

СВОД

предложений по результатам

проведения публичных консультаций по проекту

проведения публичных консультаций по проекту проведения публичных консультаций по проекту муниципального нормативного правового акта, затрагивающего вопросы осуществления предпринимательской и инвестиционной деятельности постановления администрации города Перми «Об утверждении Правил технологического присоединения и информационного обмена данных в информационной системе учета пассажиропотока на муниципальных маршрутах регулярных перевозок города Перми»

1. Полный электронный адрес размещения проекта правового акта:
официальный сайт муниципального образования город Пермь в информационно-телекоммуникационной сети Интернет.

2. Срок, в течение которого разработчиком принимались предложения в связи с проведением публичных консультаций проекта правового акта:
начало «07» ноября 2016г., окончание «18» ноября 2016г.

3. Сведения о разработчике – организаторе публичных консультаций: департамент дорог и транспорта администрации города Перми.

4. Сведения об участниках публичных консультаций, представивших предложения (замечания), результаты их рассмотрения:

№	Участники публичных консультаций	Краткая характеристика поступивших предложений (замечаний)	Результат рассмотрения поступивших предложений (замечаний), причины отклонения
1.	ООО «Интеграл»	Цель не соотносится с проблемой, а только усугубляет ее, в связи с тем, что потребуются дополнительные необоснованные расходы бюджета и увеличатся затраты хозяйствующих субъектов.	Проект ПАГП направлен на обеспечение прозрачности расходов бюджета при предоставлении дополнительных меры социальной поддержки школьникам, студентам и пенсионерам в виде права на приобретение льготного проездного документа. Уже принято расходное обязательство Пермского городского округа по созданию и обслуживанию автома-

<p>Предложенный вариант не является оптимальным. Существуют иные варианты решения проблемы. В частности, оптимальным и менее затратным для бюджета и хозяйствующим субъектам является присоединение к уже богатшей на региональном уровне автоматизированной системе учета и оплаты проезда. При использовании данного варианта решения проблемы не потребуются приобретение дополнительных аппаратных и программных модулей для синхронизации двух разных систем, не потребуются присоединение новых участников ИСУП (Агентов), возможно использование уже организованных пунктов обслуживания и пополнения ЭСПД для работы с держателями ЛПД.</p>	<p>Тизированной системы учета пассажиропотока на городском пассажирском транспорте общего пользования города Перми. Что касается расходов перевозчиков, то для выполнения перевозчиками данных мероприятий при принятии тарифа в 20 рублей общехозяйственные расходы перевозчиков были увеличены на 3% с учетом перехода на систему автоматизированного учета пассажиропотока.</p>
<p>Поскольку принимаемое постановление затрагивает только перевозчиков, работающих по регулируемым тарифам, органу местного самоуправления, уполномоченному муниципальным нормативным правовым актом на осуществление функций по организации регулярных перевозок согласно п.2 ст.14 Федерального закона от 13.07.2015 N 220-ФЗ, требуется провести конкурсы по отбору перевозчиков на маршруты и заключить с перевозчиками муниципальные контракты</p>	<p>Данное утверждение неверно, так как противоречит п. 9 статьи 39 Федерального закона от 13.07.2015 № 220-ФЗ "Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской</p>

	<p>В порядке, установленном законодательством Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд, с учетом положений 220-ФЗ. Следовательно, не все действующие перевозчики смогут оставить за собой маршруты, на которых работают и, тем самым, это может повлиять на расстановку сил в данной области.</p> <p>Действующее регулирование ограничивает действия субъектов предпринимательской деятельности, принуждая их заключать договоры с Техническим Оператором ИСУП. Заключение данных договоров приведет к появлению дополнительных постоянных затрат перевозчиков и агентов.</p> <p>Исполнение положений регулирования создает существенные риски ведения предпринимательской деятельности и способствует возникновению необоснованных прав органов государственной власти и должностных лиц.</p>	<p>Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Кроме этого, данный проект ПАГП никак не повлияет на сложившиеся договорные отношения с действующими перевозчиками.</p> <p>Предложение учтено. Нормы по работе с Техническим Оператором исключены.</p>
	<p>При работающей региональной системе учета и оплаты проезда льготных категорий граждан, введение новой системы на уровне муниципалитета приведет к невозможности или затруднению совершения законных действий предпринимателей. Поскольку синхронизация различных систем без нарушения норм действующего законодательства невозможна, перевозчики будут вынуждены безвозмездно (без передачи данных с валидаторов в одну из баз данных операторов и, соответственно, без подтверждения факта проезда того или иного льготника) перевозить держателей электронных проездных либо города Перми, либо Пермского края.</p> <p>Единственным выходом перевозчика при предлагаемом регулировании является работа одновременно с двумя системами, что означает необходимость установки двух валидаторов в одном транспортном средстве. Указанное, безусловно, приведет к дополнительным затратам и неоптимальному ре-</p>	<p>Регулирование не затрагивает вопросы синхронизации с другими системами, а тем более предложения заявителя направлены на обслуживание у единственного оператора по учету льготных категорий граждан, что как раз будет способствовать ограничению конкуренции в выборе поставщиков. Также на рынке присутствуют решения по объединению работы разных систем на одном валидаторе.</p>

	<p>жиму осуществления операционной деятельности.</p> <p>Отраслевая практика показывает, что для эффективной работы и для значительного сокращения расходов бюджета, а также сокращения времени внедрения ИСУП целесообразно использование единой системы.</p>	
	<p>Данным нормативным актом вводится понятие «Технический оператор». Без участия Технического оператора невозможна технологическое присоединение Участников ИСУП (Перевозчиков и Агентов). Только после заключения договора с Техническим оператором и приобретения у него прав пользования программным обеспечением, Участники ИСУП получают возможность заключения контракта с Оператором ЛШД. Технический оператор наделен функциями, которые могут ущемить права Участников ИСУП.</p>	<p>Предложение учтено. Нормы по работе с Техническим Оператором исключены.</p>
	<p>Переходный период потребуется для приведения в соответствие действующих договоров с перевозчиками, проведения конкурсных процедур по маршрутам и заключения муниципальных контрактов с перевозчиками.</p>	<p>Не требуется. Утверждения безосновательны.</p>
	<p>Необходимо учесть, что при вступлении в силу предлагаемого регулирования, бюджет города Перми понесет дополнительные затраты на синхронизацию новой системы учета с уже работающей краевой системой, на развитие инфраструктуры по обслуживанию и пополнению карт, на услуги Технического оператора.</p> <p>Кроме того, дополнительные затраты на оборудование и программное обеспечение понесут также участники системы.</p>	<p>Утверждения заявителя направлены на введение ограничений по выбору системы учета льготных категорий граждан города Перми ввиду аффилированности оператора ЭСПД.</p> <p>По данным катотека.гу, ООО «Интергал» зарегистрировано в Перми в июне. Директором ООО «Интергал», по данным катотеки, является Павел Панин, который также является директором ООО «Бен-ток-Смоленск», внедряющего систему электронных социальных</p>

		<p>проездных для ПКГУП «Автовокзал».</p> <p>Регулирование не затрагивает вопросы синхронизации с другими системами, а тем более предложения заявителя направлены на обслуживание у единственного оператора по учету льготных категорий граждан, что как раз будет способствовать ограничению конкуренции в выборе поставщиков. Также на рынке присутствуют решения по объединению работы разных систем на одном валидаторе.</p>
<p>2. НП «Новый авто-альянс» Стерлягов А.М.</p>	<p>В настоящее время Министерством транспорта Пермского края внедрена система электронного учета региональных льготных категорий пассажиров на базе программного обеспечения компании ООО «Бенток-Смоленск». Для учета проезда региональных льготников перевозчики должны были приобрести валидаторы и подключиться к системе. На уровне города Перми вводимая система электронного учета проезда льготных категорий пассажиров строится на базе программного обеспечения «Удобный маршрут». Для подключения к городской системе также необходимо приобретение валидатора и служебных карт. Таким образом, одному кондуктору для работы требуется не менее двух валидаторов. Что является экономически затратным для перевозчика и неудобным для кондуктора при обслуживании пассажиров. Проект постановления не предусматривает возможности использования одного валидатора для работы в обеих информационных системах и интеграции программного обеспечения систе.</p> <p>Пунктом 3.1.1 Правил предусматривается обязанность Перевозчика передавать данные о зарегистрированных поездках по ЛПД. В п. 3.1.2 Правил указано, что автоматизированной нагрузке в электронную систему подлежат транзакции, прошедшие процедуры верификации.</p> <p>Необходимо указать критерии положительной верификации и основания для отклонения транзакции.</p>	<p>Данное предложение будет учтено при дальнейшей доработке проекта с учетом технических особенностей информационной системы.</p>
<p>3. НП «Автолидер»</p>	<p>В настоящее время у значительной части перевозчиков, обслуживающих маршруты регулярных перевозок города Перми, имеются валидаторы с программным обеспечением (в проекте постановления они поименованы как прикладное программное обеспечение валидаторов). Таким образом,</p>	<p>Согласно проекту данного документа перевозчик должен иметь валидатор с установленным на нем прикладным программным обеспечением, совместимым с программ-</p>

	<p>Правила технологического присоединения должны урегулировать вопросы включения (интеграции) уже имеющегося у перевозчиков оборудования и программного обеспечения в создаваемую ИСУП, т.е. установить, какие технические (технологические) операции и в каком порядке надлежит выполнять заинтересованным лицам.</p>	<p>ным обеспечением Оператора ЛЖД. Проект постановления также не исключает использование уже имеющегося технологического оборудования (валидатора) у перевозчика в ИСУП при условии, если на него будет установлено прикладное программное обеспечение, совместимое с программным обеспечением Оператора ЛЖД.</p> <p>Обязанность перевозчика установить и использовать необходимое оборудование при принятии соответствующего нормативного правового акта г. Перми установлена договорами на осуществление пассажирских перевозок на маршрутах регулярных перевозок города Перми.</p> <p>При этом технологически возможно использовать один валидатор как для учета поездов по ЛЖД через прикладное программное обеспечение, совместимое с программным обеспечением оператора ЛЖД, так и для учета поездов иных категорий пассажиров через программное обеспечение другой системы. Департамент дорог и транспорта администрации г. Перми и Оператор ЛЖД готовы организовывать необходимые рабочие совещания для выработки соответствующих</p>
--	--	---

	<p>В тексте постановления допущена юридическая ошибка (п.2.1 Правил) о присоединении к ИСУП на основании муниципальных контрактов/ Признаком муниципального контракта является то, что заказчиком в данном контракте выступает муниципальное образование в лице своих органов или учреждений. Однако, как следует из текста типовой формы муниципального контракта (приложение № 2 к Правилам) заказчиком в данных отношениях выступает хозяйствующий субъект, т.е, перевозчик, а МКУ «Гортранс» выступает в качестве исполнителя. Использование в тексте проекта постановления терминов, применение которых для данного конкретного случая отличается от общепринятого, используемого в нормативных правовых актах Российской Федерации, приведет к невозможности исполнения муниципального правового акта.</p>	<p>технических решений.</p>
	<p>Проектом постановления вводится понятие «Технический оператор». Согласно определению технического оператор - участник ИСУП, обеспечивающий функции технической поддержки, сопровождения и обеспечения работоспособности программного обеспечения, задействованных в ИСУП, а также имеющий возможность организации технического взаимодействия остальных участников ИСУП с Оператором ЛШД. Принятие правил технологического присоединения должно обеспечить возможность всем участникам без дополнительной «помощи» работать в этой системе: Введение дополнительного участника - технического оператора воспринимается как подмена правил присоединения услугами конкретного лица, которое выберет для своих нужд МКУ «Гортранс». Отношения между перевозчиками и органами местного самоуправления не предусматривают возникновения по-</p>	<p>Предложение учтено. Нормы по работе перевозчиков с Техническим Оператором исключены.</p>

<p>средника в лице коммерческой организации. Такое положение влечет за собой возложение в дальнейшем дополнительных затрат на перевозчиков и создание препятствий для осуществления ими своих гражданских прав на самостоятельный выбор организации для получения услуги технического характера по обеспечению работоспособности программного обеспечения.</p>	
<p>В пункте 3.1 Л Правил:</p> <p>- установлено, что транзакция должна содержать, в том числе, Информацию о виде ЛПД (школьный, студенческий, пенсионный). Данная информация является избыточной, т.к. она формируется при выдаче ЛПД (п. 2.3.2 Порядка предоставления дополнительной меры социальной поддержки для отдельных категорий граждан, постоянно или преимущественно проживающих в городе Перми, в виде права на приобретение льготного проездного документа по муниципальным маршрутам регулярных перевозок города Перми по регулируемым тарифам, утвержденным постановлением администрации города Перми от 30.09.2016 № 752), т.е. уже находится в распоряжении органа местного самоуправления и оператора ЛПД.</p> <p>- установлено, что транзакция должна содержать, в том числе, уникальный идентификационный номер электронного чипа ЛПД, в то время, как действующим постановлением администрации города Перми № 752 (вышеуказанным пунктом 2.3.2 утвержденного данным постановлением Порядка) установлен закрытый перечень сведений, подлежащих включению в ИСУП. В этом закрытом перечне уникальный идентификационный номер электронного чипа ЛПД отсутствует. Соответственно требование о его предоставлении является избыточным, приводит к созданию не обусловленных нормативными правовыми актами дополнительных требований к</p>	<p>Установленные требования к транзакциям полностью соответствуют Порядку предоставления дополнительной меры социальной поддержки для отдельных категорий граждан, постоянно или преимущественно проживающих в городе Перми, в виде права на приобретение льготного проездного документа по муниципальным маршрутам регулярных перевозок города Перми по регулируемым тарифам, утвержденным постановлением администрации города Перми от 30.09.2016 № 752.</p> <p>В части содержания технологической информации предложение учтено.</p>

	<p>перевозчикам.</p> <p>- установлено, что транзакция должна содержать технологическую информацию, требуемую для обеспечения достоверности передаваемых данных. Объем этой информации не установлен, какие потребуются действия от перевозчиков для исполнения данной обязанности — не установлено. Вменение в обязанность перевозчикам представлять информацию, объем и условия формирования которой являются неизвестными на стадии принятия постановления администрации города Перми, приведет к возложению на них дополнительных Обязанностей и затрат, а также влечет за собой возникновение условий для злоупотребления полномочиями со стороны оператора ЖЦД.</p> <p>В п. 1.3 Правил содержится понятие Служебная карта, под которой понимается носитель электронного чипа с уникальным идентификационным номером, необходимым для авторизации должностного лица участника ИСУП и выполнения им операций согласно своим функциям и правам доступа. Далее в тексте Правил данный термин не используется. Включение в текст Правил неиспользуемого в них термина влечет за собой угрозу возложения на перевозчиков в дальнейшем необоснованных обязанностей.</p>	<p>Предложение учтено.</p>
4.	<p>ООО «Прокарт»</p> <p>Дополнить Правила нормами о том, что исключение транзакций из ежесуточной информации перевозчиков происходит при условии незамедлительного уведомления об этом перевозчиков и представления мотивированного обоснования такого исключения.</p> <p>Проектом постановления предлагается ограничить количество компаний и технологических решений по организации учета поездок льготных категорий пассажиров, в частности в качестве ограничения установлено требование по использованию программного продукта идентичного продукту, при-</p>	<p>Предложение учтено. Нормы по работе с Техническим Оператором исключены.</p>

	<p>обремененному МКУ «Гортранс», а также вводится монополия Технического оператора.</p>	
	<p>При этом наиболее близким и сопоставимым является приказ Минтранса России от 19.07.2012 г. №2 243 «Об утверждении Порядка формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств, а также предоставления содержания в них данных», который практически регламентирует однородный вопрос в этой же сфере - пассажирских перевозок, но на федеральном уровне и в отношении перевозок пассажиров на межсубъектных маршрутах. Данный приказ демонстрирует иной принцип правового регулирования и был бы менее затратным и более эффективным, т.к. позволяет создать условия для развития конкуренции в сфере учета оплаты проезда, включая учет поездок отдельных категорий граждан, для самостоятельного выбора перевозчиками контрагентов для организации учета оплаты проезда в результате чего вся ответственность за конечный результат будет возложена на перевозчиков и исключается риск предъявления бюджету города Перми претензий за свои в работе и стоимость предлагаемых решений по организации учета.</p>	<p>В части ссылки на приказ Минтранса РФ от 19.07.2012 № 243 сообщается, что данный приказ разработан в рамках законодательства о транспортной безопасности. Данные, получаемые согласно данному приказу, не используются для предоставления субсидий, а соответственно злоупотребление и предоставление недостоверных сведений, например, со стороны перевозчика, не может привести к необоснованным расходам бюджета.</p>
	<p>п. 2.1. Правил, утверждаемых Постановлением, устанавливаются основания присоединения в форме заключения муниципального контракта. Однако такая форма в отношении транспортных организаций не допустима. Согласно установленной практике и нормативного правового регулирования признаком муниципального контракта является то, что заказчиком в данном контракте выступает муниципальное образование в лице своих органов или учреждений. Однако, как следует из текста типовой формы муниципального контракта (приложение № 2' к Правилам) заказчиком в данных</p>	<p>Предложение учтено. Присоединение перевозчиков к системе планирования осуществляется на основании типового договора, форма которого также будет утверждена. Присоединение к системе для перевозчиков будет осуществляться на безвозмездной основе.</p>

	<p>отношениях выступает хозяйствующий субъект, т.е. перевозчик, а МКУ «Гортранс» выступает в качестве исполнителя.</p> <p>п. 3.1.3 установлено, что Оператором должны передаваться стоп-лист ЛЖД и что в последующем на такой ЛЖД Перевозчиком должен быть записан признак блокировки. В действующем законодательстве понятие и регламент формирования стоп-листа и запись признака блокировки (что это такое и как это делать) отсутствуют. Данный пункт кроме названия этот вопрос никак не разрешает, поэтому не понятно, что это за стоп-лист в каком формате он передается, какую информацию он будет содержать и т.д., что в свою очередь может повлечь за собой невозможность исполнения этого пункта перевозчиками и возникновению ошибочных действий в отношении держателей ЛЖД.</p>	<p>Предложение бюджет учтено при дальнейшей доработке проекта.</p>
	<p>п. 3.1.4 Предлагается установить, что до 5 числа Оператор ЛЖД формирует отчет, но отсутствует форма такого отчета и регламент каким образом Перевозчик может проверить достоверность данного отчета</p>	<p>В прикладном программном обеспечении валидатора предусмотрена возможность печати итоговых отчетов за каждую смену, служащих для сверки данных с Оператором ЛЖД</p>
	<p>п. 3.1.5 является не исполнимым и направлен на ущемление прав перевозчиков, т.к. у них отсутствует какая-либо возможность проверки данных Оператора ЛЖД по причине п. 3.1.4.</p> <p>п. 3.5. содержит требование об обеспечении конфиденциальности информации, но отсутствуют требования каким образом это должно быть обеспечено, что может повлечь за собой возложение дополнительных обязательств и расходов на участников</p>	<p>Предложение учтено. Нормы об обеспечении конфиденциальности информации будут исключены.</p>

	<p>Принятие данного документа приведет к возникновению избыточных требований для Перевозчиков, невозможности исполнения отдельных пунктов, а также полное ограничение деятельности компаний, занимающихся оказанием услуг автоматизированного учета оплаты проезда. Фактически, такую услугу с принятием данного документа сможет оказывать только Технический оператор, т.к. только он способен обеспечивать взаимодействие разных участников ИСУП, что отражено в, определении Технического оператора и технических требованиях к Техническому оператору.</p>	<p>Предложение учтено. Нормы по работе с Техническим Оператором исключены.</p>
	<p>Как указано выше многие положения проекта постановления не конкретизированы. Что может привести к злоупотреблениям и невозможности контроля. Проект постановления содержит нормы дискриминации поставщиков программного обеспечения, отличных от программного обеспечения Оператора ЖЖД, а также операторов автоматизированных систем оплаты проезда, которые не могут согласно проекта постановления обеспечивать прием ЖЖД и передачу данных, а делать это может только Технический оператор путем предоставления программного обеспечения Перевозчикам.</p>	<p>Использование перевозчиками собственного программного обеспечения, не совместимого с программным обеспечением Оператора ЖЖД, для регистрации поездок по ЖЖД не представляется возможным, так как приведет к невозможности подтверждения достоверности транзакций.</p> <p>Для приобретения специализированного программного продукта для регистрации поездок по ЖЖД перевозчики получают дополнительные средства в виде увеличения общехозяйственных расходов в структуре тарифа на перевозку пассажиров;</p> <p>Компании, оказывающие услуги автоматизированного учета оплаты проезда, могут продолжать свою деятельность независимо от учета поездок по ЖЖД.</p>

Вывод: Изменения в положения проекта муниципального нормативного правового акта внесены согласно результатам рассмотрения полученных предложений.

Начальник департамента
дорог и транспорта администрации города Перми



И.А.Денисов