка по заказу. Для легкового такси Федеральный закон от 21 апреля 2011 года № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» установил целый ряд обязательных требований, в то время как в отношении перевозки по заказу существует минимальный набор условий выхода на рынок, который, фактически сводится к правилам оформления оферты. Сложившаяся правовая ситуация позволяет недобросовестным предпринимателем уклоняться от действия 69-ФЗ, в то время как рецепция опыта Нью-Йорка может стать приемлемым решением для всех заинтересованных сторон.

9.2. Национальному Совету такси как крупнейшему отраслевому объединению участников рыка в сфере легкового такси разработать проект единых государственных стандартов в сфере таксомоторных перевозок.

9.3. Комитету Государственной Думы по транспорту рассмотреть возможность выступления с законодательной инициативой по внесению изменений в Федеральный закон от 21 апреля 2011 года № 69-ФЗ, предусматривающих

партнеры форума PEUGEOT HALE electronic MEDIACAB МАДИВ
Conference Point оператор форума

установление максимального предела стоимости лицензии, выдаваемой ответственными органами исполнительной власти субъектов РФ.

Пояснение: стоимость лицензии варьируется в зависимости от региона в приделах от 0 до 3–4 тыс. руб., при этом отсутствует финансовое обоснование выбора того или иного размера взимаемой платы.

9.5. Комитету Государственной Думы по транспорту рассмотреть возможность выступления с законодательной инициативой по внесению изменений в ч. 24, ст. 9 Федерального закона от 21 апреля 2011 года № 69-ФЗ, предусматривающей изъятие положения о предоставлении права субъектам РФ устанавливать ограничения на максимальное количество транспортных средств, используемых в качестве такси.

Пояснение: По мнению участников Форума, квотирование в сфере легкового такси создаст условия для монополизации рынка, ограничит конкуренцию, а также будет способствовать росту коррупции в профильных органах исполнительной власти субъектов РФ.

9.6. Высшим должностным лицам субъектов РФ (руководителям высших исполнительных органов государственной власти субъектов РФ) рассмотреть возможность увеличения бюджета уполномоченных государственных органов исполнительной власти, ответственных за нормативно-правовое регулирование в сфере легкового такси.

Пояснение: участники рынка легкового такси отмечают, что уровень финансовой обеспеченности профильных органов исполнительной власти, отвечающих за регулирование деятельности в сфере легкового такси, не соответствует масштабу стоящих перед ними задач. Вышеозначенный факт снижает эффективность государственного управления, а также создает основу для безнаказанного ведения нелегальной предпринимательской деятельности в сфере легкового такси.

партнеры форума PEUGEOT HALE electronic MEDIACAB МАДИВ
Conference Point оператор форума