



Общественная палата  
Российской Федерации

CIVIC CHAMBER OF THE RUSSIAN FEDERATION

Миусская пл., д. 7, стр.1, Москва, ГСП-3, 125993

Тел.: +7(495)221-83-64, +7(495)221-83-63, [www.oprf.ru](http://www.oprf.ru), [info@oprf.ru](mailto:info@oprf.ru)

06 АВГ 2021 № 7ОП-1/ 1575

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

СЕКРЕТАРЬ

Первому заместителю  
Министра труда и социальной защиты  
Российской Федерации

А.В. ВОВЧЕНКО

Уважаемый Алексей Витальевич!

Общественная палата Российской Федерации (далее – Общественная палата) выражает благодарность за направление информации о мерах, направленных на создание в рамках исполнения пункта 3 перечня поручений Президента Российской Федерации от 12 декабря 2019 года № Пр-2552 (далее – поручение № Пр-2552) условий для повышения доступности услуг социального такси, в том числе для маломобильных групп населения (направлена в Общественную палату письмом от 21 июля 2021 года № 13-4/10/П-5452).

Общественная палата в рамках своей деятельности на протяжении последних лет уделяет особое внимание вопросу обеспечения доступности для маломобильных групп населения как транспорта общего пользования в целом, так и социального такси в частности.

Анализ существующих проблем в данной сфере позволил определить три основных направления регулирования, которые, по мнению экспертов Общественной палаты, способны обеспечить повышение доступности услуг социального такси:

- 1) государственное регулирование рынка в том числе посредством установления специальных требований к организациям-перевозчикам, организациям-агрегаторам и их деятельности;

2) государственные (муниципальные) программы поддержки, предусматривающие предоставление бюджетных субсидий субъектам предпринимательской деятельности, а также некоммерческим организациям, которые оказывают транспортные услуги инвалидам, передвигающимся на кресле-коляске;

3) разработка и использование организациями-перевозчиками специальных мобильных приложений и иных интерактивных сервисов.

Учитывая высокую социальную значимость вопросов обеспечения мобильности инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности, в октябре 2017 года Общественной палатой был проведен круглый стол на тему «Работа городского транспорта, социального такси как важный фактор социализации инвалида в обществе: проблемы, перспективы развития» (далее – круглый стол), на котором при участии представителей Минтруда России, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, представителей предпринимательского сообщества и общественных организаций рассмотрены лучшие региональные практики и международный опыт работы социального такси.

По итогам названного круглого стола были сформулированы рекомендации Правительству Российской Федерации, федеральным органам исполнительной власти и органам государственной власти субъектов Российской Федерации, агрегаторам такси, содержащие конкретные предложения как по развитию нормативной правовой базы и документов стратегического планирования, так и по реализации практических мер по повышению доступности для маломобильных групп граждан общественного транспорта, в том числе социального такси (рекомендации Общественной палаты прилагаются).

В настоящее время ряд данных предложений сохраняет свою актуальность. В связи с этим Общественная палата предлагает в дополнение к уже реализованным на государственном уровне мерам рассмотреть возможность учета рекомендаций Общественной палаты при дальнейшем осуществлении

комплекса мер по повышению доступности услуг социального такси, в том числе для маломобильных групп населения, посредством:

- a) реализации дополнительных мер стимулирования организаций, осуществляющих пассажирские перевозки, направленных как на расширение парка адаптированных автомобилей, так и собственно оказания услуг социального такси (перевозка маломобильных групп населения, в том числе инвалидов, передвигающихся на кресле-коляске), путем возможного введения квотирования;
- б) включения в перечень общественно полезных услуг, утвержденный постановлением Правительства Российской Федерации от 27 октября 2016 года № 1096, услуги по перевозке людей с ограниченными возможностями здоровья и маломобильных групп населения, а также предоставления компенсаций социально ориентированным некоммерческим организациям, предоставляющим данную услугу, за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации, местных бюджетов;
- в) включения в перечень условий для признания субъектов малого и среднего предпринимательства социальным предприятием, установленный в статье 24.1 Федерального закона от 24 июля 2007 года № 209-ФЗ «О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации», либо в соответствующие перечни, определяемые субъектами Российской Федерации, оказание услуги по перевозке людей с ограниченными возможностями здоровья и маломобильных групп населения, а также предоставления компенсаций социальным предприятиям, предоставляющим данную услугу, за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации, местных бюджетов;
- г) обеспечения возможности использования услуг служб социального такси инвалидами всех категорий, иными маломобильными группами населения ежедневно, круглосуточно и независимо от места их регистрации и (или) преимущественного проживания при перемещении как по территории одного субъекта Российской Федерации, так и между субъектами (например, в целях

получения медицинских услуг в другом регионе), а также установления единых для всех субъектов Российской Федерации стандарта (порядка) предоставления таких услуг и тарифов на них;

в) создания единой информационной среды, позволяющей маломобильным группам населения воспользоваться услугами транспорта, включая социальное такси, в том числе:

– обеспечения в приложениях по вызову такси, используемых агрегаторами, технической функции заказа (выбора) специально оборудованного автомобиля для перевозки маломобильных групп населения, в том числе инвалидов, передвигающихся на кресле-коляске, и установления дополнительных требований к таксопаркам о наличии оборудованных автомобилей для перевозки данной категории пассажиров;

– разработки мобильного приложения по перемещению городского транспорта с указанием маршрутов движения и визуальным обозначением низкопольных транспортных средств, оборудованных специальными пандусами для перевозки маломобильных граждан, или оказания содействия в предоставлении данных движения городского транспорта, в том числе низкопольных транспортных средств, оборудованных специальными пандусами, разработчикам существующих в настоящее время специальных приложений (например, «Яндекс.Транспорт»).

Кроме того, Общественная палата, в целом поддерживая меры, перечисленные в информации Минтруда России (письмо от 21 июля 2021 года № 13-4/10/П-5452), просит для формирования целостного и объективного представления об их достаточности и эффективности направить в Общественную палату следующие дополнительные сведения:

1. Предусматривает ли порядок использования автотранспорта, закупленного в рамках реализации федерального проекта «Разработка и реализация программы системной поддержки и повышения качества жизни граждан старшего поколения «Старшее поколение», входящего в состав национального проекта «Демография», вопросы организации доставки в

медицинские организации инвалидов и других маломобильных групп населения в возрасте младше 65 лет, проживающих в сельской местности?

2. Насколько в рамках реализации поручения № Пр-2552 в целом по России и отдельно в каждом субъекте увеличился парк автомобилей, предназначенных для предоставления услуг социального такси инвалидам и иным маломобильным группам населения.

Насколько реализованные в субъектах Российской Федерации меры повысили доступность услуг социального такси, а именно насколько сократилось время ожидания социального такси, увеличилось ли количество поездок, выделяемых на одного человека.

3. В каком порядке осуществляется предоставление образовательных услуг по разработанной ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта» профессиональной программе «Обучение водителей социального такси, осуществляющих пассажирские перевозки лиц из числа инвалидов, оказанию ситуационной помощи», доступно ли обучение для всех желающих. Просим направить данную программу для ознакомления.

Также считаем необходимым отметить, что при проработке вопроса предоставления субъектам Российской Федерации возможности приобретения на льготных условиях адаптированных для инвалидов и других маломобильных групп населения легковых автомобилей, предназначенных для использования в качестве социального такси, целесообразно сохранять возможность организации комбинированных перевозок, допускающих эксплуатацию переоборудованных легковых автомобилей для оказания услуг всему потоку пассажиров, пользующихся услугами такси. Введение ограничений по использованию адаптированных автомобилей в зависимости от категорий пассажиров могут привести к формированию неустойчивой бизнес-модели и рискам для частных перевозчиков.

Учитывая вышеизложенное, полагаем целесообразным обеспечить дополнительную проработку вопросов создания условий для повышения доступности услуг социального такси, в том числе для маломобильных групп

населения, а также их экспертное обсуждение. Со своей стороны Общественная палата готова продолжить анализ существующих проблем в рассматриваемой сфере, а также предоставить свою площадку для проведения экспертного обсуждения с участием представителей уполномоченных органов государственной власти, заинтересованных общественных и коммерческих организаций и экспертного сообщества в целях выработки совместных предложений по их преодолению.

Приложение: на 9 л.

Л.Ю. Михеева

**Рекомендации  
Общественной палаты Российской Федерации  
по итогам круглого стола на тему: «Работа городского транспорта,  
социального такси как важный фактор социализации инвалида в  
обществе: проблемы, перспективы развития»**

г. Москва

17 октября 2017 года

Общественной палатой Российской Федерации (далее – Общественная палата) по инициативе Комиссии Общественной палаты по социальной политике, трудовым отношениям, взаимодействию с профсоюзами и поддержке ветеранов проведен круглый стол на тему: «Работа городского транспорта, социального такси как важный фактор социализации инвалида в обществе: проблемы, перспективы развития» (далее – круглый стол).

В круглом столе приняли участие члены Общественной палаты, общественных палат субъектов Российской Федерации, представители Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации, ГУП «Московский Метрополитен», ГУП «Мосгортранс», уполномоченных органов исполнительной власти города Москвы, Московской области, органов местного самоуправления города Сочи, которые осуществляют полномочия в сфере социальной политики, предпринимательского сообщества, которые оказывают транспортные услуги, научного сообщества и общественных организаций, осуществляющие аналитическую и исследовательскую деятельность в области труда и социальной политики, работы с инвалидами, иные общественные организации и общественные объединения, общественные эксперты.

Участниками круглого стола обсуждены вопросы, связанные с работой и доступностью транспорта общего пользования и социального такси в России для инвалидов–колясочников, рассмотрены лучшие региональные практики и международный опыт работы социального такси для инвалидов–колясочников. Были подняты актуальные вопросы для представителей

колясочников. Были подняты актуальные вопросы для представителей бизнеса в сфере транспортных услуг для маломобильных групп граждан. Представителями организаций были озвучены острые проблемы, которые являются непреодолимым препятствием при оказании востребованных транспортных услуг. Представителями Группы компаний ГАЗ были продемонстрированы результаты исследования рынка данных услуг, проведенного маркетинговым отделом. По результатам рассмотрения исследования участниками круглого стола выявлена необходимость применения комплексного подхода при решении проблем в данной сфере. В частности, указано на необходимость обеспечения субъектов предпринимательской деятельности, осуществляющих перевозку инвалидов – колясочников, государственной (муниципальной) поддержкой, в том числе финансовой (предоставление субсидий за счет средств бюджетов бюджетной системы Российской Федерации), а также посредством установления возможности закупки автомобилей на особых условиях лизинга или страхования; разработки мобильных приложений, которые бы позволяли упростить процесс вызова автомобилей.

Участники ознакомились с несколькими исследованиями, предметом которых явились вопросы повестки круглого стола. В частности, были представлены результаты исследования, проведенного кафедрой труда и социальной политики Института государственной службы и управления ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации», Национальным центром проблем инвалидности Общероссийского общественного движения «Народный фронт «За Россию», а также итоги опроса лиц с ограниченными возможностями здоровья (далее – ОВЗ) о проблемах, возникающих при использовании транспорта.

Результаты исследований и опроса показали, что у лиц с ОВЗ, действительно, часто возникает потребность в использовании транспорта общего пользования, однако в большинстве субъектов Российской

Федерации не обеспечена доступность транспортных средств. В рейтинге недоступности инфраструктуры для лиц с ОВЗ лидирует общественный пассажирский транспорт. Указанное, по мнению экспертов, является главным барьером в достижении жизненных целей инвалидов.

Результаты опроса свидетельствуют о готовности лиц с ОВЗ использовать услуги такси. Однако действующие службы социального такси имеют в своей работе ряд ограничений. Во-первых, зачастую в автопарках недостаточно специально оборудованных транспортных средств, соответственно, службы такси не способны удовлетворить потребности всех желающих. Во-вторых, услугами социального такси инвалид может воспользоваться только по месту регистрации. То есть в случае выезда в другой субъект Российской Федерации (например, на лечение, для проживания у родственников, в гости, в иных целях) услуга социального такси, учитывая установленный в соответствии с законодательством Российской Федерации и законодательством субъектов Российской Федерации принцип обеспечения граждан, в том числе инвалидов, мерами социальной поддержки по месту регистрации и (или) преимущественного проживания, будет для лиц с ОВЗ недоступна. В-третьих, в большинстве случаев, при организации обеспечения инвалидов услугами социального такси установлены графики и порядок использования социального такси, которое может доставить инвалида лишь в социальные или медицинские организации и в четко ограниченное время. В этой связи также существует проблема отсутствия единого подхода к оказанию данной услуги в субъектах Российской Федерации.

В то же время основным ограничением для инвалидов, как отметили участники круглого стола, является высокая стоимость услуг социального такси.

Также участниками круглого стола был рассмотрен опыт зарубежных коллег в решении вопросов обеспечения инвалидов-колясочников транспортом.

Так, например, в Сингапуре пересматривается схема субсидирования такси для инвалидов—колясочников. Начиная с 2017 года инвалиды—колясочники, проживающие в Сингапуре, смогут использовать субсидии на услуги такси до 80% (в зависимости от уровня общего дохода). Такая схема субсидирования такси для инвалидов—колясочников была введена в Сингапуре в 2014 году. Ранее субсидия выделялась в размере до 50% от объема расходов инвалидов—колясочников на такси. Изменения позволят инвалиду—колясочнику, проживающему в Сингапуре, существенно сэкономить на поездках с использованием такси.

В городе Пекине (КНР) запущен процесс пополнения таксопарков автомобилями для перевозки инвалидов—колясочников. В 2015 году в городе Пекине парк такси для колясочников пополнился 800 автомобилями. К 2020 году планируется увеличить число автомобилями для инвалидов—колясочников до 2000 .

В США, согласно плану Комиссии по такси и лимузинам (Taxi and Limousine Commission), принятому в 2013 году в связи с запросом общественных организаций по защите прав инвалидов—колясочников, к 2020 году из всего парка городского такси доступными для пассажиров в инвалидных колясках должны стать 50% автомобилей. В свою очередь, таксофирма Uber ML B.V. в 2017 году пообещала расширить обслуживание жителей города Нью-Йорка с ограниченными возможностями. План Uber ML B.V. и его партнеров предполагает создание централизованной городской системы для заказа такси пассажирами—колясочниками.

По итогам состоявшегося обсуждения участниками круглого стола сформулированы предложения по трем направлениям регулирования, которые, по их мнению, способны обеспечить доступность услуг такси для инвалидов—колясочников:

- 1) государственное регулирование рынка, в том числе посредством установления специальных требований к компаниями—перевозчикам и компаниям—агрегаторам и их деятельности;

- 2) государственные (муниципальные) программы поддержки, предусматривающие предоставление бюджетных субсидий субъектам предпринимательской деятельности, которые оказывают транспортные услуги инвалидам–колясочникам;
- 3) разработка и использование организациями–перевозчиками специальных мобильных приложений.

На основании вышеизложенного Общественная палата Российской Федерации рекомендует:

**Правительству Российской Федерации**

**Рассмотреть возможность:**

1. В установленном порядке внесения изменений (дополнений) в государственную программу Российской Федерации «Доступная среда» на 2011 – 2020 годы», утвержденную постановлением Правительства Российской Федерации от 1 декабря 2015 года № 1297 (далее – государственная программа «Доступная среда»), (в подпрограммы государственной программы) и разработки необходимых для регулирования соответствующих правоотношений проектов нормативных правовых актов, которые предусматривают:

- установление нормативно–правовых и организационных основ для работы и развития социального такси;
- выделение бюджетных ассигнований из объема средств, предусмотренных на реализацию мероприятий государственной программы «Доступная среда» (подпрограммы 1 «Обеспечение условий доступности приоритетных объектов и услуг в приоритетных сферах жизнедеятельности инвалидов и других маломобильных групп населения») в 2018 – 2020 годах, на предоставление бюджетных субсидий субъектам предпринимательской деятельности, которые оказывают транспортные услуги инвалидам–колясочникам;

– включение соответствующего показателя в перечень показателей и целевых индикаторов государственной программы;

– предоставление льготного проезда для инвалидов в общественном пассажирском транспорте в санаторно–курортных зонах, расположенных на территории Российской Федерации.

2. Разработки и внесения в установленном порядке в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации проекта федерального закона, предусматривающего внесение изменений в Федеральный закон от 21 апреля 2011 года № 69–ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в части установления в отношении юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих деятельность по оказанию услуг по перевозке пассажиров и багажа такси:

– обязательного требования об обеспечении каждого десятого автомобиля, имеющегося в автомобильном парке, специальным оборудованием для перевозки инвалидов–колясочников;

– специального требования для водителей таких автомобилей об оказании услуг (помощи) для их пассажиров – инвалидов–колясочников.

2. Проработки вопроса о включении в перечень общественно полезных услуг, утвержденный постановлением Правительства Российской Федерации от 27 октября 2016 года № 1096 «Об утверждении перечня общественно полезных услуг и критериев оценки качества их оказания», услуги по перевозке людей с ОВЗ и предоставлении компенсаций социально ориентированным некоммерческим организациям, предоставляющим данную услугу, за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации, местных бюджетов.

**Министерству внутренних дел Российской Федерации совместно с Министерством транспорта Российской Федерации и высшими исполнительными органами государственной власти субъектов**

**Российской Федерации** рассмотреть возможность проработки вопроса о предоставлении транспортным средствам социального такси права передвижения по специально выделенным полосам, предназначенным для передвижения маршрутных транспортных средств (в том числе, при необходимости, рассмотреть вопрос о разработке соответствующих проектов нормативных правовых актов).

**Министерству труда и социальной защиты Российской Федерации совместно с Министерством транспорта Российской Федерации рассмотреть возможность разработки единого стандарта (порядка) предоставления услуг социального такси с последующим направлением в субъекты Российской Федерации.**

**Министерству труда и социальной защиты Российской Федерации и Министерству транспорта Российской Федерации с привлечением Общественной палаты Российской Федерации рассмотреть возможность использования услуг служб социального такси инвалидами всех категорий при перемещении на территории Российской Федерации вне зависимости от места регистрации и (или) преимущественного проживания.**

**Высшим должностным лицам субъектов Российской Федерации (руководителям высших исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации)**

Рассмотреть возможность поручения:

1. Уполномоченным органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации, курирующим работу городского транспорта, обеспечить разработку мобильного приложения по перемещению городского транспорта с указанием маршрутов движения и визуальным обозначением низкопольных транспортных средств, оборудованных специальными пандусами для перевозки маломобильных граждан, или оказать содействие в

предоставлении данных движения городского транспорта, в том числе низкопольных транспортных средств, оборудованных специальными пандусами, разработчику используемого в настоящее время специального приложения «Яндекс.Транспорт».

2. Уполномоченным органам в рамках государственных закупок транспортных средств для нужд общественного пассажирского транспорта включения в технические задания при закупке низкопольных транспортных средств обязательного критерия по их оборудованию, специальными пандусами для перевозки маломобильных граждан, в том числе инвалидов-колясочников, а также специальным оборудованием для инвалидов по слуху и зрению.

3. Уполномоченным органам, курирующим деятельность региональных метрополитенов, проработать вопрос о разработке (содействовать разработке) мобильного приложения с указанием станций метрополитена, которые оборудованы специальными средствами для людей с ОВЗ.

**Организациям–агрегаторам ООО «ЯНДЕКС.ТАКСИ», ООО «ГЕТТАКСИ РУС», ООО «УБЕР ТЕКНОЛОДЖИ»** рассмотреть возможность обеспечения в приложениях по вызову такси технической функции заказа (выбора) специально оборудованного автомобиля для перевозки людей с ОВЗ, в том числе инвалидов–колясочников, и установления дополнительных требований к таксопаркам–партнерам о наличии оборудованных автомобилей для перевозки инвалидов–колясочников.

**Комиссии Общественной палаты Российской Федерации по социальной политике, трудовым отношениям, взаимодействию с профсоюзами и поддержке ветеранов**

Рассмотреть возможность:

1. Проведения анализа наличия в государственной программе «Доступная среда» и государственных программах субъектов Российской Федерации мероприятий, направленных на развитие служб социального такси и программ по переоборудованию и закупке низкопольных транспортных средств, оборудованных специальными пандусами для перевозки маломобильных граждан, в том числе инвалидов–колясочников, а также специальным оборудованием для инвалидов по слуху и зрению.

2. На основе имеющейся статистической информации по вопросам доступного транспорта и возможностей людей с ОВЗ разработки формы статистического наблюдения за положением дел в области обеспечения в субъектах Российской Федерации и муниципальных образованиях возможностей свободного передвижения и ориентирования в городской среде лиц с ОВЗ.

**Руководителям общественных палат субъектов Российской Федерации** рассмотреть возможность включения в планы работы на 2018 год мероприятий с участием высших органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации по вопросам предоставления на территории соответствующего субъекта Российской Федерации лицам с ОВЗ социальных услуг, в частности, услуги городского транспорта и социального такси и доступности таких услуг.