



РЕЗОЛЮЦИЯ МЕФТ ПО ВОПРОСАМ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ ТАКСИ И ГОРОДСКОЙ МОБИЛЬНОСТИ ЗА 2024 ГОД





АНО «Центр содействия инициативам по развитию пассажирских перевозок легковым автомобильным транспортом и городской мобильности»

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЕВРАЗИЙСКИЙ
ФОРУМ ТАКСИ  anomeft.com

Автономная некоммерческая организация «Центр содействия инициативам по развитию пассажирских перевозок легковым автомобильным транспортом и городской мобильности» — отраслевой негосударственный институт содействия развитию таксомоторных перевозок и городской мобильности населения.

РЕЗОЛЮЦИЯ МЕФТ ПО ВОПРОСАМ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ ТАКСИ И ГОРОДСКОЙ МОБИЛЬНОСТИ ЗА 2024 ГОД

МЕФТ является общественным институтом развития отрасли такси и городской мобильности. Важнейшее направление деятельности МЕФТ — взаимодействие с федеральными, региональными органами власти РФ, службами заказа легкового такси, перевозчиками, научным и экспертным сообществами со всего Евразийского пространства, выработка консолидированных решений с целью упорядочивания деятельности в сфере легальных таксомоторных перевозок, содействие повышению безопасности и прозрачности отрасли.

На протяжении всего года МЕФТ проводил работу с участниками отрасли по формированию инициатив, направленных на совершенствование рынка. Одним из итогов данной работы является общественная Резолюция.

В Резолюцию вошли предложения, высказанные и обсужденные в ходе XII Международного Евразийского форума «Такси» (далее — Форум), который состоялся 1–2 августа 2024 года в Москве, а также III межрегионального Совещания представителей отраслевых органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере легкового такси (16–17 мая 2024 года, г. Нижний-Новгород).

Международный Евразийский форум «Такси» более 10 лет является ведущей площадкой для всех действующих и потенциальных участников отрасли и традиционно проходит при поддержке и участии Совета Федерации и Государственной Думы ФС РФ, Министерства транспорта РФ, Министерства промышленности и торговли РФ, Правительства Москвы, Евразийской экономической комиссии, профильных российских федеральных и региональных ведомств. Организатором Форума выступает АНО «Центр содействия инициативам по развитию пассажирских перевозок легковым автомобильным транспортом и городской мобильности» (МЕФТ).

В работе мероприятия приняло участие более 1500 человек, среди которых представители федеральных и региональных органов власти, руководители бизнеса и ведущие эксперты индустрии такси, городской мобильности и смежных отраслей.

В рамках XII МЕФТ прошли 15 сессий по самым острым вопросам перевозок: итоги реализации за год и предложения по развитию закона о такси № 580-ФЗ, ожидания от ОСГОП, выбор надёжного автомобиля, дефицит водителей и легализация самозанятых.

Форум открылся Пленарным заседанием «От адаптации к стабильному росту: экономика, регулирование и баланс интересов в таксомоторной отрасли».

Приветственные слова мэра Москвы Сергея Собянина представил заместитель руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы Владимир Макаров: «Москва готова делиться опытом развития отрасли такси, и перенимать лучшее у других городов и стран. Убеждён, что этому будет способствовать XII МЕФТ. <...> Это крупнейшая площадка для обсуждения актуальных вопросов развития таксомоторной отрасли, повышения качества и безопасности услуг легкового такси».

Директор МЕФТ Александр Басалаев рассказал о целях и задачах форума: «Чтобы решения для сферы такси были сбалансированными, нужно собрать объективные мнения всех участников отрасли. Пассажиры должны получать качественные и безопасные услуги, таксопарки — заработок, производители решений — клиентов, органы власти — формировать условия и следить за их реализацией. Достижению этих целей и посвящён МЕФТ».

Заместитель Министра транспорта Российской Федерации Дмитрий Баканов рассказал о первых итогах и успехах внедрения системы ФГИС «Такси» в рамках реализации закона № 580-ФЗ: «Сегодня система реализована во всех 89 субъектах и в городе Байконуре. Сложность заключалась в том, чтобы синхронизировать региональные нормативные базы с принятым федеральным законом — это также было своевременно сделано. Мы оттолкнулись от того, что в отрасли такси участвуют 450 тысяч транспортных средств, сейчас их 572 тысячи».

С докладом выступил первый заместитель председателя Комитета Госдумы по контролю Дмитрий Гусев, который отметил остроту вопросов, стоящих перед отраслью: непонимание реального количества водителей такси, сложность решения проблем безопасности и предотвращения эксцессов между водителями и пассажирами, необходимость увеличения налоговой отдачи и легализации водителей.

Также с докладами выступили заместитель председателя Комитета Госдумы по защите конкуренции Сергей Лисовский, начальник Межрегиональной инспекции ФНС России по крупнейшим налогоплательщикам № 7 Алексей Катяев и заместитель руководителя Роскачества Антон Куканов.

В дискуссиях Форума приняли участие спикеры от региональных транспортных ведомств, представители агрегаторов («Яндекс.Такси», «Максим», «Ситимобил» и «Таксовичкоф»), российских и зарубежных производителей услуг и технологий, бизнеса и органов власти Китая, Узбекистана, Армении, Таджикистана, Белоруссии и Туркменистана.

Впервые в деловую программу МЕФТ вошло мероприятие формата «Бизнес-диалог». Соорганизатором сессии «Как вести бизнес с КНР: встреча российских и китайских компаний» выступила Китайская торговая палата по импорту и экспорту машиностроительной и электронной продукции (СССМЕ).



Второй день форума открылся нормативной сессией «Теперь все готовы? Обеспечение единых правил работы отрасли». Заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Владимир Луговенко отметил, что ведомство готово к дальнейшему развитию отраслевого законодательства, но все предложения должны быть сбалансированными и должны учитывать обеспечение безопасности перевозок как приоритет.

В деловую программу также вошли дискуссии совершенно нового интерактивного формата. На сессии «А вообще у меня свой бизнес: интервью с руководителями таксопарков» топ-менеджеры компаний-перевозчиков поделились секретами успешного бизнеса, рассказали о своём профессиональном пути и ответили на вопросы. Завершающей сессией XII МЕФТ стала «Антипленарка», в ходе которой юристы, представители ФНС России, Роструда и научного сообщества ответили на вопросы участников таксомоторной сферы об административных, трудовых, налоговых и гражданских аспектах работы в такси.

Помимо деловых мероприятий на МЕФТ прошла церемония вручения кубков победителям конкурса «Лучший перевозчик легковым такси Москвы — 2024». Состязания были впервые проведены в текущем году, предложено в дальнейшем масштабировать конкурс на другие регионы. Также свои награды получили лучшие по оценкам пассажиров женщины-водители такси Москвы.



РАЗДЕЛЫ РЕЗОЛЮЦИИ

I. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ РЕГУЛИРОВАНИЯ ОТРАСЛИ ТАКСОМОТОРНЫХ ПЕРЕВОЗОК.....	6
II. РАЗВИТИЕ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ, ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА И ЗАРЯДНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, СТИМУЛИРОВАНИЕ ВНЕДРЕНИЯ ПРИРОДНОГО ГАЗА.....	14
III. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ АВТОСТРАХОВАНИЯ.....	16
IV. СОЦИАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ РАБОТЫ ОТРАСЛИ	17



I. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ РЕГУЛИРОВАНИЯ ОТРАСЛИ ТАКСОМОТОРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

В целях совершенствования нормативно-правовой базы отрасли таксомоторных перевозок:

1. Рекомендовать Правительству Российской Федерации рассмотреть возможность инициирования разработки и принятия документа стратегического планирования — «Стратегии развития легкового такси в России», либо дополнения Транспортной Стратегии Российской Федерации до 2030 года соответствующими положениями, которые должны определить каким государство видит социально и экономически важную часть транспортной системы и какие законодательные инструменты и механизмы нужны для его развития.
 - 1.1. Поручить МЕФТ как общественному институту развития такси и городской мобильности принять участие в данной разработке и консолидировать инициативы участников отрасли при формировании данной стратегии.

Международный Евразийский форум такси, начиная с 2011 года, ведет системную экспертно-аналитическую работу по определению стратегии развития современного российского такси, объединяя на общественной, международной отраслевой платформе всех основных участников общественных и профессиональных отношений в сфере легкового такси.
2. В статью 5 Федерального закона от 29 декабря 2022 года № 580-ФЗ «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» (далее — Федеральный закон № 580-ФЗ) предлагается внести изменения в части расширения перечня предоставляемых документов в целях получения разрешения. Добавить предоставление документа удостоверяющего личность, в связи с обязательными требованиями для перевозчиков в части нахождения в субъекте предоставившего разрешение (невозможно установить место регистрации/жительства ИП и «самозанятого»)
 - 2.1. Расширить перечень видов документов, которые подтверждают заключение договора между СЗЛТ и перевозчиком, с целью исключения практики уполномоченных органов субъектов Российской Федерации требовать копию такого договора в классическом понимании и отказе считать договором документ, который заключён в электронном виде посредством принятия соответствующей оферты. Таким подтверждающим документом может быть, например, справка СЗЛТ.
3. Предлагается расширить перечень оснований для отказа в предоставлении государственной услуги либо делегировать такие полномочия субъектам Российской Федерации.
 - 3.1. Предусмотреть следующие основания для отказа в предоставлении государственной услуги:
 - 3.2. Представление владельцем транспортного средства уведомления о внесении сведений и изменений в региональный реестр легковых такси в отношении транспортного средства, сведения о котором исключены из регионального реестра легковых такси в случаях, предусмотренных пунктами 3 и 4 части 5 статьи 10 Федерального закона № 580-ФЗ, до истечения 180 дней со дня принятия уполномоченным органом такого решения;



- 3.3. Выявление в результате проверки усиленной квалифицированной электронной подписи несоблюдений, установленных статьей 11 Федерального закона от 6 апреля 2011 года № 63-ФЗ «Об электронной подписи» условий признания ее действительности;
- 3.4. Не поступление в срок, не превышающий двадцати рабочих дней со дня получения заявителем уведомления о нарушениях, уведомления и прилагаемых к нему документов в целях устранения нарушений, выявленных в соответствии с частью 5 статьи 4 Федерального закона № 580-ФЗ;

Несоответствие цветовой гамме легкового такси;

В соответствии с пунктом 3 части 1, частью 6 статьи 9 Федерального закона № 580-ФЗ законом субъекта Российской Федерации могут быть установлены специальные требования к цветовой гамме легкового такси и экологическому классу транспортного средства, используемого в качестве легкового такси (далее — требования к легковым такси). При этом Федеральным законом № 580-ФЗ не предусмотрены последствия несоблюдения требований к легковым такси, более того, в Федеральном законе № 580-ФЗ отсутствуют основания для отказа во внесении сведений в региональный реестр легковых такси.

В целях ликвидации правового пробела в данном вопросе, предлагается статью 10 Федерального закона 580-ФЗ дополнить частью 2-1 следующего содержания:

«2-1. Решение об отказе во внесении сведений в региональный реестр легковых такси принимается в случае несоответствия транспортного средства, используемого в качестве легкового такси, требованиям к цветовой гамме легкового такси и (или) к экологическому классу транспортного средства, используемого в качестве легкового такси, установленным законом или иным нормативным правовым актом субъекта Российской Федерации».

4. Принимая во внимание наличие фактов передачи заказов легкового такси перевозчикам, не имеющим на момент выполнения заказа разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, в целях повышения добросовестности служб заказа легкового такси предлагается рассмотреть возможность внести изменения в пункт 3 части 4 статьи 18 Федерального закона № 580-ФЗ, изложив его в следующей редакции: «Передача службой заказа легкового такси в течение периода, равного любым тридцати последовательным календарным дням, лицам, которым не предоставлено разрешение, либо лицам, у которых действие разрешения приостановлено или аннулировано, десяти заказов легкового такси за исключением случая, если служба заказа легкового такси направила в уполномоченный орган в порядке, установленном нормативным правовым актом субъекта Российской Федерации, уведомление об отсутствии технической возможности получения сведений об изменениях, внесенных уполномоченным органом в региональный реестр перевозчиков легковым такси и (или) региональный реестр легковых такси, и уполномоченный орган не передал эти сведения в службу заказа легкового такси в машиночитаемом виде ранее, чем за сутки до дня, в который была осуществлена перевозка».

- 4.1. Предлагается рассмотреть возможность по установлению меры административной ответственности для служб заказа легкового такси и их должностных лиц за нарушение вышеуказанного обязательного требования, а именно: внести в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях следующее положение: «Передача



службой заказа легкового такси лицам, которым не предоставлено разрешение, либо лицам, у которых действие разрешения приостановлено или аннулировано, — влечет наложение административного штрафа на должностных лиц — от тридцати тысяч до пятидесяти тысяч рублей; на юридических лиц — от двухсот тысяч до пятисот тысяч рублей».

5. Принимая во внимание то, что при подаче заявления на получение разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на бумажном носителе и через ЕПГУ возможно указание фиктивного адреса места жительства, а также то, что осуществление уполномоченным органом проверки адреса места жительства заявителя действующим законодательством не предусмотрено, при этом обязанность предоставления заявителем заверенной копии паспорта с отметкой о месте жительства отсутствует, рекомендуется:

Пункт 3 части 7 статьи 5 Федерального закона № 580-ФЗ изложить в следующей редакции: «3. копия паспорта, вида на жительство, содержащие сведения о месте жительства, смене фамилии».

6. Департаменту государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России рассмотреть возможность внесения изменений в Федеральный закон № 580-ФЗ в части дополнения пункта 5 статьи 10 подпунктом 8 следующего содержания:

«8) аннулирование действия разрешения на перевозку пассажиров и багажа легковым такси перевозчика, владеющего транспортным средством, разрешения на перевозку пассажиров и багажа легковым такси».

7. ФГБУ «СИЦ Минтранса России» рассмотреть вопрос создания функционала системы ФГИС Такси с возможностью инспектора авторизоваться под учетной записью должностного лица контрольно-надзорного органа с мобильного устройства и позволяющего использовать сведения из закрытой части ФГИС Такси, необходимые для заполнения процессуальных документов при проведении постоянного рейда.

8. Рекомендуется обеспечить возможность внесения изменений в реестр служб заказа легкового такси во все предоставленные сведения. В настоящее время возможность внесения сведений имеется только в отношении лишь части таких данных.

Например, при изменении адреса размещения баз данных служб заказа легкового такси у региональных уполномоченных органов отсутствует возможность внесения изменений в реестр.

9. Принимая во внимание увеличившуюся нагрузку на региональные органы власти субъектов РФ в связи со вступлением в силу Федерального закона № 580-ФЗ, в целях качественного исполнения его требований рекомендуется обеспечить увеличение штатной численности сотрудников.

10. В части 7 статьи 10 Федерального закона № 580-ФЗ срок внесения сведений в региональный реестр легковых такси, их изменения или исключения из указанного реестра на основании уведомления владельца транспортного средства рекомендуется увеличить с одного до пяти рабочих дней.



Указанные действия предполагают регистрацию уведомления (в случае подачи уведомления в многофункциональный центр — также передачу его в уполномоченный орган), передачу уведомления исполнителю, подготовку исполнителем проекта соответствующего приказа (распоряжения) уполномоченного органа, подписание приказа (распоряжения) руководителем уполномоченного органа, регистрацию приказа (распоряжения), внесение сведений в региональный реестр легковых такси и федеральную государственную информационную систему легковых такси. С учетом того, что в отдельные дни поступает доста уведомлений, исполнителю не всегда удается завершить работу с ними в течение одного рабочего дня.

- 11.** Ввести административную ответственность служб заказа легковых такси за передачу заказов лицам, не имеющим разрешение, путем внесения соответствующей статьи в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях.
- 12.** Дополнить требования к индивидуальному предпринимателю наряду с наличием места жительства на территории субъекта Российской Федерации, в котором предполагается осуществление деятельности службы заказа легкового такси, о наличии регистрации по месту пребывания на территории субъекта Российской Федерации, осуществление деятельности.

На данный момент существует неравенство по способу организации хозяйственной деятельности, а именно, согласно положению статьи 14 Федерального закона № 580-ФЗ, юридическое лицо, индивидуальный предприниматель для получения права на осуществление деятельности службы заказа легкового такси должны соответствовать следующим требованиям:

- Иметь место нахождения на территории Российской Федерации (для юридических лиц);
- Иметь место жительства на территории субъекта Российской Федерации, в котором предполагается осуществление деятельности службы заказа легкового такси (для индивидуальных предпринимателей).

Таким образом, в случае организации способа хозяйственной деятельности в качестве индивидуального предпринимателя хозяйствующий субъект находится в неравном положении по отношению к юридическому лицу, имеющему возможности к осуществлению деятельности на территориях других субъектов Российской Федерации.

- 13.** В целях снижения имеющихся административных барьеров и создания необходимых предпосылок для легализации отрасли таксомоторных перевозок внести в Федеральный закон № 580-ФЗ следующее изменение: в статье 5 часть 1 изложить в следующей редакции:
«1. Разрешение предоставляется уполномоченным органом субъекта Российской Федерации, на территории которого расположено место нахождения (место жительства) заявителя — юридического лица или индивидуального предпринимателя, либо на территории которого ведется деятельность физического лица».
- 14.** Предусмотреть основания возврата уведомлений о внесении транспортных средств в реестр легковых такси.

На ЕПГУ отсутствует отказ в рассмотрении уведомления о внесении сведений о транспортном средстве в реестр легковых такси. Имеются случаи, когда к уведомлению



о внесении сведений в реестр легковых такси вместо фото подтверждающих документов прикрепляются фотографии, вовсе не имеющие отношения к тематике обращения, а в самом упомянутом уведомлении содержатся сведения, содержащие недостоверную информацию.

15. В ряде субъектов отмечается, что ожидание справки о судимости, необходимой для выдачи разрешения, составляет 30 дней. Поэтому в целях сокращения сроков получения разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси МВД России, Минтрансу России рекомендуется рассмотреть проблемную ситуацию и следующие предложения:

15.1. Исключить из пункта 3 части 7 статьи 5 Федерального закона № 580-ФЗ справку о наличии (отсутствии) судимости и (или) факта уголовного преследования либо о прекращении уголовного преследования по реабилитирующим основаниям, выданную в порядке и по форме, которые устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел (для физических лиц);

15.2. Часть 6 Федерального закона № 580-ФЗ дополнить соответствующим пунктом в следующей редакции: «Информация о наличии (отсутствии) судимости и (или) факта уголовного преследования либо о прекращении уголовного преследования по реабилитирующим основаниям, выданная в порядке и по форме, которые устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел (для физических лиц)».

В случае принятия поправки, информацию о наличии (отсутствии) судимости и (или) факта уголовного преследования либо о прекращении уголовного преследования по реабилитирующим основаниям уполномоченный орган сможет запрашивать самостоятельно через систему межведомственного электронного взаимодействия, что позволит сократить срок сбора необходимых документов с 30 до 10 дней;

Либо внести изменения в Федеральный закон № 580-ФЗ, которые позволят уполномоченным органам конкретного субъекта самим определять региональным нормативным актом либо иным образом способ запроса информации о наличии (отсутствии) судимости и (или) факта уголовного преследования либо о прекращении уголовного преследования по реабилитирующим основаниям.

В целях совершенствования работы региональных уполномоченных органов субъектов Российской Федерации:

16. Минцифры России обеспечить возможность подачи сведений о нескольких транспортных средствах в одном уведомлении, а также добавления и удаления сведений о легковых такси в одном уведомлении. Обеспечить возможность автоматической «привязки» к перевозчику вновь вносимого транспортного средства с действующим перевозчиком транспортного средства, в результате чего заявитель и уполномоченный орган избавятся от необходимости предоставления / оказания одной государственной услуги (по аналогии с исключением ТС из реестра — автоматически «отцепляется» от перевозчика).



17. В целях упрощения процедуры подачи заявлений, сокращения времени их рассмотрения региональными органами государственной власти, а также ограничения мошенничества и предоставления недостоверных сведений Минцифры России совместно в Госавтоинспекцией обеспечить валидацию транспортных средств такси. Организовать возможность предзаполнения заявлений на формах, чтобы заявитель не заполнял VIN-код в целях исключения намеренного искажения или ошибки при заполнении, а заполнял номер-свидетельство о регистрации (государственный регистрационный знак). Эти параметры могут проверяться в системе реестра Госавтоинспекции и автоматически ложиться в заявлении на рассмотрение для региональных органов власти.

17.1. Организовать аналогичное взаимодействие с витриной ГИБДД в части проверки водительских удостоверений.

18. Минцифры России реализовать возможность:

18.1. Видеть список активных разрешений перевозчиков по регионам и по ТС;

18.2. Идентификации перевозчика, владельца и представителя СЗЛТ;

18.3. Автоматизированной подачи заявлений на привязку ТС в личный кабинет пользователя ЕПГУ.

19. Реализовать функцию ввода национальных водительских удостоверений водителями ЕАЭС для возможности подачи ими соответствующих заявлений.

20. Наладить процесс подачи документов на получение разрешения в МФЦ, обязать все региональные министерства транспорта заключать договоры с МФЦ на принятие заявлений и выдачу разрешений. В настоящее время более чем в 20 субъектах РФ не заключен договор между региональными министерствами и МФЦ.

21. Обеспечить включение такси в государственные программы развития транспортной системы субъектов РФ — региональные стандарты транспортного обслуживания населения.

21.1. Минтрансу России подготовить методические рекомендации включения такси как части транспортной системы в государственные программы развития транспортной системы регионов.

В целях обеспечения исполнения норм государственного регулирования:

22. Рекомендуются при установлении дополнительного правового регулирования, в особенности предполагающего высокий уровень автоматизации и цифровизации процессов, предусматривать переходные периоды и (или) «регуляторные песочницы». Интеграция подобного подхода позволит осуществлять внедрение поэтапно, исключая ситуации, когда нормативно установленное требование реализовано ранее, чем инструментарий, который позволит его реализовать.

23. Минтрансу России расширить практику разъяснения положений Федерального закона № 580-ФЗ, а также активизировать работу по наполнению страницы часто задаваемых вопросов о Федеральном законе № 580-ФЗ.



- 23.1. Рекомендовать уполномоченным органам субъектов РФ открыть на своих официальных сайтах аналогичную страницу часто задаваемых вопросов о Федеральном законе № 580-ФЗ с обратной формой для участников рынка и пассажиров.
- 23.2. Привлечь к созданию данной базы вопросов и ответов общественные объединения, профсоюзы, НКО и объединения бизнеса.
- 24.** Исключить излишние требования, предусматривающие перекрестную обязанность вносить сведения в реестры перевозчиков об используемых транспортных средствах и обязанность вносить в реестры легковых такси сведения о перевозчиках, использующих соответствующие транспортные средства.
- 25.** Учесть, что одинаковые права и обязанности перевозчиков создали критический правовой дефект, затрудняющий его исполнение «самозанятыми» водителями такси, и выработать необходимые оптимальные правила регулирования работы самого массового экономического субъекта — «самозанятых» перевозчиков легковым такси — имеющего свои характерные особенности, основные из которых: приоритет подработки над постоянной работой, использование собственного автомобиля для работы.
- 25.1. В целях легализации «самозанятых», ликвидации теневого рынка разрешений рекомендуется рассмотреть целесообразность снятия с «самозанятых» перевозчиков, выполняющих определенное количество перевозок в день (определяемое региональными органами власти), обязательные требования по окраске транспортного средства и страхованию ответственности ОСАГО по тарифу такси. На СЗЛТ возложить ответственность за деятельность таких перевозчиков, сделать СЗЛТ налоговыми агентами «самозанятых» перевозчиков.
- 26.** В целях решения проблемы дефицита профессиональных кадров в отрасли такси, а также создания комфортных условий труда для водителей обеспечить подготовку комплексных программ со стороны государства с лояльной стоимостью услуг для выполнения норм Федерального закона № 580-ФЗ, в частности — проведения медицинских осмотров.
- 26.1. Принимая во внимание недостаточную оснащенность медицинскими пунктами для прохождения обязательных медицинских осмотров рекомендуется уделить особое внимание созданию инфраструктуры. Рассмотреть возможность организации комплексов для медосмотров на заправочных станциях, на которых водители часто начинают свой рабочий день.
- 27.** Учитывая важную функцию путевого листа, а также высокую степень цифровизации услуг отрасли таксомоторных перевозок, обеспечить создание цифрового контроля и совокупности баз данных, которые наполняют путевой лист в целях дальнейшего отказа от бумажного ручного ведения данного документа.
- 28.** Обеспечить увеличение лимита по доходам для «самозанятых» в сфере такси в связи с принятием Федерального закона № 580-ФЗ, по которому водители такси смогут становиться «самозанятыми» без регистрации ИП. Лимит в 2 400 000 рублей у парковых «самозанятых» заканчивается быстро, после чего водители получают уведомление от СЗЛТ о запрете выхода на линию, вследствие этого владельцам таксопарков приходится отключать водителя, что в итоге приводит к переходу водителей такси в серую зону.



29. Обеспечить интеграцию ФГИС Такси с информационной системой корпорации МСП, осуществляющей государственную поддержку малому и среднему предпринимательству. Взаимодействие на информационном уровне позволит более эффективно доносить существующие государственные меры поддержки, что может послужить дополнительным стимулом к обелению отрасли. Участники рынка смогут знакомиться с существующими федеральными и региональными программами поддержки, перенимать опыт у коллег из других регионов.

30. Обеспечить сбалансированность решений по учету иностранцев на территории РФ.

Выработать эффективные механизмы адаптации и социализации мигрантов в российском обществе: решения, которые позволят узнать о важных базовых аспектах не только работы, но и проживания на территории РФ. Среди таких решений: учет и систематизация данных о трудовых мигрантах, а также параллельная культурная, социальная адаптация их не только с точки зрения профессиональных компетенций, но и социального поведения.

II. РАЗВИТИЕ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ, ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА И ЗАРЯДНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, СТИМУЛИРОВАНИЕ ВНЕДРЕНИЯ ПРИРОДНОГО ГАЗА

- 31.** Рекомендуются учитывать основные характеристики и качества, являющиеся ключевыми для автомобиля такси в текущих экономических и технологических условиях:
- 31.1. Адаптация под российский рынок;
 - 31.2. Экономическая целесообразность с точки зрения содержания автомобиля;
 - 31.3. Возможность быстрого и качественного обслуживания;
 - 31.4. Функциональность и комфорт для пассажира;
 - 31.5. Открытость автопроизводителей в части обсуждения запросов со стороны потребителей, возникающих в ходе эксплуатации и доработок.
- 32.** Минпромторгу России и ФАС в случае введения в субъекте Российской Федерации требований к уровню локализации транспортных средств, используемых в качестве легкового такси, установить процедуру контроля стоимости автомобилей во избежание ценового сговора со стороны поставщиков, порядок продажи автомобилей с заводов напрямую без наценок дилеров и посредников с учетом согласования сделки антимонопольным органом по субъекту Российской Федерации.
- 33.** Учесть в законопроекте № 481272-8 О внесении изменений в Федеральный закон «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» (об установлении требований к уровню локализации транспортных средств, используемых в качестве легкового такси) необходимость исключения требований по уровню локализации автомобилей для «самозанятых» перевозчиков такси.
- 33.1. Учесть следующие возможные экономические механизмы локализации автомобилей легкового такси в Российской Федерации:
 - 33.2. Развитие программ выпуска специальных автомобилей такси российской автомобильной промышленностью на основе международного и советского опыта;
 - 33.3. Разработка финансовых механизмов реализации государственной поддержки перевозчиков легкового такси, предусмотренной Федеральным законом № 580-ФЗ, как на региональном, так и на федеральном уровнях.
- 34.** В целях развития рынка электромобилей и соответствующей инфраструктуры рекомендуется:
- 34.1. Уделить особое внимание административным мерам, направленным на расширение сети зарядных станций в многоквартирных домах, торговых центрах, на автозаправочных центрах;
 - 34.2. Обеспечить поддержку развития медленной зарядной инфраструктуры на личных парковочных местах и вблизи жилых комплексов;
 - 34.3. Обеспечить повышение оборачиваемости электромобилей около зарядных станций.



- 35.** В целях улучшения экологической ситуации в городах, повышения доступности зарядных станций для электротранспорта, стимулирования развития экологически чистого природного транспорта и инфраструктуры рекомендуется обеспечить создание сервиса по обеспечению городов мобильными зарядными станциями, работающих на экологичном топливе — природном газе.
- 36.** В целях стимулирования внедрения транспорта на метане и пропане в такси рекомендуется:
- 36.1. Продолжить введение налоговых льгот в отношении транспорта на метане. Данная мера поддержки действует в более чем 30 регионах России;
 - 36.2. Установить льготы для проезда по платным участкам дорог;
 - 36.3. Установить долю транспорта на метане не менее 30% от общего количества в таксопарке с учетом развитости ГЗИ;
 - 36.4. Обеспечить наращивание темпов роста строительства заправок по всей стране.



III. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ АВТОСТРАХОВАНИЯ

- 37.** Учитывая снижение аварийности в отрасли, рекомендуется снизить стоимость страхового полиса ОСАГО для такси, высокая стоимость которого является одним из главных барьеров легализации рынка, особенно со стороны «самозанятых» водителей.
- 38.** Обеспечить мониторинг стоимости полиса ОСГОП для такси и недопустимость повышения его стоимости.
- 39.** Обеспечить активное включение служб заказа легкового такси в процесс возмещения ущерба пострадавшим в случаях ДТП. Возмещение возможно в двух вариантах: реализация добровольного возмещения вреда через прямые выплаты (прямое возмещение вреда за счет агрегатора (фонда) по установленным методикам) и опосредованная компенсация возмещения вреда через страховую компанию.
Учесть опыт и компетенции в данном вопросе службы заказа такси «Максим», реализующей программу «Максим-гарантия».



IV. СОЦИАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ РАБОТЫ ОТРАСЛИ

- 40.** Службам заказа легкового такси рекомендуется адаптировать функционал приложений заказа такси для незрячих людей. Учесть готовность Всероссийского общества слепых сотрудничеству в рамках данного вопроса, а также в рамках обучения взаимодействия водителей такси с незрячими людьми.

По данным Минтруда России на август 2024 года в России проживает около 450 тысяч людей с инвалидностью по зрению. Зачастую социальное такси в силу определенных причин не может полностью удовлетворить все потребности незрячих людей, в этом случае они пользуются услугами обычного такси. В настоящее время многие приложения недоступны для инвалидов по зрению — приложения не всегда озвучивают то, что написано на экране.

Еще одна проблема для незрячих пассажиров — звуковое ориентирование. Механизм появления звукового сигнала после нажатия кнопки на телефоне в целях поиска необходимого транспортного средства в многолюдных местах и в местах непрерывного движения транспорта (например, в аэропорту) уже применяется в общественном транспорте.

- 41.** Принимая во внимание то, что по законодательству работодателям, у которых численность работников превышает 100 человек, устанавливается квота для приема на работу инвалидов в размере от 2 % до 4 % от среднесписочной численности работников, рекомендовать руководителям таксомоторных предприятий брать в штат слабослышащих водителей, демонстрирующих низкий уровень аварийности на дорогах.
- 42.** Признать таксомоторные организации с высоким процентом наличия в штате сотрудников-инвалидов, выполняющими социальную функцию трудоустройства инвалидов на открытом рынке труда, социально-ориентированными или имеющими статус социального предпринимателя и сформировать льготы.