

**Предложения и замечания к законопроекту № 121564-8
«Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации
и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»**

№ п/п	№ статьи, части, пункта законопроекта	Текст законопроекта	Содержание предложения	Обоснование предложения
1	Ст.2 п.1	легковое такси – легковой автомобиль, используемый для осуществления перевозок пассажиров и багажа на основании публичного договора фрахтования;	легковое такси – легковой автомобиль, категории В (или М-1), используемый для осуществления перевозок пассажиров и багажа на основании публичного договора фрахтования легкового такси;	В разных документах легковой автомобиль трактуется по-разному. Например, "Баргузин" в ПТС прописан как легковой автомобиль категории "В", а в одобрении типа транспортного средства как "М-2" автобус
2	Ст.2 п.4	физическое лицо – лицо, применяющее специальный налоговый режим «Налог на профессиональный доход» и не являющееся индивидуальным предпринимателем;	исключить	1. По причине водителей совершается более 95% ДТП в сфере такси. Известно, что аварийность и степень тяжести последствий от ДТП в Москве за последние 2 года существенно выросли, в то время, когда общая ситуация на автомобильном транспорте в целом улучшается. Общеизвестно, что одной из основных причин увеличения аварийности в такси является несоблюдение водителями режима труда и отдыха. Необходимо подчеркнуть, что реальных механизмов контроля и регулирования этого параметра до настоящего времени не реализовано. Физические лица, которые часть трудового времени будут проводить на других видах работ, те. Вне таксомоторных перевозок, станут вовсе неуправляемым сектором водительского состава в сфере такси. Не сложно предположить, что допуск физических лиц серьезно повлияет на

				<p>дальнейшую деградацию безопасности перевозок легковыми такси</p> <p>2. Считаем целесообразным допуск физических лиц в сферу такси после уравнивания уровня ответственности физических лиц, применяемых налоговый режим «Налог на профессиональный доход» и не являющееся индивидуальным предпринимателем, и индивидуальных предпринимателей в Законе о защите прав потребителей и КоАП РФ. В противном случае отсутствуют гарантии потребителя на восстановление ущерба и эффективность регуляторной функции в отношении физлиц (не ИП).</p> <p>3. Статья 49 Гражданского Кодекса РФ определяет, что только юридическое лицо может получать специальное право (разрешение) для ведения отдельных видов деятельности. Пункт 3 статьи 23 ГК РФ устанавливает, что индивидуальный предприниматель при осуществлении коммерческой деятельности должен руководствоваться положениями ГК РФ, определенными для юридических лиц. Действующий ГК РФ не имеет нормы, устанавливающей получение специального права (разрешения) физическим лицом без статуса ИП при создании дохода собственным трудом.</p> <p>4. Допуск физических лиц без регистрации ИП к деятельности, требующей получение специального разрешения, не отвечает национальным интересам государства. У граждан России нет ограничений постановки</p>
--	--	--	--	--

				<p>на налоговый учет в качестве индивидуального предпринимателя с одновременным выбором специального налогового режима «Налог на профессиональный доход». Иностранец может получить такой статус только при наличии вида на жительство. Прочие иностранные граждане получить статус ИП не могут. Облегчение допуска временно пребывающих на территории России иностранных граждан к общественно-значимым услугам, требующим специального разрешения, не соответствует целям и задачам миграционной политики государства, создает дисбаланс квотирования трудовых мигрантов, создает лазейки для нелегальной миграции и увеличивает нагрузку на государственный бюджет.</p> <p>5. Нет возможности допустить физических лиц без статуса ИП к услугам, требующим получение специального разрешения. Совокупность норм права, устанавливающие требования к деятельности при наличии такого специального разрешения и контроля за ней, исключает участие в нём таких лиц. Потребуется полностью перекроить систему контроля за предпринимательской деятельностью со стороны федеральных и региональных органов власти, других надзорных органов. А это существенно увеличит расходы бюджета при реализации настоящего законопроекта, что не соответствует его целям.</p>
--	--	--	--	---

3	Ст.2 п.10	10) таксометр – техническое средство, используемое для расчета стоимости перевозки пассажиров и багажа легковым такси исходя из установленных тарифов на единицу пробега и (или) единицу времени пользования легковым такси, в том числе посредством использования программного обеспечения;	Изложить в версии: 10) таксометр – техническое средство, используемое для расчета стоимости перевозки пассажиров и багажа легковым такси, исходя из установленных тарифов на единицу пробега и (или) единицу времени пользования легковым такси.	1. Неоднозначность определения как техническое средство или программное обеспечение. 2. Программное обеспечение без указания требований к устройству, на котором оно должно быть установлено и обеспечивать независимость измерений от внешних факторов, не может использоваться на транспорте. Случаи сбоев в сети Интернет, помехи в системе геопозиционирования, а также отсутствие стандартов на подобное программное обеспечение не позволяют устанавливать его как основной способ расчёта стоимости поездки.
4	Ст. 2		Дополнить следующими положениями: Ввести следующие категории СЗЛТ: 13) <u>Федеральная СЗЛТ</u> – служба заказов, осуществляющая деятельность с использованием информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», планирующая свою деятельность на территории более чем одного субъекта РФ. 14) <u>Региональная СЗЛТ</u> – служба заказов, осуществляющая деятельность с использованием информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», планирующая свою деятельность на территории только одного субъекта РФ. 15) <u>Местная СЗЛТ</u> – служба заказов, осуществляющая деятельность	В настоящее время на территории Российской Федерации осуществляют деятельность как крупные СЗЛТ, обладающими большими финансовыми возможностями и имеющие доступ к последним разработкам в сфере информационных технологий, так и небольшие компании, осуществляющие деятельность, преимущественно на территории одного района с помощью телефона. Требования к различным СЗЛТ не могут быть одинаковыми.

			<p>только с использованием телефонной связи, планирующая свою деятельность на территории только одного субъекта РФ.</p> <p>16) Тариф легкового такси (тариф) — совокупность базовых цен за единицы расстояния и времени, используемых при расчёте стоимости услуги легкового такси</p> <p>17) Фиксированная цена легкового такси (фиксированная цена) — конечная сумма в денежных единицах измерения, при определении которой не использовались расчёты на основе тарифа легкового такси.</p> <p>18) Дополнительная услуга легкового такси (дополнительная услуга) — услуга, не связанная с движением легкового такси.</p> <p>19) Плата за легковое такси (плата) — совокупная величина в денежных единицах, рассчитанная на основе тарифа легкового такси, суммирования фиксированных цен услуг легкового такси с учётом дополнительных услуг легкового такси при их наличии, и предлагаемая фрахтователю для оплаты</p>	
5	Ст.5 ч.4	4. Разрешение действует бессрочно, за исключением случая, если законом субъекта Российской Федерации установлен срок, на который	<p>Изложить в следующей редакции:</p> <p>4. Разрешение действует на период временного владения транспортным средством, используемым при осуществлении</p>	1. Если уже допускается выдача разрешения на временно используемый автомобиль, что разрешение должно быть ограничено периодом временного владения.

		предоставляется разрешение. Указанный срок не может составлять менее пяти лет.	деятельности перевозки пассажиров и багажа легковым такси, если между собственником этого транспортного средства и заявителем заключен договор или нотариально оформлено право владения с указанием срока владения. В случае нахождения такого транспортного средства в собственности заявителя разрешение действует не более 5 лет, за исключением случая, когда законом субъекта Российской Федерации установлен срок, на который предоставляется разрешение.	2. Бессрочность разрешения вызывает сомнения. В случае внесения изменений в порядок выдачи разрешений или региональные требования к легковым такси в регионах может создаваться неблагоприятная ситуация по идентификации легального такси. Право определения бессрочности действия разрешения для собственников автомобилей разумно передать на уровень субъекта России.
6	Ст.5 ч.7 п.3	3) копия договора со службой заказа легкового такси (для физических лиц)	исключить	Данная норма привязывает физических лиц к СЗЛТ, что, фактически является подменой трудовых отношений.
7	Ст. 6 ч. 1 п. 5	5) фамилия, имя, отчество (при наличии) физического лица, идентификационный номер налогоплательщика, его абонентский телефонный номер и адрес электронной почты (при наличии);	Исключить	См примечание к ч. 2 (определение «физическое лицо»)
8	Ст. 7 ч. 8 п. 2	2) изменение фамилии, имени, отчества (при наличии) индивидуального предпринимателя, физического лица;	Изложить в следующей редакции: 2) изменение фамилии, имени, отчества (при наличии) индивидуального предпринимателя;	См примечание к ч 2 (определение «физическое лицо»)
9	Ст. 7 ч. 8 п. 3	3) изменение места жительства индивидуального предпринимателя, физического лица;	Изложить в следующей редакции: 3) изменение места жительства индивидуального предпринимателя;	См примечание к ч 2 (определение «физическое лицо»)

10	Ст. 7 ч. 8 п. 4	4) замена водительского удостоверения физического лица или индивидуального предпринимателя (в случае, если он осуществляет деятельность по перевозке пассажиров и багажа легковым такси без привлечения наемных работников);	Изложить в версии: 4) замена водительского удостоверения индивидуального предпринимателя (в случае, если он осуществляет деятельность по перевозке пассажиров и багажа легковым такси без привлечения наемных работников);	См примечание к ч 2 (определение «физическое лицо»)
11	Ст.9 ч.1 п.1)	1) иметь на кузове (боковых поверхностях кузова) цветографическую схему легкового такси, представляющую собой композицию из квадратов контрастного цвета, расположенных в шахматном порядке;	Дополнить словами ", наименование перевозчика"	Что бы потребитель мог понимать с кем имеет дело и кому предъявлять претензии. Это воспринимается значительно эффективнее, чем информация на панели.
12	Ст.9 ч.1 п.4)	4) не иметь на внешних поверхностях кузова информацию о начальном и (или) конечном пункте перевозки, стоимости такой перевозки.	Изложить в следующей редакции 4) не допускается размещение на внешних поверхностях кузова и (или) в салоне легковом такси информации о начальном и (или) конечном пункте перевозки, стоимости такой перевозки, наименовании службы заказа легкового такси и иной информации, вводящей пассажира в заблуждение относительно оказываемой услуги.	Необходимо законодательно запретить наносить на кузов автомобиля рекламу агрегаторов. При этом автомобили смогут работать у всех агрегаторов. Например, некоторые агрегаторы не смогли зайти на рынок, так как большинство автомобилей привязано к одному агрегатору из-за брендинга и приоритета на брендинговые автомобили. Принципиально важно оградить пассажира от любых форм введения в заблуждения относительно оказываемой услуги
13	Ст. 9 ч. 4	4. В салоне легкового такси должна находиться и предоставляться водителем легкового такси пассажиру по	Изложить в версии: 4. В салоне легкового такси должна находиться и предоставляться водителем легкового такси	

		его требованию информация о действующих тарифах, в том числе включая тарифы на единицу пробега и (или) единицу времени пользования транспортным средством (далее – тарифы на перевозку легковым такси), а также правила их применения при определении платы за перевозку.	пассажиру по его требованию информация о действующем тарифах услуги легковым такси, перечень и стоимость дополнительных услуг , а также правила их применения при определении платы за перевозку легковым такси .	
14	Ст. 9 ч. 6	6. Легковое такси оснащается устройством контроля за вниманием и усталостью (сонливостью) водителя легкового такси в случаях и порядке, которые установлены Правительством Российской Федерации.	Исключить	<p>1. Данные технологии носят экспериментальный характер. Введение их в постоянно действующий закон не оправдано, не имеет подтвержденной статистики применения</p> <p>2. Использование такого устройства не связано с целями регулирования отрасли такси. Соблюдение режима труда и отдыха водителей транспорта определяется требованиями Трудового Кодекса РФ и приказом Минтранса РФ № 424.</p> <p>3. Установка необязательных технических устройств увеличивает нагрузку на бюджет предпринимателей, снижает экономическую привлекательность этого вида деятельности</p>
15	Ст. 10 ч. 5 п. 1	1) поступление в уполномоченный орган от собственника (арендодателя) транспортного средства, используемого перевозчиком в качестве легкового такси, информации о прекращении у перевозчика легковым такси права владения указанным	Изложить в следующей редакции: 1) поступление в уполномоченный орган от владельца транспортного средства, используемого перевозчиком легковым такси в качестве легкового такси, информации о прекращении у перевозчика легковым такси права владения указанным транспортным	Составитель проекта не понимает различия понятий «владелец» и «собственник». Собственник всегда и владелец. Но владеть можно имуществом не только на правах собственности, но и по иным основаниям.

		<p>транспортным средством. Данная информация должна быть подтверждена собственником (арендодателем) транспортного средства посредством представления копии документа, подтверждающего право собственности или иное законное основание владения указанным транспортным средством, копии документа, удостоверяющего личность собственника (арендодателя) транспортного средства, либо заверенной юридическим лицом копии документа, удостоверяющего личность представителя юридического лица, и копии документа, подтверждающего полномочия представителя действовать от имени этого юридического лица;</p>	<p>средством. Указанная информация должна быть подтверждена владельцем транспортного средства посредством представления копий документов, подтверждающих право владения указанным транспортным средством, копии документа, удостоверяющего личность владельца транспортного средства, либо заверенной юридическим лицом копии документа, удостоверяющего личность представителя юридического лица, и документа, подтверждающего полномочия представителя действовать от имени этого юридического лица;</p>	
16	Ст.11 ч.1 п. 11)	<p>11) разрабатывать тарифы на перевозку пассажиров и багажа легковым такси и правила их применения при определении платы за перевозку, за исключением случаев, если в соответствии с частями 1 и 4 статьи 23 настоящего Федерального закона предусмотрено иное;</p>	<p>исключить</p>	<p>Тарифы должны разрабатывать перевозчики на основе единой методики, разработанной с учетом особенностей каждого субъекта Российской Федерации. Норма законопроекта позволяет СЗЛТ и дальше устанавливать свои тарифы на перевозку такси, без учета затрат перевозчиков.</p>

17	Ст.11 ч.1 п. 14)	14) направлять сведения о водителях легковых такси в федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта. Состав таких сведений, порядок их направления, хранения и использования, а также срок их хранения устанавливаются Правительством Российской Федерации;	исключить	Регулированием деятельности такси занимается региональный орган исполнительной власти. Зачем нужна информация в Федеральном? Пусть региональный направляет туда информацию по вертикали власти. Это излишнее требование.
18	Ст.12 ч.1		Дополнить пунктом следующего содержания 4) прошло профессиональную переподготовку с присвоением квалификации водитель такси, подтвержденную документом о квалификации по направлению подготовки, и прохождением аттестации на право управление автомобилем такси.	В противном случае, даже при условии внесения в реестр, там будут все невежды, грубияны, некультурные, невоспитанные и т.д. Когда-то быть таксистом считалось почетным.
19	Ст. 12 ч. 2 п. 2)	2) не прошло аттестацию на знание расположения на территории субъекта Российской Федерации объектов транспортной инфраструктуры, объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) (при наличии),	Дополнить словами: ,а также знаний основных положений Законов о безопасности дорожного движения, Устава автомобильного транспорта, настоящего закона, Закона о защите прав потребителей, Налогового кодекса РФ в частях касающихся перевозок такси.	Одним из базовых вопросов легализации такси, повышения безопасности перевозок, их качества, а также вывода из серой зоны денежных переводов является система допуска к профессии. Законопроект ограничивает набор квалификационных параметров и требований к водителям, в частности полностью исключая знания в области БДД, закона о защите прав

		<p>медицинских организаций, объектов образования, спорта, объектов, занимаемых органами государственной власти и органами местного самоуправления, а также путей подъезда к ним, действий в чрезвычайной ситуации, правил перевозки пассажиров и багажа легковым такси в случае, если порядок проведения такой аттестации и требования к указанным знаниям установлены законом и (или) иным нормативным правовым актом субъекта Российской Федерации;</p>	<p>Законом и (или) иным нормативным правовым актом субъекта Российской Федерации может быть установлен порядок и перечень организаций (в том числе профессиональных объединений), осуществляющих тестирование, присвоение квалификации и осуществление объективного контроля за выполнением водителем требований квалификационных требований</p>	<p>потребителей и налоговых обязательств. Подобный сервис необходимо внедрять как обязательный атрибут допуска к профессии на основе современных цифровых технологий, обеспечивающих высокую производительность тестирования, удобство для изучения базовых норм, объективность принимаемых юридически значимых решений по вопросу присвоения и подтверждению квалификационного уровня водителя</p>
20	Ст. 13	<p>Статья 13 Договор по обеспечению осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси</p>	<p>исключить.</p>	<p>Законопроект вводит новое понятие – арендодатель легковых такси, который одновременно с арендой машины оказывает ряд услуг по прохождению обязательных технических и медицинских осмотров. При этом круг заказчиков ограничен только физическими лицами. Однако законопроект не устанавливает ответственность арендодателя за оказанные услуги, в то время как они могут оказать непосредственное влияние на безопасность перевозок. Считаем, что данной нормой законопроект создает возможности для легализации существующих на рынке арендных схем и</p>

				ухода таксопарков от трудовых отношений с водителями.
21	Ст. 14 ч. 1	1. Право на осуществление деятельности службы заказа легкового такси на территории соответствующего субъекта Российской Федерации возникает у юридического лица или индивидуального предпринимателя с момента внесения уполномоченным органом в региональный реестр служб заказа легкового такси сведений, предусмотренных частью 1 статьи 16 настоящего Федерального закона.	Изложить в следующей редакции: 1. Федеральные и региональные службы заказа легкового такси получают право на осуществление своей деятельности на территории Российской Федерации путем прохождения процедуры Разрешительной системы уполномоченного органа Федеральной власти. Местные службы заказа легкового такси получают право на осуществление своей деятельности на территории субъекта Российской Федерации путем прохождения процедуры Уведомительной системы. Фактическое начало работы деятельности службы заказа легкового такси на территории соответствующего субъекта Российской Федерации возникает у юридического лица или индивидуального предпринимателя с момента внесения уполномоченным органом в региональный реестр служб заказа легкового такси сведений, предусмотренных частью 1 статьи 16 настоящего Федерального закона.	

22	Ст.14 ч. 4	<p>Служба заказа легкового такси обязана иметь филиал (представительство) в субъекте Российской Федерации, уполномоченный орган которого предоставил право на осуществление деятельности службы заказа легкового такси (если ее место нахождения располагается вне территории указанного субъекта Российской Федерации), в случае, если количество легковых такси, используемых для выполнения заказов легкового такси, передаваемых данной службой заказа легкового такси, превышает пять тысяч в сутки.</p> <p>Указанный филиал (представительство) должен быть создан в срок не более 30 дней со дня установления факта превышения указанного количества таких легковых такси в течение пяти рабочих дней подряд.</p>	<p>Исключить слова " в случае, если количество легковых такси, используемых для выполнения заказов легкового такси, передаваемых указанной службой заказа легкового такси, превышает пять тысяч в сутки.</p> <p>Указанный филиал (представительство) должен быть создан в срок не более 30 дней со дня установления факта превышения указанного количества таких легковых такси в течение пяти рабочих дней подряд. "</p>	<p>Филиалы (представительства) СЗТЛ должны быть открыты во всех субъектах РФ, уполномоченный орган которого предоставил право на осуществление деятельности службы заказа легкового такси, независимо от количества легковых такси.</p> <p>Предложенный минимум такси 5 000 не отвечает существующим реалиям рынка. Так в Москве ежедневно используется в качестве такси 30 000 автомобилей, при этом один из агрегаторов, входящих в тройку крупнейших по городу, использует ежедневно 1500 – 2000 машин.</p>
23	Ст. 14 ч. 3		<p>Дополнить п 4) следующего содержания: « 4) Использовать мобильное приложение, сертифицированное уполномоченным федеральным органом исполнительной власти в сфере информационных технологий»</p>	<p>Процедура оценки – сертификация мобильного приложения на предмет обеспечения безопасности, соблюдения законных прав и свобод пассажиров и водителей такси, а также иных требований законодательства РФ.</p>

				<p>К основным иным требованиям необходимо отнести исключение из мобильных приложений функционала по «тарифообразованию» и оценке стоимости проезда.</p> <p>Главным фундаментальным требованием к мобильному приложению СЗЛТ и, вытекающим из них, договору об обработке информации о заказе легковым такси, является исключение ситуации, в результате которой положения договора по своему статусу будут превалировать над положениями законов РФ и других нормативных правовых актов РФ.</p>
24	Ст.19 ч.3 п.17)	<p>17) обеспечивать мониторинг соблюдения установленных законодательством Российской Федерации норм времени управления легковым такси, рабочего времени и времени отдыха водителя легкового такси посредством программно-аппаратных комплексов и программного обеспечения. Для обеспечения исполнения указанной обязанности служба заказа легкового такси получает от перевозчика или водителя, являющегося работником данного перевозчика, информацию о начале и об окончании осуществления перевозок пассажиров и багажа легковым такси (не</p>	исключить	<p>Это государственная функция и передавать ее субъекту коммерческой деятельности не целесообразно. А соблюдение режима рабочего времени, это обязанность работодателя. Одна коммерческая структура контролирует другую, да еще заинтересованная - нонсенс!</p>

		<p>позднее начала осуществления такой перевозки), а также информацию о времени обязательного отдыха (при фактическом начале отдыха). В случае, если водителем легкового такси является физическое лицо, порядок мониторинга службой заказа легкового такси соблюдения норм времени управления транспортным средством определяется договором службы заказа легкового такси с перевозчиком в соответствии с законодательством Российской Федерации</p>		
25	Ст.20 ч.1	<p>По договору службы заказа легкового такси с перевозчиком легковым такси служба заказа легкового такси обязуется передавать полученный от лица, имеющего намерение стать фрахтователем, заказ легкового такси лицу, имеющему намерение стать фрахтовщиком, в целях последующего заключения публичного договора фрахтования легкового такси.</p>	Требуется уточнение	<p>Согласно положению данной статьи СЗТ передает информацию о намерении одних, другим и наоборот. После чего эти стороны заключают договор фрахтования. По логике при заключении договора стороны должны договариваться о цене, это существенные условия договора. Тогда как же положение Ст.11, ч.1, п. 11), как может третье лицо устанавливать тарифы двум договаривающимся сторонам?</p>

26	Ст.20 ч.2	2. Договор службы заказа легкового такси с перевозчиком заключается в простой письменной форме (на бумажном носителе или в форме электронного документа) в соответствии с требованиями Гражданского кодекса Российской Федерации.	Изложить в версии: 2. Договор службы заказа легкового такси с перевозчиком легковым такси заключается в простой письменной форме, в том числе в форме электронного документа в соответствии с требованиями Гражданского кодекса Российской Федерации. Служба заказа легкового такси не вправе ограничить исполнение договора при соблюдении перевозчиком условий договора, равно служба заказа такси не в праве ограничивать деятельность сотрудников перевозчика легковым такси, привлекаемых к оказанию услуг по договору.	1. В России агрегаторы (службы заказа такси) имеют практику при сохранении действительности договора необоснованно ограничивать предоставляемые услуги, ссылаясь на внутренние причины. Создаются условия немотивированного неисполнения обязанностей по договору при формальном его действии. Все условия ограничения по договору должны быть частью договора. 2. Также есть практика ограничения допуска к услугам водителей перевозчика в нарушении статьи 56.1 Трудового Кодекса РФ.
27	Ст.24 ч.1	Тарифы на перевозку легковым такси, учитывающие время суток, дни недели, класс комфортности и другие особенности перевозки, разрабатываются перевозчиками легковых такси, если иное не указано в договоре со службой заказа легкового такси, предусмотренным статьей 20 настоящего Федерального закона.	Слова "если иное не указано в договоре со службой заказа легкового такси, предусмотренным статьей 20 настоящего Федерального закона." исключить.	Не может третье лицо устанавливать тарифы двум договаривающимся сторонам.
28	Ст.24 ч.3	3. Нормативным правовым актом субъекта Российской Федерации	Слова "и (или) службы заказа легкового такси" исключить	Тарифы устанавливает перевозчик.

		<p>Федерации может быть установлена обязанность перевозчика и (или) службы заказа легкового такси по предоставлению сведений о тарифах на перевозку легковым такси в уполномоченный орган, а также порядок размещения таких сведений на официальном сайте уполномоченного органа в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" либо на официальном сайте высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации.</p>		
29	Ст. 29 ч. 2	<p>2. Служба заказа легкового такси при передаче заказа легкового такси (обеспечении доступа к информации о заказе легкового такси):</p> <p>1) несет солидарную ответственность с лицом, которому не было предоставлено разрешение или действие разрешения которого аннулировано (приостановлено), за вред,</p>	<p>Изложить в следующей редакции:</p> <p>2. Служба заказа легкового такси при передаче заказа легкового такси (обеспечении доступа к информации о заказе легкового такси) несет:</p> <p>1) полную ответственность с лицом, которому не было предоставлено разрешение или действие разрешения которого аннулировано (приостановлено), за вред, причиненный жизни, здоровью, имуществу пассажира при перевозке</p>	<p>В настоящее время СЗЛТ являются полноценным участником перевозки, принимают заказы и устанавливают тарифы и при этом не несут никакой ответственности. Считаем, что СЗЛТ должны нести полную ответственность в случае передачи заказа перевозчику, не имеющему разрешения. Также СЗЛТ должны нести солидарную ответственность не только с физическими лицами, но и остальными перевозчиками. Данные меры позволят повысить уровень безопасности перевозок, так как СЗЛТ будут более ответственно подходить к выбору</p>

		<p>причиненный жизни, здоровью, имуществу пассажира при перевозке легковым 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 иным возможным способом ранее чем за сутки до дня, в который был причинен вред), в отношении легкового такси, при перевозке которым был причинен указанный вред;</p>	<p>легковым такси (за исключением случая, когда 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 легковыми такси и (или) региональный реестр легковых такси, и уполномоченный орган не передал эти сведения службе заказа легкового такси другим способом ранее чем за сутки до дня, в который был причинен вред) в отношении легкового такси, при перевозке которым был причинен указанный ущерб;</p> <p>2) полную ответственность перед пассажиром за вред, причиненный его жизни, здоровью, имуществу при перевозке легковым такси в случае, если фрахтователь не был уведомлен надлежащим образом о наименовании перевозчика легковым</p>	<p>партнеров и соблюдению ими требований безопасности.</p>
--	--	--	--	--

	<p>2) несет полную ответственность перед пассажиром за вред, причиненный его жизни, здоровью, имуществу при перевозке легковым такси, в случае, если фрахтователь не был уведомлен надлежащим образом о наименовании перевозчика либо был уведомлен надлежащим образом о наименовании перевозчика и в реестре легковых такси отсутствуют сведения о транспортном средстве, использованном для перевозки, или в реестре перевозчиков легковым такси отсутствуют сведения о праве перевозчика использовать в качестве легкового такси такое транспортное средство;</p> <p>3) несет солидарную ответственность с перевозчиком, являющимся физическим лицом, перед пассажиром за вред, причиненный его жизни, здоровью, имуществу при</p>	<p>такси или был уведомлен надлежащим образом о наименовании перевозчика легковым такси и в реестре легковых такси отсутствуют сведения об этом транспортном средстве, использованном для перевозки, или отсутствуют сведения в реестре перевозчиков легкового такси о праве перевозчика использовать в качестве легкового такси такое транспортное средство;</p> <p>3) солидарную ответственность с перевозчиком легковым такси, в части причиненного при перевозке легковым такси жизни, здоровью, имуществу пострадавшего лица реального ущерба, непокрытого страховым возмещением, выплаченным в соответствии с законодательством об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров;</p> <p>4) ответственность за передачу водителю легкового такси заказа в случае нарушения обязанности, установленной пунктом 3 части 1</p>	
--	---	--	--

		<p>перевозке легковым такси, в части возмещения реального ущерба, не покрытого страховым возмещением, выплаченным в соответствии с законодательством об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров;</p> <p>4) несет ответственность за передачу водителю легкового такси заказа в случае нарушения обязанности, установленной пунктом 3 части 1 статьи 11 настоящего Федерального закона.</p>	<p>статья 11 настоящего Федерального закона.</p>	
30	ст.31 и 32		исключить	В изменениях этих законов нет необходимости, если исключить понятие "физическое лицо".

Член Общественного Совета
при Министерстве транспорта
Российской Федерации

Н.О. Блудян