



ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДУМА
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ВОСЬМОГО СОЗЫВА

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ

**О проекте федерального закона № 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»**

Государственная Дума Федерального Собрания

Российской Федерации **п о с т а н о в л я е т :**

1. Принять в первом чтении проект федерального закона № 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», внесенный

сенатором Российской Федерации А.В.Кутеповым, депутатом Государственной Думы В.В.Гутеневым.

2. Направить указанный законопроект Президенту Российской Федерации, в Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, комитеты и комиссии Государственной Думы, во фракции в Государственной Думе, в Правительство Российской Федерации, законодательные органы субъектов Российской Федерации.

Установить, что поправки к указанному законопроекту направляются в Комитет Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры в тридцатидневный срок со дня принятия настоящего Постановления.

3. Комитету Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры доработать указанный законопроект с учетом поступивших поправок и внести его на рассмотрение Государственной Думы во втором чтении.

4. Настоящее Постановление вступает в силу со дня его принятия.

Председатель Государственной Думы
Федерального Собрания
Российской Федерации



В.В.Володин

Москва
18 января 2024 года
№ 5583-8 ГД

Проект
Вносится сенатором
Российской Федерации
А.В. Кутеповым,
Депутатом
Государственной Думы
В.В. Гутеневым

№ 481242-8

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН

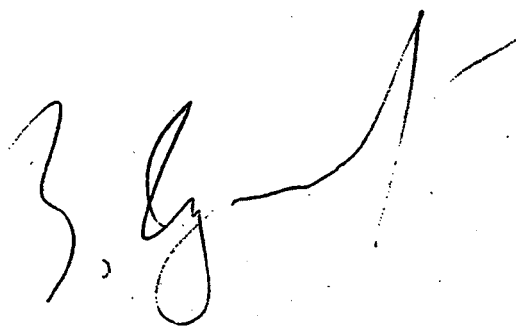
О внесении изменений в Федеральный закон «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации»

Статью 9 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» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2023, № 1, ст. 27; № 26, ст. 4686) дополнить частью 7 следующего содержания:

«7. Законом или иным нормативным правовым актом субъекта Российской Федерации могут устанавливаться требования к уровню локализации транспортных средств, используемых в качестве легкового такси, в виде совокупного количества баллов за выполнение технологических операций (условий) на территории Российской Федерации, но не ниже, чем минимальный размер требований к уровню локализации транспортных средств, используемых в качестве легкового такси, который устанавливается нормативным актом Правительства Российской Федерации. Требования к уровню локализации транспортных средств, используемых в качестве легкового такси, устанавливаются законом или иным нормативным правовым актом субъекта Российской Федерации с учетом региональных особенностей и структуры парка транспортных средств, категорий

транспортных средств, а также иных критериев. При этом требования к уровню локализации транспортных средств, используемых в качестве легкового такси, должны быть установлены законами или иными нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации не позднее, чем через шесть месяцев после установления нормативным актом Правительства Российской Федерации минимального размера требований к уровню локализации транспортных средств, используемых в качестве легкового такси. Правительство Российской Федерации также вправе установить своим нормативным актом категории транспортных средств, используемых в качестве легкового такси, на которые не распространяются требования о локализации»».

Президент
Российской Федерации



ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

к проекту федерального закона «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»

Проект федерального закона «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» (далее - законопроект) разработан в целях предоставления субъектам Российской Федерации права устанавливать обязательные требования к уровню локализации транспортного средства, используемого в качестве легкового такси, в виде совокупного количества баллов за выполнение технологических операций (условий) на территории Российской Федерации.

Федеральный закон от 29.12.2022 № 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 – Закон) регулирует отношения в области организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси, а также отношения, возникающие при организации государственного контроля (надзора) в указанной области на территории Российской Федерации.

Срок вступления Закона в силу – 01.09.2023 (отдельных его положений, касающихся требований к службам заказа легкового такси – 01.09.2025).

Необходимо отметить, что к предмету регулирования Закона также отнесены:

обязательные требования, предъявляемые к легковому такси: требования к оформлению такси, к размещаемой в салоне информации,

наличию устройства контроля за вниманием и усталостью водителя, таксометра и другие требования (например, часть 6 статьи 9 Закона);

возможность установления максимального количества легковых такси, используемых перевозчиками на территории отдельных субъектов Российской Федерации: Москва, Санкт-Петербург и Севастополь (статья 26 Закона);

право органов государственной власти субъектов Российской Федерации применять меры государственной поддержки перевозчиков, в том числе в целях стимулирования использования в качестве легкового такси электромобилей, легковых автомобилей с двигателями, работающими на газомоторном топливе, а также осуществления перевозок пассажиров из числа инвалидов, многодетных семей и иных категорий граждан (статья 28 Закона).

Вместе с тем Закон нуждается в дополнении нормой, которая обеспечит баланс между потребностью рынка в поддержании и обновлении парка транспортных средств, используемых в качестве легковых такси, и необходимостью поддержки и развития отечественной автомобильной промышленности как одного из ключевых секторов экономики.

В текущих условиях наблюдается существенное падение продаж новых автомобилей на внутреннем рынке. Так, если в 2021 г. объем продаж новых легковых и легких коммерческих автомобилей в России составил 1,67 млн единиц, то в 2022 г. – только около 0,67 млн единиц; прогноз на 2023 г.: около 1 млн автомобилей.

Без применения дополнительных мер стимулирования спроса на продукцию отечественных автопроизводителей будут нарастать риски:

роста прямого импорта автомобилей из-за рубежа (так, если в январе-марте 2022 г. доля продаж легковых и легких коммерческих автомобилей, произведенных в КНР, на российском рынке составляла чуть более 6%, то к декабрю она уже превысила 21%, а в 2023 г., по прогнозам аналитиков, достигнет 35-40% с тенденцией к дальнейшему росту);

роста непрямого импорта автомобилей за счет открытия в России низколокализованных сборочных производств, которые не создают значимой

добавочной стоимости на территории Российской Федерации (по состоянию на январь 2023 г. в России уже функционируют несколько площадок по низколокализованной сборке автомобилей из машинокомплектов, поставляемых из Китайской Народной Республики);

потери существенной доли продаж российскими автопроизводителями и производителями автокомпонентов, как следствие – падение выручки, недозагрузка производственных мощностей и высвобождение работников;

утраты инженерных и технологических компетенций как российскими автопроизводителями, так и российскими производителями автокомпонентов (включая радиоэлектронные компоненты), что потенциально приведет к деградации указанных секторов промышленности, в которых заняты несколько сотен тысяч работников.

Еще одним риском является повышение степени зависимости сети такси в Российской Федерации от импортных поставок автомобилей, комплектующих, запчастей, а также от импортных поставок оборудования и программного обеспечения для технических сервисов. В результате сеть такси, перевозящая только в одной Москве около 1,7 млн. пассажиров в сутки, становится уязвима к санкционному давлению.

Для минимизации указанных рисков предлагается внести изменение в Закон, предусматривающее предоставление субъектам Российской Федерации права устанавливать обязательные требования к уровню локализации транспортных средств, используемых в качестве легковых такси, измеряемому в баллах в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 17.05.2005 № 719 (аналогично норме о допуске автомобилей к участию в госзакупках).

Внесение предлагаемого изменения обеспечит дополнительное стимулирование спроса на отечественные высоколокализованные автомобили со стороны таксомоторной отрасли. По данным Аналитического центра при Правительстве Российской Федерации, в 2021 г. в России насчитывалось более 400 000 автомобилей легкового такси (расчет приведен по количеству

активных разрешений на таксомоторную деятельность). При этом спрос на новые автомобили, используемые в качестве легкового такси, остается и будет оставаться стабильным, так как по оценкам специалистов отрасли, автомобили в парках такси целесообразно обновлять каждые три-пять лет. Такой срок службы легкового такси связан с тем, что через 3-5 лет интенсивной эксплуатации автомобиль требует значительных вложений, кроме того, такой срок эксплуатации и соответствующий такому сроку пробег автомобиля является наиболее оптимальным для его реализации на рынке. Так, например, объем парка такси города Москвы превышает 150 000 автомобилей, средний возраст которых - 2,7 года. То есть столичный парк такси потребует существенного обновления в ближайшее время (в 2022 году российский агрегатор «Яндекс. Такси» уже проинформировал о своей потребности в объеме 50 000 новых автомобилей в год).

Таким образом, при введении в будущем обязательных требований по локализации к автомобилям, используемым в качестве легковых такси, будет сформирован значительный (порядка 100 тыс. автомобилей ежегодно) рынок сбыта для отечественных автопроизводителей со стабильным спросом. Тем самым будут простимулированы продажи и производство российских легковых автомобилей.

Кроме того, будет обеспечена импортнезависимость российской сети такси (независимость от импортных поставок автомобилей, комплектующих, запчастей, а также от импортных поставок оборудования и программного обеспечения для технических сервисов), то есть независимость от санкционного давления.

Дополнительным эффектом от предлагаемой меры станет стимулирование зарубежных автопроизводителей к максимальной локализации производства в России, что позволит рассчитывать на приток дополнительных инвестиций в отрасль и рост налоговых поступлений в бюджеты бюджетной системы Российской Федерации.

Принятие проекта федерального закона будет иметь положительный

социально-экономический и финансовый эффект не только для отечественных автопроизводителей, но и для других субъектов предпринимательской деятельности, в частности, для перевозчиков легковым такси и для таксомоторных парков. Это объясняется тем, что отечественные высоколокализованные автомобили в части стоимости покупки и владения существенно дешевле зарубежных, тем самым будут ощутимо снижены затраты перевозчиков легковым такси и таксомоторных парков на закупки и обслуживание автомобилей. Кроме того, отечественные бренды характеризуются гораздо более разветвленной сетью технических центров и, как следствие, большей доступностью запасных частей и сервисных услуг.

Законопроектом предоставлено право субъектам Российской Федерации устанавливать в будущем обязательные требования к уровню локализации. В результате, когда отечественные автопроизводители обеспечат достаточное предложение широкого модельного ряда продукции для таксомоторной отрасли, субъекты РФ смогут реализовать имеющееся право и установить обязательные требования к локализации для автомобилей-такси в баллах. При этом решения субъектов Российской Федерации об установлении требований к локализации автомобилей-такси не будут распространяться на транспортные средства, которые уже используются в качестве такси на момент принятия таких решений. Таким образом акт субъекта РФ не будет иметь обратной силы и не будет обязывать таксопарки и самозанятых отказаться от использования низколокализованных автомобилей-такси, которые они уже начали эксплуатировать на момент вступления акта в законную силу.

С учетом того, что в исполнительных органах субъектов Российской Федерации на сегодня отсутствуют единая методология и специалисты в части оценки необходимого уровня локализации транспортных средств и в части установления обязательных требований к такому уровню, законопроект предусматривает наделение Правительства Российской Федерации правом устанавливать минимальный обязательный уровень требований к локализации автомобилей-такси. Тем самым будут обеспечены единообразие и

стандартизация вводимых в различных регионах требований.

Кроме того, законопроект дает право Правительству РФ устанавливать категории транспортных средств, используемых в качестве легкового такси, на которые не будут распространяться требования о локализации. Так, например, на сегодня нецелесообразно распространять требования о локализации на транспортные средства стоимостью более 4 млн руб., используемые в качестве легковых такси для пассажирских перевозок повышенной комфортности: «бизнес-класс» и выше (стоимость автомобилей «Мерседес-Бенц» классов С и Е, традиционно используемых для таких перевозок, на ноябрь 2023 года составляет соответственно от 5 и от 6 млн руб., для автомобилей 2021-2022 года выпуска). Это связано с тем, что на сегодняшний день не обеспечено предложение высоколокализованных автомобилей данной категории. Подобное исключение позволит обеспечить непрерывность оказания пассажирских перевозок повышенной комфортности с учетом отсутствия в настоящее время у отечественных автопроизводителей моделей легковых автомобилей, соответствующих указанной категории перевозок.

Таким образом принятие проекта федерального закона не повлечет негативных социально-экономических, финансовых и иных последствий.

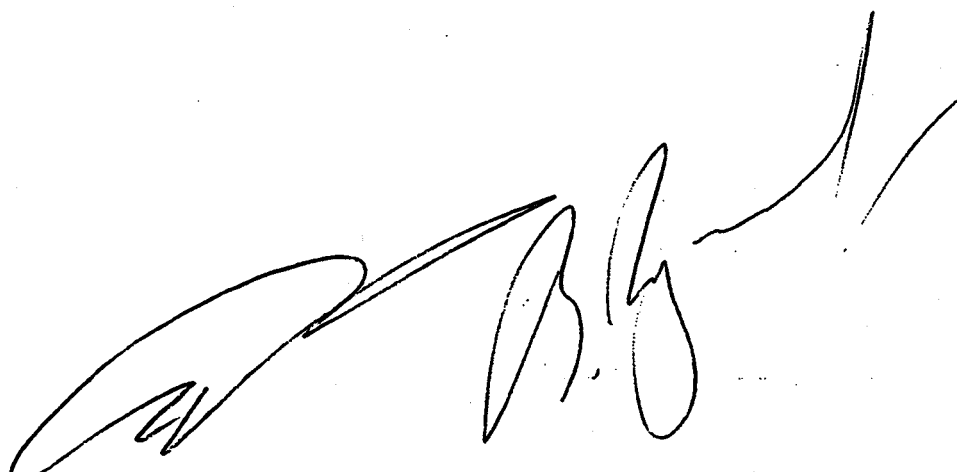
Принятие проекта федерального закона не повлечет дополнительных расходов бюджетов субъектов Российской Федерации, федерального бюджета.

Предполагается, что реализация предусмотренных проектом федерального закона полномочий субъектов Российской Федерации и Правительства Российской Федерации будет осуществляться в пределах установленной предельной численности работников, а также бюджетных ассигнований, предусмотренных в бюджетах субъектов Российской Федерации и федеральном бюджете на руководство и управление в сфере установленных функций.

Проект федерального закона не содержит требований, которые связаны

с осуществлением предпринимательской и иной экономической деятельности, оценка соблюдения которых осуществляется в рамках государственного контроля (надзора), муниципального контроля, привлечения к административной ответственности, предоставления лицензий и иных разрешений, аккредитации, оценки соответствия продукции, иных форм оценки и экспертизы (далее - обязательные требования), о соответствующем виде государственного контроля (надзора), виде разрешительной деятельности и предполагаемой ответственности за нарушение обязательных требований или последствиях их несоблюдения.

Законопроект, пояснительная записка и финансово-экономическое обоснование к нему доработаны в соответствии с замечаниями Правительства Российской Федерации, изложенными в заключении на законопроект.

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.

ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ
к проекту федерального закона «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»

Проект федерального закона «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» направлен на предоставление субъектам Российской Федерации права устанавливать обязательные требования к уровню локализации транспортного средства, используемого в качестве легкового такси, в виде совокупного количества баллов за выполнение технологических операций (условий) на территории Российской Федерации.

В связи с этим реализация проекта федерального закона не потребует выделения дополнительных бюджетных ассигнований из бюджетов бюджетной системы Российской Федерации.

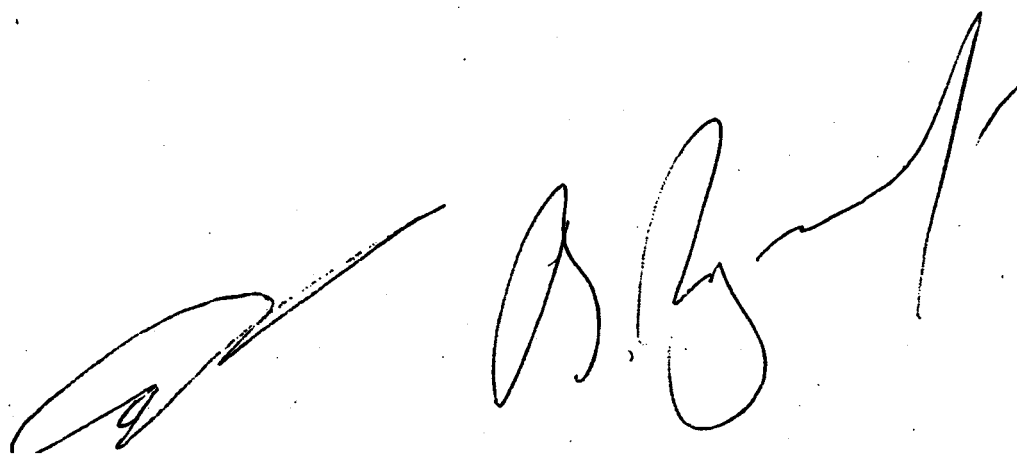
Реализация проекта федерального закона в целом положительно повлияет на увеличение поступлений в бюджеты бюджетной системы Российской Федерации, поскольку установление в будущем обязательных требований к локализации повысит объем производства и продаж автомобилей предприятиями – налоговыми резидентами Российской Федерации.

В случае установления требований к локализации легковых автомобилей-такси, потенциальный объем налоговых поступлений в бюджеты бюджетной системы Российской Федерации оценивается следующим образом:

средний годовой объем налоговых отчислений с одного произведенного и проданного высоколокализованного отечественного легкового автомобиля в

2022-2023 гг. — около 300 000 рублей (включая уплату утилизационного сбора);

принятие законопроекта и последующая реализация установленных прав субъектами Российской Федерации обеспечат дополнительный спрос таксомоторной отрасли на высоколокализованные отечественные легковые автомобили в объёме около 100 тыс. шт. в год с учетом необходимости обновления парка такси каждые 3-5 лет, в результате чего дополнительные налоговые отчисления в бюджеты всех уровней составят около 30 млрд. руб. в год (включая уплату утилизационного сбора).

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.

ПЕРЕЧЕНЬ

федеральных законов, подлежащих признанию утратившими силу, приостановлению, изменению, дополнению или принятию в связи с принятием Федерального закона «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»

Принятие Федерального закона «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» не потребует принятия, изменения, приостановления или признания утратившими силу федеральных законов.

