



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)**

ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА

Рождественка ул., д. 1, стр.1, Москва, 109012
Тел.: (499) 495-00-01, факс: (499) 495-00-10
E-mail: info@mintrans.ru, <http://www.mintrans.ru>

Правительство
Российской Федерации

№ _____

На № _____ от _____

Во исполнение пунктов 3 и 4 раздела IV протокола заседания Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения от 29.11.2018 № 1 (далее - Протокол) Министерство транспорта Российской Федерации докладывает.

В соответствии с подпунктом «и» пункта 1 перечня поручений Президента Российской Федерации В.В. Путина по итогам заседания президиума Государственного совета Российской Федерации от 22 сентября 2017 г. (№ Пр-2165ГС от 25.10.2018) о проработке вопроса создания единой федеральной системы мониторинга и контроля пассажирских перевозок, обеспечивающей учет и контроль пассажиров, транспортных средств перевозчиков, бронируемых и продаваемых билетов, Минтрансом России разработан проект концепции создания Единой федеральной системы мониторинга и контроля межрегиональных пассажирских перевозок (далее – Система, Концепция), в котором предусмотрен комплексный подход к повышению качества и безопасности пассажирских перевозок. В составе Концепции разработаны предложения по внесению изменений в нормативные правовые акты Российской Федерации, необходимых для создания и функционирования Системы.

Система позволит выявлять нелегальных перевозчиков и осуществлять постоянный контроль за соблюдением требований безопасности пассажирских перевозок, а также осуществлять контроль за передвижением пассажиров и транспортных средств в режиме времени, близкого к реальному. Создание и внедрение Системы планируется на межрегиональных пассажирских перевозках автомобильным транспортом как наиболее критическом элементе транспортной системы Российской Федерации с точки зрения повышения уровня безопасности перевозки пассажиров. По результатам запуска Системы планируется масштабирование технологических и технических решений Системы на другие виды перевозок и транспорта, включая мультимодальные перевозки по единому заказу.

Минтранс России письмами от 13 ноября 2018 г. № АС-22/16750 и № АС-22/16751 направил Концепцию на согласования в Минкомсвязь России и Минэкономразвития России, а также письмом от 11.02.2019 № НЗ-Д8-22/1787 в Минфин России и МВД России. Письмами Минкомсвязи России от 26 декабря 2018 г. № ЕК-П8-096-30449 и Минэкономразвития России от 28 декабря 2018 г. № 39173-МР/Д18и представлены замечания, которые учтены в доработанном проекте Концепции.

Учитывая отсутствие полномочий Минтранса России по утверждению Концепции представляется целесообразным ее утверждение распоряжением Правительства Российской Федерации. По завершению процедур согласования проект распоряжения Правительства Российской Федерации об утверждении Концепции будет внесен установленным порядком в Правительство Российской Федерации.

Также, для обеспечения правовой основы создания и эксплуатации Системы сформированы предложения по внесению изменений в нормативные правовые акты Российской Федерации.

В целях практической отработки технических решений и механизмов работы Системы представляется целесообразным проведение эксперимента по мониторингу и контролю пассажирских перевозок с использованием Системы, обеспечивающей учет и контроль пассажиров, транспортных средств перевозчиков, бронируемых и продаваемых билетов на межрегиональных маршрутах регулярных перевозок.

Минтранс России письмом от 18 января 2019 г. № ЕД-Д8-10/428 внес проект распоряжения Правительства Российской Федерации о проведении указанного эксперимента в Правительство Российской Федерации.

По итогам проведения эксперимента предложения по внесению изменений в нормативные правовые акты, необходимые для создания и эксплуатации Системы, будут доработаны и согласованы с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти для внесения установленным порядком в Правительство Российской Федерации.

Приложения: на 40 л. в 1 экз.

А.К. Семёнов

**КОНЦЕПЦИЯ СОЗДАНИЯ
ЕДИНОЙ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ МОНИТОРИНГА И
КОНТРОЛЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ПАССАЖИРСКИХ
ПЕРЕВОЗОК**

2019 г.

ВВЕДЕНИЕ

На основании тезисов Доклада «О комплексном развитии пассажирских перевозок в субъектах Российской Федерации», а также во исполнение поручения Президента Российской Федерации по итогам заседания Президиума Государственного совета Российской Федерации от 22 сентября 2017 года, специалистами Министерства транспорта Российской Федерации проведена проработка вопроса о создании, с использованием механизма государственно-частного партнёрства, единой федеральной системы мониторинга и контроля пассажирских перевозок, включающей аналогичные региональные системы, обеспечивающей мониторинг и контроль как пассажиров, так и транспортных средств перевозчиков, бронируемых и продаваемых билетов.

Проблематика отрасли пассажирских перевозок на данный момент состоит в новых вызовах, которые приносит увеличение мобильности населения, возрастающие требования не только к качеству оказания услуг перевозки, но и всего организационного цикла транспортной работы – начиная от планирования поездки и заканчивая необходимостью интегрировать в одном факте пользовательского опыта расширяющийся спектр дополнительных услуг и размытием границ между различными видами транспорта.

Наиболее эффективным методом обеспечения безопасности является установление более высоких требований к транспортной безопасности при перевозках граждан в межрегиональном сообщении, а значит безопасное функционирование транспортной отрасли в части пассажирских перевозок приобретает исключительную важность.

Проведенный анализ уровня автоматизации отдельных видов транспорта на различных уровнях государственного регулирования (региональные, межрегиональные, муниципальные) показал сильный дисбаланс между различными видами транспорта. Для железнодорожных перевозок и авиаперевозок, автоматизация процесса перевозки находится на

высоком уровне, перевозки пассажиров автомобильным транспортом и перевозки водными видами транспорта характеризуются низким уровнем автоматизации. Перевозки пассажиров автобусами в межрегиональном сообщении кроме большого количества несвязанных разнообразных систем автоматизации, осложнены наличием большого сектора нелегальных перевозок. Это приводит к отсутствию достоверных данных о поездке, перевозчике, количестве проданных перевозочных документов (билетов) и количестве фактически перевезенных пассажиров. Также пассажир не располагает достаточной информацией о расписаниях и маршрутах при необходимости планирования поездки с применением различных видов транспорта (мультимодальной поездки), формировании стыковочных маршрутов. Дополнительная проблема для пассажира – отсутствие уверенности, что он пользуется легальной перевозкой, которая соответствует всем необходимым требованиям в части безопасности и проходит процедуры контроля и мониторинга со стороны государственных служб.

Проходя путь кардинальной цифровизации, транспортная отрасль видит необходимость в снятии внутренних барьеров, стоящих на пути реализации новых инновационных услуг. Гармонизация законодательства на уровне различных видов транспорта, единые источники нормативно-справочной информации, сквозные риск-ориентированные технологии контроля критических процессов обеспечения безопасности – это база для цифровизации транспортной системы.

В рамках данной концепции предлагается комплексный подход к преодолению существующих барьеров транспортной отрасли, повышения качества оказываемых услуг для населения, упрощения планирования и контроля для государства, формирования единого информационного пространства для развития и построения новых сервисов – для бизнеса. Комплексный подход заключается в синхронном процессе гармонизации законодательства для различных видов транспорта и создании

технологического решения – Единой федеральной системы мониторинга и контроля межрегиональных пассажирских перевозок (Далее ЕФС МКПП).

Учитывая масштаб необходимых изменений, внедрение ЕФС МКПП планируется с наиболее критического элемента как с точки зрения уровня автоматизации, так и с точки зрения сложности в контроле (надзоре) – с межрегиональных пассажирских перевозок автомобильным транспортом.

После успешного запуска ЕФС МКПП на межрегиональных маршрутах пассажирских перевозок автомобильным транспортом, будет разработана концепция тиражирования реализованного решения на другие виды перевозок и транспорта.

В части межрегиональных пассажирских перевозок автомобильным транспортом, ЕФС МКПП должна являться:

- Единым центром эмиссии Уникальных идентификаторов рейса (УИР) и Уникальных идентификаторов пассажирской перевозки (УИПП) для межрегиональных автобусных перевозок (регулярных и заказных). Результатом станет упрощение определения легальности перевозки по уникальным идентификаторам;
- Центром мониторинга жизненного цикла пассажирской перевозки от планирования, бронирования и продажи билетов (перевозочных документов), до исполнения рейса и завершения перевозки;
- Центром синхронизации информационных систем и различного оборудования, с механизмом объединения в единый цифровой след разрозненной информации о процессе перевозки, пассажирах и перевозчиках, собираемую и хранимую в различных информационных системах;
- Единым цифровым справочником нормативно-справочной информации (справочник остановочных пунктов, перевозчиков, маршрутов, расписания, транспортных средств, выданных лицензий и карт маршрутов), для всех участников рынка;

- Центром обеспечения долговременного хранения юридически значимых документов о межрегиональных пассажирских перевозках в рамках действующих норм и стандартов на территории Российской Федерации.

Применение ЕФС МКПП позволит решить следующие задачи:

- Пассажирам:
 - Получение информации о всех официальных остановочных пунктах и услугах на них, расписание;
 - Возможность идентификации легальности перевозки и статуса перевозочного документа на поездку;
 - Возможность оформления в электронном виде перевозочных документов на все рейсы;
 - Информация о реальном времени движения автобусов по маршруту, информация о задержках и планируемом времени прибытия;
- Автовокзалам, автостанциям и остановочным пунктам расположенным вне автовокзалов и автостанций:
 - Централизованное отображение ресурсов перронов, отображение используемых и забронированных перронов с целью планирования загрузки и доходов;
 - Публикация информации об обязательных и дополнительных услугах для пассажиров и перевозчиков;
 - Публикация тарифов на услуги автовокзальной деятельности;
 - Оформление билетов туда-обратно для регулярных перевозок с уникальными идентификаторами перевозки в любой кассе;
- Перевозчикам:
 - Механизм планирования нового маршрута с выбором доступного времени отправления (ресурсов перронов на автовокзалах), с учетом действующего законодательства и анализа востребованности;

- Анализ затрат на обслуживание на остановочных пунктах, входящих в планируемый маршрут;
 - Подача пакета документов на установление, изменение или прекращение действия маршрута перевозки;
 - Корректное оформление дополнительных рейсов на маршрутах регулярных перевозок в дни повышенного пассажиропотока;
 - Публикация правил перевозки, правил возврата, норм провоза ручной клади и багажа;
 - Получение уникального идентификатора рейса (УИР) на запланированные рейсы;
 - Получение уникального идентификатора пассажирской перевозки (УИПП) для оформления перевозочных документов;
 - Получение статистической информации о выполнении собственных запланированных рейсов;
 - Возможность оформлять перевозочные документы и регистрировать пассажиров на борту транспортного средства на необорудованных остановочных пунктах;
 - Стимулирование развития добросовестных перевозчиков и повышение привлекательности отрасли для инвестиций и модернизации, а значит повышения безопасности перевозки;
 - Развитие продаж электронных билетов (перевозочных документов) и недискриминационный доступ участникам рынка для их оформления;
 - В дальнейшем возможность подключения к адресным программам поддержки населения (пенсионеры и т.д.) и работы с крупными заказчиками, такими как Министерство Обороны РФ, Министерство Внутренних Дел РФ, для организации перевозок;
- Агентам:
- Получение централизованных справочников остановочных пунктов, маршрутов, расписания;

- Получение уникальных идентификаторов пассажирской перевозки при оформлении билетов (перевозочных документов);
- Проверка легальности получаемых реквизитов перевозочных документов;
- Недискриминационный доступ к предложениям перевозчиков;
- Возможность использования маршрутов пассажирских перевозок автомобильным транспортом при построении мультимодальных маршрутов;
- Федеральным органам исполнительной власти:
 - Анализ и планирование транспортной сети, статистические данные по выполняемым рейсам, пассажиропотоку, гармонизация долгосрочной транспортной, социально-экономической, тарифной и бюджетной политики государства;
 - Консолидация в единой системе цифровых реестров – выданных лицензий, маршрутов, остановочных пунктов, результаты мониторинга автовокзалов и автостанций и учет ресурсов перронов;
 - Принятие в электронном виде и вынесение решения об установлении маршрутов регулярных перевозок, изменении и прекращении их действия, уведомлений о начале осуществления услуг по перевозке пассажиров и багажа по заказам автомобильным транспортом;
 - Получение информации о планируемых перевозках по заказу в межрегиональном сообщении;
 - Полноценное сопряжение пассажирских перевозок автомобильным транспортом с другими видами транспорта в глобальной транспортной системы Российской Федерации, с возможностью реализации полноценной мультимодальности.
- Надзорным органам:

- Получение информации о запланированной транспортной работе (регулярные и заказные рейсы, оформленные перевозочные документы);
- Получение юридически значимой информации о пассажирских транспортных средствах, нарушающих требования НПА, с целью применения риск-ориентированного подхода при осуществлении контрольно-надзорных функций;
- Получение актуальной информации о реальной загрузке остановочных пунктов (количество отправляющихся пассажиров, отправляющихся и прибывающих рейсов) и об их оснащении;
- Передача полной информации о регистрируемых операциях в автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности, в соответствии с требованиями Федерального закона от 9.02.2007 г. №16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
- Возможность получения юридически значимой информации о соблюдении режимов труда и отдыха водителей.

В качестве технологического решения ЕФС МКПП предлагается применять современные отечественные информационные и навигационные технологии.

Основными критериями при выборе и создании технологического решения ЕФС МКПП должны быть:

- возможность использования существующей инфраструктуры уже реализованных крупнейших инфраструктурных проектов в области контроля транспорта, а именно Системы взимания платы «Платон» (далее – СВП «Платон») для целей мониторинга и контроля за межрегиональными пассажирскими перевозками автомобильным транспортом;

- обеспечение приема и передачи информации в юридически значимом виде, при взаимодействии с различным бортовым и иным оборудованием, а также сторонними информационными системами;

- обеспечение хранения и обработки данных ЕФС МКПП на территории Российской Федерации.

- преимущественное использование российских комплектующих деталей, технологических и программных продуктов, оборудования, имеющего статус оборудования российского происхождения в соответствии с законодательством Российской Федерации;

- минимизация бюджетного финансирования.

Одной из основных целей развития транспортной системы России, является улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на транспорте. Эффективным средством достижения этой цели признается ГЧП, применение которого позволит повысить инвестиционную привлекательность транспортной отрасли, обеспечить необходимый приток капитала для достижения прогнозируемых на среднесрочную перспективу количественных и качественных показателей ее работы. Использование современных механизмов развития экономической конкурентной среды, включая ГЧП, закреплено также в числе главных стратегических приоритетов Транспортной стратегии Российской Федерации, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р.

Создание единой федеральной системы мониторинга и контроля межрегиональных пассажирских перевозок на принципах государственно-частного партнёрства позволит существенно уменьшить финансовую нагрузку на бюджеты различных уровней, сделать более гибким и отвечающим на актуальные потребности пассажиров перечень предоставляемых сервисов, обеспечить открытое рыночное регулирование доступности и качества транспортных услуг для населения. Передача полномочий по созданию и обеспечению эксплуатации системы коммерческому оператору в целом позволит шире использовать цифровые технологии для учёта, планирования,

контроля пассажирских перевозок, позволит ускорить переход от отраслевого принципа организации пассажирских перевозок к комплексному подходу и мультимодальности.

С целью покрытия затрат на создание, и обслуживание системы, за присвоение УИПП и УИР с перевозчиков должна взиматься плата. Размер платы за получение УИПП и УИР будет меняться в зависимости от количества обращений, при этом получение одного идентификатора будет рассматриваться как одно обращение.

Порядок определения размера платы за услуги по подключению и обслуживанию будет определяться Правительством РФ.

При этом, в связи с необходимостью использования получаемых ЕФС МКПП данных для оказания дополнительных коммерческих сервисов для пассажиров и перевозчиков, следует отказаться от установления для ЕФС МКПП статуса федеральной государственной информационной системы.

Применение контрольных механизмов ЕФС МКПП приведет к снижению объемов нелегальных перевозок и, соответственно, увеличению количества пассажиров, заполняемости мест и росту доходов добросовестных перевозчиков. Кроме того, формирование как единой базы данных о маршрутах так и об объёмах перевозок по направлениям позволит оптимизировать маршрутные сети и снизит расходы перевозчиков и агрегаторов, связанные с актуализацией локальных баз данных и своевременной реакцией на изменение объёмов потребления транспортных услуг. Таким образом, предполагается, что внедрение ЕФС МКПП приведет к повышению рентабельности добросовестных перевозчиков при сохранении текущих цен на билеты.

При этом, внедрение ЕФС МКПП приведет как к повышению качества транспортных услуг за счет расширения возможностей мультимодальных перевозок и снижения доли нелегальных перевозчиком, так и улучшению сервисов по продажам билетов за счет использования единой базы маршрутов и возможности дистанционной покупки билетов на все виды транспорта и

предоставления дополнительных информационных услуг всем категориям участников рынка.

СОСТАВ ЕДИНОЙ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ МОНИТОРИНГА И КОНТРОЛЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

ЕФС МКПП должна обеспечить выполнение следующих ключевых функций:

- ведение реестра уникальных идентификаторов пассажирской перевозки (УИПП), используемый как уникальный идентификатор каждого билета (перевозочного документа), их выдача участникам пассажирских перевозок и хранение изменение их статусов;
- ведение реестра уникальных идентификаторов рейса (УИР) и выдача их перевозчикам, для идентификации каждого рейса, связанного с перевозкой пассажиров, хранение изменения их статусов;
- синхронизация смежных государственных информационных систем на основе уникальных идентификаторов, информационных систем, содержащих части «цифрового отпечатка» рейса и пассажира;
- получение информации о изменениях реквизитов перевозочных документов, оформляемых для перевозки пассажиров и багажа, а так же данные о экипажах транспортных средств выполняющих перевозки в межрегиональном сообщении автомобильным транспортом, и передача их в автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности, в соответствии с требованиями Федерального закона от 9.02.2007 г. №16-ФЗ «О транспортной безопасности» хранение персональных данных пассажиров, экипажей ТС на территории Российской Федерации по всем видам регулярных и заказных перевозок;

- хранение информации о перевозочных документах и истории изменения их статусов в юридически значимом виде с целью предоставления выписок, которые будут являться документом строгой отчетности;

- предоставление публичных интерфейсов информационно-технического взаимодействия на принципах недискриминационного доступа;

- Получение информации о пространственно-временных параметрах ТС в юридически значимом виде от Модульных Бортовых устройств (далее МБУ), установленных на борту ТС М2 и М3, а также информации от других видов специализированного оборудования, подключенным к МБУ, формирующего информацию о статусах перевозочных документов, количестве пассажиров или других параметров, относящихся к пассажирским перевозкам;

- обеспечение мониторинга ТС, в том числе путем предоставления необходимой информации о планируемой транспортной работе и фактическим показателям о ее исполнении в специализированные информационные системы контрольно-надзорных органов.

Для выполнения этих функций ЕФС МКПП должна включать в себя:

- систему контроля и учёта бронируемых и продаваемых перевозочных документов (билетов);

- систему контроля и учета транспортных средств;

- систему контроля и учета пассажиров.

Предварительный состав и принципы взаимодействия элементов ЕФС МКПП приведён на рисунке 0.1.

Концептуальная схема взаимодействия ЕФС МКПП с информационными системами на транспорте

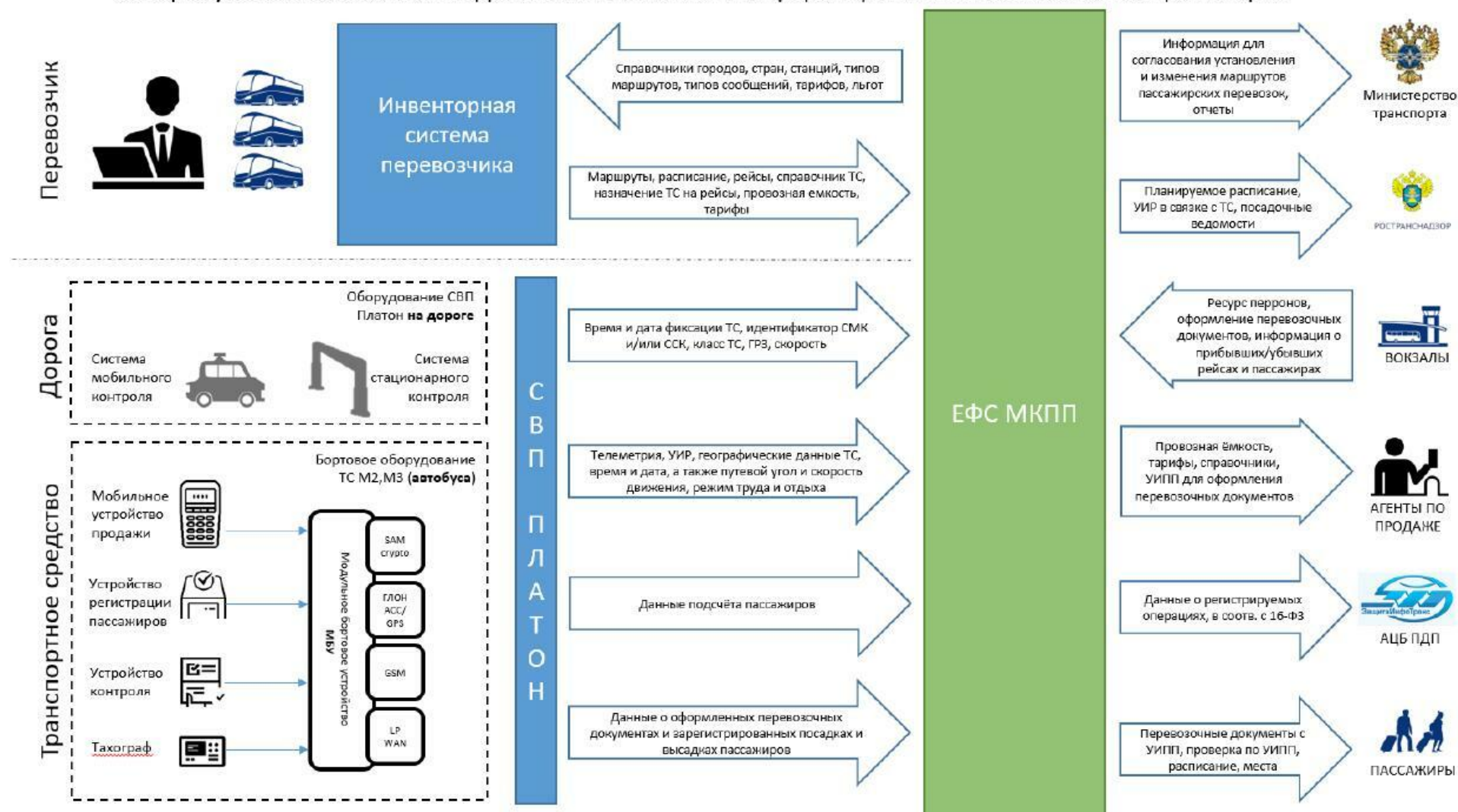


Рисунок 0.1 – Состав и принцип взаимодействия элементов ЕФС МКПП

Состав и функциональные роли участников ЕФС МКПП

Состав и функциональные роли участников ЕФС МКПП представлены в таблице 1.2.

№ п.п.	Участник ЕФС МКПП	Функциональные роли участников ЕФС МКПП
1.	Министерство транспорта Российской Федерации – Координатор системы	- Осуществление функций публичного партнера в случае заключения соглашения о государственно-частном партнерстве (концессионного соглашения) по созданию и эксплуатации ЕФС МКПП; - Координация деятельности федеральных органов исполнительной власти в части мониторинга и контроля межрегиональных пассажирских перевозок; - Нормативно-правовое регулирование в области мониторинга и контроля межрегиональных пассажирских перевозок; - Ведение реестра остановочных пунктов по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок - Согласование и ведение реестра маршрутов межрегиональных регулярных перевозок - Пользование системой в части получения управленческой отчетности
2.	Оператор системы	- Создание ЕФС МКПП; - Сбор, обработка и использование содержащейся в ЕФС МКПП информации в рамках деятельности, обусловленной ее назначением; - Содержание, текущий ремонт и капитальный ремонт объектов и элементов ГЧП; - Управление функционированием ЕФС МКПП, ее развитие и модернизация в соответствии с изменениями влияющих на нее факторов и условий; - Техническая эксплуатация ЕФС МКПП как сложной информационной системы, включая эксплуатацию входящих в состав ЕФС МКПП программно-технических средств; - Обеспечение подключения и обслуживания пользователей системы; - Эмиссия УИР и УИПП; - Учет и передача выданных идентификаторов, в государственные органы контроля и надзора на транспорте, органы транспортной статистики, а также во все иные заинтересованные органы и государственные информационные системы.
3.	Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор)	- Использование данных о перевозчиках, транспортных средствах, маршрутах и рейсах, зарегистрированных в Системе в целях осуществления контрольно-надзорной деятельности.

4.	Перевозчики	- Внесение в Систему сведений о регулярных и заказных маршрутах; - Получение УИР и УИПП в рамках осуществления перевозочной деятельности при оформлении перевозочных документов; - Регистрация рейсов и пассажирских перевозок; - Внесение в Систему сведений о ресурсе мест транспортного средства по каждому рейсу;
5.	Операторы остановочных пунктов	- Внесение в Систему сведений о ресурсах остановочного пункта в части возможности обслуживания маршрутов; - Передача данных об отправляющихся и прибывших рейсах/пассажирах; - участие в согласовании маршрутов.
6.	Оператор АЦБ ПДП (Автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств)	- Использование данных о зарегистрированных в системе остановочных пунктах; - Использование данных о расписаниях для каждого пункта отправления; - Обработка и хранение персональных данных пассажиров и экипажей.
7.	Агенты	- Использование данных об остановочных пунктах, маршрутах, рейсах, билетах и их уникальных идентификаторах.

Система контроля и учёта бронируемых и продаваемых билетов (перевозочных документов)

Неотъемлемой частью ЕФС МКПП должна быть система контроля и учета бронируемых и продаваемых билетов (перевозочных документов).

Система должна иметь возможность подключения перевозчиков и их агентов через специализированный протокол для взаимодействия в процессе всего цикла бронирования, оформления пассажирских перевозочных документов и исполнения перевозки. В ЕФС МКПП будет присваиваться уникальный идентификатор пассажирской перевозки (УИПП) каждому перевозочному документу регулярной или заказной перевозки в межрегиональном сообщении, сразу же после поступления информации о ресурсе мест транспортных средств на соответствующие рейсы. Система контроля и учёта бронируемых и продаваемых билетов (перевозочных документов) должна получать и хранить в юридически

значимом виде от всех подключенных систем изменения статусов перевозочных документов.

Система контроля и учета транспортных средств

Целью системы контроля и учета ТС является обеспечение сбора мониторинговой информации маршрутов движения транспортных средств осуществляющих межрегиональные пассажирские перевозки, на основе данных, предоставляемых перевозчиками на этапе планирования регулярных и заказных перевозок и юридически значимых данных, получаемых от МБУ, установленных на борту ТС, обеспечение выявления ТС не оборудованных МБУ или имеющих запись о несоответствии в информационной системе, и передача этих данных в юридически значимом виде контрольно-надзорному органу.

Для полноценного функционирования ЕФС МКПП необходимо обеспечить использование перевозчиками, осуществляющими межрегиональные пассажирские перевозки автомобильным транспортом Модульных бортовых устройств в качестве аппаратуры спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, которые должны являться поверенными средствами измерения, соответствовать требованиям к бортовым устройствам и сторонним бортовым устройствам, предусмотренным Приложением №1 к Правилам взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 14 июня 2013 № 504 «О взимании платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн» (далее – СВП «Платон») и передавать юридически значимые данные о пространственно-временных характеристиках транспортного средства с применением средств

криптографической защиты с использованием для передачи данных инфраструктуры СВП «Платон».

Система должна быть реализована с использованием следующих базовых принципов:

- При регистрации в ЕФС МКПП каждому регулярному и заказному межрегиональному рейсу должен присваиваться уникальный идентификатор рейса (УИР), с которым связывается информация по планируемому маршруту пассажирской перевозки и информации о фактическом выполнении перевозки.
- Прием юридически значимой метрологической информации о местоположении ТС, режимах труда и отдыха водителей, осуществляющих пассажирские перевозки от Модульных бортовых устройств, установленных на ТС осуществляющих все виды межрегиональных пассажирских перевозок с применением криптографической защиты;
- позиционирование ТС осуществляется с обязательным оснащением ТС МБУ с функцией приема сигнала ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS;
- использование нескольких видов контроля (с МБУ, стационарных и мобильных средств контроля СВП «Платон») за передвижением ТС, выявление незарегистрированных в системе ТС М2 и М3;
- формирование и ведение базы данных, содержащей информацию о ТС в соответствии с законодательством Российской Федерации об информации, информационных технологиях и о защите информации;

Организованная таким образом система позволит автоматизировать процессы по сбору, обработке и передаче плановой информации о движении Транспортных Средств с сопоставлением реальных маршрутов движения, в том числе:

- регистрацию ТС в системе и привязку МБУ к Государственному регистрационному знаку (ГРЗ) ТС;
- сбор данных о движении ТС по автомобильным дорогам, с использованием установленных на ТС МБУ;
- получение данных от оборудования регистрации пассажиров на борту ТС с использованием МБУ;
- выявление ТС, осуществляющих движение без регистрации маршрута в Системе на основании данных системы стационарного контроля и системы мобильного контроля;
- передачу информации о движении ТС и от оборудования регистрации пассажиров на борту ТС в смежные системы.

Система мониторинга и учета пассажиров

Система контроля и учета пассажиров предназначена для сбора информации от систем регистрации посадки/высадки пассажиров на борту ТС или на оборудованных остановочных пунктах, систем подсчета пассажиров, и иных систем определения количества пассажиров и сопоставления получаемой информации с количеством оформленных перевозочных документов с целью автоматического выявления возможных ситуаций нарушения процесса перевозки пассажиров и передачи требуемой информации в соответствующие системы надзорных органов.

Система должна обеспечивать возможность учета посадки и высадки пассажиров на любых остановочных пунктах, вне зависимости от наличия на них стационарных средств контроля пассажиров. Для этого перевозчики, должны будут применять мобильные устройства регистрации пассажиров, обеспечивающие возможность обмена данными с использованием сертифицированных средств защиты передаваемой информации.

Организационная структура ЕФС МКПП

Организационная структура ЕФС МКПП представляет собой совокупность взаимодействующих органов, организаций, хозяйствующих субъектов, граждан в ходе функционирования Системы, с определением их функций и связей.

Взаимодействие организуется в интересах:

- доступа к цифровым сервисам Системы;
- предоставления информации поставщиками информации;
- обеспечения эксплуатации Системы;
- организации информационного взаимодействия со смежными информационными системами.

Участниками и пользователями сервисов ЕФС МКПП являются:

- государственные органы в интересах мониторинга пассажирских перевозок, государственного управления и контрольно-надзорной деятельности в сфере транспорта как напрямую, так и с использованием интеграции ЕФС МКПП и иных существующих информационных систем в транспортной отрасли;
- операторы прикладных цифровых платформ пассажирских перевозок в рамках внутриотраслевой кооперации, информационного взаимодействия в интересах реализации цифровых сервисов;
- хозяйствующие субъекты – участники рынка пассажирских перевозок в интересах реализации цифровых сервисов в рамках цифрового взаимодействия государственных органов и участников рынка пассажирских перевозок, открытых цифровых сервисов и цифровых данных государственного сегмента в интересах решения хозяйствующими субъектами бизнес-задач в сфере межрегиональных пассажирских перевозок;
- другие хозяйствующие субъекты в интересах решения бизнес-задач;
- другие предприятия, организации и физические лица с целью получения необходимых сведений по вопросам деятельности транспортного комплекса и использования цифровых ресурсов ЕФС МКПП.

Собственником ЕФС МКПП, в рамках реализации механизма ГЧП, является Российская Федерация. Функции Оператора Системы могут быть переданы в рамках законодательства Российской Федерации коммерческой организации.

В ходе эксплуатации Системы в соответствии с ее предназначением Оператор осуществляет:

- деятельность по сбору, обработке и использованию содержащейся в ней информации в связи с ее назначением;
- управление функционированием Системы, ее развитие и модернизацию в соответствии с изменениями влияющих на нее факторов и условий;
- техническую эксплуатацию ЕФС МКПП как сложной информационной системы, включая эксплуатацию входящих в состав Системы программно-технических средств.

Поставщики информации Системы могут быть:

- поставщиками информации, обязанными предоставлять ее на основании и во исполнение законодательства или иных нормативно правовых актов, позволяющих или обязывающих предоставлять данные в систему;
- поставщиками информации на договорной основе.

Поставщиками информации Системы являются (могут быть):

- уполномоченные федеральные органы исполнительной власти;
- уполномоченные органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации;
- хозяйствующие субъекты – участники рынка транспортно-логистической деятельности;
- операторы цифровых платформ экосистемы транспортного комплекса.

В рамках реализации функций Системы ее пользователи получают следующие возможности по доступу к данным.

Министерство транспорта РФ:

- получает доступ к АРМ "Ведомственная ИС", который обеспечивает основные функции согласования маршрутов, ведения реестра маршрутов и получения отчётности.

Органы местного самоуправления:

- получают доступ к АРМ "Ведомственная ИС", который обеспечивает основные функции ведения реестра маршрутов и получения отчётности.

Автотранспортные предприятия:

- получают доступ к АРМ "Перевозчик", которое обеспечивает возможность регистрации рейсов и пассажирских перевозок.

- получают доступ к программному интерфейсу системы (API) для автоматизированного взаимодействия с системой.

- обеспечивают контроль посадки и высадки пассажиров с использованием бортовых средств регистрации пассажиров.

- обеспечивают оснащение и передачу данных о перемещениях транспортных средств с применением Модульных бортовых устройств.

Операторы остановочных пунктов:

- получают доступ к АРМ "Остановочный пункт", который позволяет участвовать в процессе согласования маршрутов, публиковать ресурс остановочного пункта в части возможности обслуживания новых маршрутов и обеспечить передачу данных об отправляющихся и прибывших рейсах/пассажирах.

- получают доступ к программному интерфейсу системы (API) для автоматизированного взаимодействия с системой.

Агенты:

- получают доступ к программному интерфейсу системы (API) с целью получения централизованного расписания по всем пунктам отправления и прибытия, билетов и их уникальных идентификаторов.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта:

– получает доступ к АРМ "Ространснадзор", с информацией по перевозчикам, транспортным средствам, маршрутам и рейсам зарегистрированным в системе.

– получает доступ к программному интерфейсу системы (API) для автоматизированного взаимодействия с системой.

– получает реестровую информацию по всем запланированным рейсам в привязке к транспортным средствам и их экипажам.

ФГУП «ЗащитаИнфоТранс» получает реестровую информацию:

– единую и централизованную информацию о зарегистрированных в системе остановочных пунктах (в соответствии с кодами идентификации объектов транспортной инфраструктуры).

– агрегированную информацию о расписаниях для каждого пункта отправления.

– персональные данные пассажиров и экипажа.

В рамках ЕФС МКПП предполагается обработка относящихся к межрегиональным пассажирским перевозкам данных, которые представлены в таблице 1.3:

Таблица 1.3. Перечень данных, обрабатываемых в ЕФС МКПП

№ п.п.	Описание данных	Источник данных	Статус данных
1.	Данные о маршрутах, тарифах, расписании и перевозках	Перевозчики	Общедоступные
2.	Данные о ТС, допущенных к осуществлению перевозок	Перевозчики	Общедоступные
3.	Данные о доступных местах на различных видах транспорта	Перевозчики	Общедоступные
4.	Данные о билетах, статусов бронирования и осуществления поездки	Перевозчики, пассажиры	Персональные данные
5.	Данные о посадке, высадке и подсчете пассажиров	Перевозчики, системы подсчета пассажиров	Контрольная информация
6.	Данные об остановочных пунктах посадки и высадки пассажиров	Минтранс РФ; Операторы остановочных пунктов (в части дополнительной	Общедоступные

		информации об остановочном пункте и дополнительных услугах)	
7.	Данные пассажиров	Перевозчики, пассажиры, иные участники рынка по поручению и с согласия владельцев данных	Персональные
8.	Данные экипажей ТС	Перевозчики	Персональные
9.	Данные о местоположении и параметрах движения ТС по автомобильным дорогам общего пользования	Формируется в СВП «Платон»	Контрольная информация

Общедоступные данные предоставляются заинтересованным пользователям круглосуточно с использованием сети «Интернет» либо с использованием программных протоколов платформы (API). Персональные данные могут быть предоставлены по официальному запросу в соответствии с требованиями законодательства о защите персональных данных.

На основе этих данных, включая персональные данные, ЕФС МКПП обеспечит полноту учета и эффективный информационный обмен между участниками процесса межрегиональных пассажирских перевозок. Органы государственной власти и местного самоуправления выступают как источниками (к примеру Минтранс), так и пользователями формируемой в Системе информации. Таким образом, ЕФС МКПП не подпадает под критерии государственной информационной системы, установленные Федеральным законом от 27.07.2006 № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации». Реализация полномочий государственных органов в области регулирования транспортной отрасли осуществляется в рамках существующих информационных систем. В частности, реализация мер транспортной безопасности осуществляется с использованием Единой

государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ).

В соответствии со статьей 11 Федерального закона от 09.02.2007 г. №16-ФЗ «О транспортной безопасности» Минтрансом России ЕГИС ОТБ создана для информационного обеспечения деятельности ФСБ России, МВД России, уполномоченных подразделений транспортной безопасности Минтранса России, Ространснадзора, Росавиации, Росавтодора, Росжелдора, Росморречфлота.

В составе ЕГИС ОТБ сформированы Автоматизированные централизованные базы персональных данных пассажиров (далее АЦБ ПДП) на основе сведений, представляемых субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками при совершении регистрируемых операций в ходе оформления проездных документов (билетов), при формировании списков пассажиров при осуществлении перевозки пассажиров заказными (перевозками по заказу) рейсами, а также при формировании персонала (экипажей) транспортных средств. Контрольные механизмы ЕФС МКПП обеспечивают своевременность и полноту предоставления персональных данных в АЦБ ПДП.

В соответствии со статьей 22 Федерального закона от 27.07.2006 г. № 152-ФЗ «О защите персональных данных» оператор вправе осуществлять без уведомления уполномоченного органа по защите прав субъектов персональных данных обработку персональных данных, обрабатываемых в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации о транспортной безопасности, в целях обеспечения устойчивого и безопасного функционирования транспортного комплекса, защиты интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства.

Поскольку информационные ресурсы ЕФС МКПП содержат персональные данные пассажиров и экипажей транспортных средств, то требуется обеспечить защиту таких персональных данных, предполагаемый уровень защищенности – 3-й.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ВНЕДРЕНИЮ КОНЦЕПЦИИ

Выбор организационно-правовой схемы реализации

Реализация ЕФС МКПП может быть реализована в рамках ГЧП в соответствии с Федеральными законами «О концессионных соглашениях» № 115-ФЗ и «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» № 224-ФЗ, которые позволяют информационным системам выступать в качестве объектов концессии (Федеральный закон от 29 июня 2018 г. № 173-ФЗ).

Использование механизма концессионного соглашения указано в качестве приоритетной формы ГЧП в проектах транспортной инфраструктуры в федеральных стратегических документах.

Зарубежная практика свидетельствует о том, что проекты, реализуемые в рамках ГЧП, достигают большей результативности, чем проекты, реализуемые только силами государственного сектора.

Во-первых, ГЧП позволяет объединить создание и эксплуатацию объектов в рамках одного соглашения, стимулируя частного инвестора к экономии капитальных и текущих затрат по проекту за счет повышения качества выполнения данных операций.

Во-вторых, соглашение о ГЧП определяет объем выручки и качество услуг по проекту, что (в случае оплаты услуг объекта населением) стимулирует инвестора к минимизации расходов при соблюдении требований по качеству; в случае оплаты услуг объекта из бюджета обязывает органы власти компенсировать затраты на эксплуатацию на регулярной основе.

В-третьих, качество эксплуатации инфраструктурных объектов регулируется путем установления необходимых требований и показателей в соглашении о ГЧП. Реализация Проекта представляется крайне необходимой для решения стратегических и социально-экономических целей и задач развития РФ.

ГЧП предполагает отличную от государственного заказа структуру финансирования инфраструктурных инвестиционных проектов, так как вложения распределяются на более длительном временном отрезке за счет использования долговых инструментов.

С точки зрения государственного регулирования экономики ГЧП направлено на привлечение организаций частного сектора к реализации ресурсо- и капиталоемких проектов, и, в конечном счете – повышение уровня жизни населения РФ.

Целью использования инструментария ГЧП для реализации проекта создания ЕФС МКПП является обеспечение динамичного социально-экономического развития транспортного обслуживания при условии повышения эффективности использования бюджетных средств и включает в следующие взаимосвязанные элементы:

- ускорение темпов социально-экономического развития общественного транспорта за счет дополнительных инвестиций в объекты инфраструктуры оплаты проезда, привлекаемых из внебюджетных источников, а также за счет повышения качества услуг пассажирам;
- экономия бюджетных средств в краткосрочном периоде за счет распределения финансирования на более длительный период.
- Основные преимущества использования механизма ГЧП для реализации проекта ЕФС МКПП по сравнению с механизмом государственного заказа:
- привлечение дополнительных финансовых ресурсов. Передача финансовых обязательств по привлечению средств на реализацию инфраструктурных проектов в частный сектор – одно из главных преимуществ ГЧП;
- повышение эффективности эксплуатации и развития ЕФС МКПП. Частный партнер, привлекая финансирование и неся обязательства

перед заемщиками и акционерами, заинтересован в увеличении денежных потоков от проекта и повышении эффективности управления им;

- инновации. Требования к качеству оказания услуг, а не ограничения на используемые ресурсы или технологии, а также проведение конкурентных конкурсных процедур способствует расширению поля для инноваций и привлечению наиболее технологически развитых исполнителей по проекту;
- снижение рисков по проекту. Передача части рисков по проекту частному партнеру как стороне, способной справиться с ними с меньшими затратами и/или с лучшим результатом, чем публичная сторона;
- сокращение общих затрат по проекту. Передача как операций по созданию, так и эксплуатации ЕФС МКПП одному лицу (частному партнеру) позволяет ему минимизировать затраты в течение всего срока реализации проекта ГЧП.

В связи с наличием потенциального заинтересованного Исполнителя по проекту, приоритетным вариантом, рассматриваемым в данной концепции, является Инициативная концессия.

Концедентом, в рассматриваемом варианте, будет являться Российская Федерация в соответствии с пунктом 1 части 1 статьи 5 Закона о концессионных соглашениях. По общему правилу от имени Российской Федерации при заключении и исполнении концессионного соглашения выступает Правительство Российской Федерации. Правительство Российской Федерации может назначить федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный исполнять функции концедента по концессионному соглашению путем выпуска специального распоряжения.

Создание ЕФС МКПП является комплексным проектом, затрагивающим несколько видов транспорта. Возложение функций концедента на одно из

отраслевых федеральных агентств приведет к неизбежному смещению фокуса развития Системы на тот вид транспорта, за который отвечает такое агентство. В целях эффективного управления проектом целесообразно наделить полномочиями концедента ФОИВ, который уже осуществляет деятельность в роли концедента по проекту СВП «Платон», который планируется использовать в рамках реализации ЕФС МКПП и, более того, являясь вышестоящим ФОИВ, которому подведомственны отраслевые федеральные агентства, способен обеспечить эффективное межведомственное взаимодействие при реализации концессионного соглашения.

Кроме того, подведомственный Минтрансу России ФОИВ (Росавтодор) осуществляет полномочия концедента в отношении объектов, предназначенных для взимания платы, используемых в целях обеспечения функционирования системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн (СВП «Платон»). Поскольку предусматривается технологическая интеграция ЕФС МКПП с СВП «Платон», но при этом действие Системы распространяется не только на автомобильный транспорт, то для упрощения интеграции целесообразно возложить полномочия концедента на вышестоящий ФОИВ – Минтранс России.

С учетом изложенного, представляется целесообразным наделить Минтранс России полномочиями концедента по концессионному соглашению, заключаемому в целях реализации Проекта по созданию и эксплуатации ЕФС МКПП.

Формальным препятствием для выступления Минтранса России от лица Российской Федерации при заключении концессионного соглашения является то, что Минтранс России не вправе осуществлять функции по управлению государственным имуществом. Для устранения указанного препятствия необходимо, основываясь на пункте 5.12 Положения о Минтрансе России, установить полномочия по исполнению функций концедента по концессионному

соглашению за Минтрансом России в рамках принятия Правительством Российской Федерации решения о заключении концессионного соглашения.

Реализация Государственно-частного партнёрства в рамках реализации проекта

Для выполнения функций, закладываемых в ЕФС МКПП, в рамках рассматриваемого варианта государственно-частного партнёрства, необходимо назначение Оператора Системы, осуществляющего весь цикл задач по ее созданию и эксплуатации, что позволит обеспечить:

- единство технологического управления;
- конфиденциальность совокупной актуальной информации о состоянии межрегиональных пассажирских перевозок в масштабах Российской Федерации;
- сохранение и наращивание функциональных и технических компетенций, цифровых сервисов, качества предоставления услуг и выполнения операторских функций без потери компетенции;
- условия для реализации долговременных стратегий и программ совершенствования системы, развития ее функциональности.

В соответствии с концессионным соглашением Оператор (концессионер) примет на себя обязательства осуществить за счет собственных и привлеченных средств создание ЕФС МКПП, осуществлять эксплуатацию ЕФС МКПП с соблюдением установленных параметров до окончания срока действия концессионного соглашения, осуществлять деятельность с использованием ЕФС МКПП, включая заключение договоров с перевозчиками (при необходимости), обеспечение информационного взаимодействия ЕФС МКПП с информационными системами уполномоченных федеральных органов исполнительной власти, а Российская Федерация (концедент) обязуется предоставить ЕФС МКПП в пользование Оператора, а также не осуществлять

действий, способствующих снижению уровня поступления платы за пользование системой.

В ходе эксплуатации ЕФС МКПП в соответствии с ее предназначением Оператор осуществляет:

- деятельность по сбору, обработке и использованию содержащейся в ней информации в связи с ее назначением;
- управление функционированием ЕФС МКПП, ее развитие и модернизацию в соответствии с изменениями влияющих на нее факторов и условий;
- техническую эксплуатацию ЕФС МКПП как сложной информационной системы, включая эксплуатацию входящих в состав ЕФС МКПП программно-технических средств.

Предметом концессионного соглашения будет являться создание и эксплуатация концессионером Единой федеральной системы мониторинга и контроля пассажирских перевозок.

На момент формирования организационно-правовой схемы реализации Проекта известны следующие ключевые предпосылки и параметры Проекта, которые лягут в основу формирования основных условий концессионного соглашения:

- Запуск ЕФС МКПП планируется осуществить с 01.08.2020;
- Оператор осуществляет создание и эксплуатацию Системы ЕФС МКПП;
- Услуги, оказываемые Оператором в рамках концессионного соглашения, являются возмездными для перевозчиков;
- Финансирование создания Системы будет осуществляться Оператором за счет привлечения собственных или заемных средств;
- На этапе эксплуатации ЕФС МКПП предполагается получение Оператором дохода в виде платы платежей от участников рынка за

пользование Системой в течение срока действия концессионного соглашения.

Имущество, создаваемое и приобретаемое Оператором в течение срока действия концессионного соглашения, будет делиться на объекты, составляющие объект концессионного соглашения (Объекты) и элементы, необходимые для обеспечения надлежащей эксплуатации объекта концессионного соглашения (Элементы). Объекты сразу после их создания или приобретения поступят в собственность Российской Федерации и будут переданы во владение и пользование Оператора. Элементы с момента их создания или приобретения и до окончания срока действия концессионного соглашения будут находиться в собственности Оператора, а по истечении срока действия концессионного соглашения будут переданы в собственность Российской Федерации.

Объектом концессионного соглашения является ЕФС МКПП, включающая в себя следующие объекты информационных технологий и технические средства обеспечения функционирования объектов информационных технологий:

- ПО ЕФС МКПП;
- Центр обработки данных (ЦОД) в случае приобретения серверов;
- Центр управления и мониторинга системы

Объекты, входящие в состав ЕФС МКПП, приобретаются и создаются в полном объеме за счет средств концессионера (собственных и заемных) и с момента ввода в эксплуатацию передаются в собственность Российской Федерации.

Элементами концессионного соглашения являются:

- Интернет-сайт и мобильное приложение ЕФС МКПП;
- Офисы обслуживания и центральный офис ЕФС МКПП;
- Центр обработки данных (ЦОД) в случае аренды мощностей ЦОД.

Элементы, предназначенные для обеспечения надлежащей эксплуатации ЕФС МКПП, создаются в требуемом количестве в полном объеме за счет средств концессионера (собственных и заемных) и являются собственностью

концессионера в течение срока действия концессионного соглашения, а после прекращения концессионного соглашения будут переданы в государственную собственность с учетом степени износа на момент прекращения концессионного соглашения.

Концессионер в течение срока концессионного соглашения учитывает объекты и элементы на своем балансе и производит соответствующее начисление амортизации в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Концессионер осуществляет содержание, текущий ремонт и капитальный ремонт объектов и элементов, обеспечивая их эксплуатационные и качественные характеристики.

Права по договорам, заключенным концессионером в целях исполнения концессионного соглашения и исполнение которых необходимо для надлежащего функционирования ЕФС МКПП, подлежат передаче Российской Федерации при прекращении концессионного соглашения.

Концессионер, в соответствии с условиями концессионного соглашения, вправе использовать ЕФС МКПП и данные, полученные с ее использованием, для предоставления дополнительных услуг, предусмотренных функционалом ЕФС МКПП, перевозчикам, пассажирам или иным участникам рынка пассажирских перевозок.

Дорожная карта реализации проекта

Для внедрения настоящей Концепции предлагается следующая дорожная карта:

Этап	Мероприятие	Срок исполнения
1.	Разработка, согласование и утверждение концепции создания ЕФС МКПП	02.2019
2.	Подготовка проекта распоряжения Правительства Российской Федерации о проведении эксперимента с использованием прототипа единой федеральной системы мониторинга и контроля межрегиональных пассажирских перевозок	02.2019
3.	Подготовка проекта Постановления Правительства РФ «О создании единой федеральной системы мониторинга и контроля межрегиональных пассажирских перевозок»	12.2018
4.	Проведение эксперимента с использованием прототипа единой федеральной системы мониторинга и контроля межрегиональных пассажирских перевозок	04.2019
5.	Внесение изменений в нормативные правовые акты, необходимых для реализации Концепции	с 04.2019
6.	Подготовка предложения о заключении концессионного соглашения	05.2019
7.	Рассмотрение предложения о заключении концессионного соглашения и принятие решения уполномоченным органом	06.2019
8.	Проведение переговоров о доработке предложения и проекта концессионного соглашения	07.2019
9.	Размещение предложения о заключении концессионного соглашения на сайте	09.2019
10.	Заключение концессионного соглашения с инициатором	11.2019
11.	Разработка рабочей документации и программного обеспечения платформы	04.2020
12.	Пуско-наладочные работы и проведение предварительных испытаний	06.2020
13.	Проведение опытной эксплуатации и приемочных испытаний	08.2020
14.	Эксплуатация системы	с 08.2020
15.	Второй этап ЕФС – разработка концепции интеграции в платформу ЕФС МКПП других видов перевозок и видов транспорта	12.2020

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИЗМЕНЕНИЮ РЕГУЛИРОВАНИЯ АВТОБУСНЫХ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

В рамках реализации п. 5 дорожной карты создание и эксплуатация Системы потребуют внесения изменений в действующие нормативные правовые акты и принятия новых нормативных правовых актов. В частности, при реализации данного пункта должны быть решены следующие задачи:

1. Установлена электронная форма перевозочных документов (билетов) при перевозках пассажиров автомобильным транспортом;
2. В перечень обязательной информации, содержащейся в перевозочных документах (билетах) на заказные и регулярные маршруты должен быть добавлен номер УИПП и УИР, полученный из ЕФС МКПП;
3. Требования по оформлению перевозочных документов на каждого пассажира должны быть распространены на перевозки пассажиров по заказу в межрегиональном сообщении;
4. Установлены требования по оформлению дополнительных рейсов на маршрутах регулярных перевозок, в дни повышенного пассажиропотока;
5. Установлена обязанность перевозчиков передавать в ЕФС МКПП сведения о каждом регулярном рейсе или рейсе, который выполняется по заказу в межрегиональном сообщении, передавать в ЕФС МКПП информацию о ресурсе мест (пассажирские места в автомобильных перевозках на рейсы перевозчика, предназначенные для бронирования и продажи) транспортного средства по каждому рейсу, информацию о персонале транспортного средства, а также иную информацию, предусмотренную Уставом автомобильного транспорта (УАТ) и подзаконными актами, принятыми в развитие УАТ;

6. Установлена обязанность перевозчиков и иных лиц, осуществляющих реализацию перевозочных документов (билетов), размещать информацию о реализуемых перевозочных документах (билетах) в сети «Интернет» в порядке, установленном уполномоченным органом;
7. Установлена обязанность перевозчиков, осуществляющих посадку или высадку пассажиров на неавтоматизированных остановочных пунктах, применять мобильные устройства регистрации посадки/высадки пассажиров, обеспечивающие передачу юридически значимых данных, с указанием пространственно-временных параметров места посадки и высадки;
8. Установлен запрет на осуществление перевозок по перевозочным документам, не имеющим УИПП, присвоенных ЕФС МКПП;
9. Перевозочные документы (выписка из ЕФС МКПП) должны являться документом строгой отчетности;
10. Закреплены полномочия Правительства РФ утверждать:
 - а. правила электронной регистрации рейсов, ресурса мест и перевозочных документов (билетов) при осуществлении перевозок;
 - б. перечень услуг, которые являются необходимыми и обязательными для получения УИПП и УИР;
 - с. порядок определения размера платы за услуги, которые являются необходимыми и обязательными для получения УИПП и УИР;
11. В Закон № 220-ФЗ должны быть внесены положения, предусматривающие обязанность органов государственной власти и местного самоуправления, которые устанавливают регулярные маршруты перевозок, вносить в Систему сведения о регулярных межрегиональных рейсах в объеме, предусмотренном для ведения реестра маршрутов регулярных перевозок (статья 26 Закона №220-ФЗ), а сами реестры маршрутов регулярных перевозок будут размещаться не только на официальных сайтах органов власти, но и в Системе;

12. Расширен перечень информации, передаваемой в единую государственную информационную систему обеспечения транспортной безопасности (обязанность перевозчиков предоставлять в указанную систему УИР и УИПП);
13. Установлены требования по взаимодействию единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности в автоматическом режиме с ЕФС МКПП;
14. Определен федеральный орган исполнительной власти в сфере транспорта, уполномоченный устанавливать порядок взаимодействия единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности и ЕФС МКПП;
15. Установлены правила и порядок оборудования ТС МБУ (МБУ – поверенное средство измерения, обеспечение юридической значимости информации от МБУ);
16. Установлен порядок мониторинга и контроля перевозчиков на основании УИР и МБУ;
17. Установлены правила формирования и применения тарифов, взимания сборов на регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом;
18. Утверждено новое постановление Правительства РФ об электронной регистрации рейсов, ресурса мест и перевозочных документов (билетов) при осуществлении перевозок, которым будут утверждены:
 - а. Правила электронной регистрации рейсов, ресурса мест и перевозочных документов (билетов) при осуществлении перевозок, определяющие перечни информации, подлежащей передаче перевозчиками в органы государственной власти и местного самоуправления, а также порядок взаимодействия оператора Системы, перевозчиков, органов государственной власти и местного самоуправления, автовокзалов и автостанций, агентов,

пассажиров и иных лиц, участвующих в перевозках и (или) реализации перевозочных документов (билетов);

- b. перечень услуг, которые являются необходимыми и обязательными для получения УИПП и УИР перевозчиками;
- c. порядок определения размера платы за услуги, которые являются необходимыми и обязательными для получения УИР и УИПП;

19.В Кодекс об административных правонарушениях РФ должны быть внесены новые составы административных правонарушений, таких как:

- a. Непредоставление перевозчиками в ЕФС МКПП сведений о рейсах (маршрутах) и о ресурсе мест транспортного средства по каждому регулярному и заказному рейсу;
- b. Осуществление перевозок по перевозочным документам, не имеющим УИПП;
- c. Реализация перевозочных документов (билетов) для осуществления перевозок без УИПП.

Предложения по внесению изменений в нормативные правовые акты Российской Федерации, необходимые для создания и обеспечения эффективного функционирования единой федеральной системы мониторинга и контроля межрегиональных пассажирских перевозок (Система)

1. Внесение изменений в Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» в части установления:

- электронной формы перевозочных документов (билетов) при перевозках пассажиров автомобильным транспортом;
- уникальных идентификаторов пассажирской перевозки (УИПП) и уникального идентификатора рейса (УИР) в перечне обязательной информации, содержащейся в перевозочных документах (билетах) на заказные и регулярные маршруты;
- требований по оформлению перевозочных документов на каждого пассажира на перевозки пассажиров по заказу в межрегиональном сообщении;
- требований по оформлению дополнительных рейсов на маршрутах регулярных перевозок в дни повышенного пассажиропотока;
- обязанности перевозчиков передавать в Систему сведений о всех регулярных рейсах и рейсах, которые выполняются по заказу в межрегиональном сообщении.
- обязанности перевозчиков и иных лиц, осуществляющих реализацию перевозочных документов (билетов), размещать информацию о реализуемых перевозочных документах (билетах) в сети «Интернет»;
- обязанности перевозчиков, осуществляющих посадку или высадку пассажиров на неавтоматизированных остановочных пунктах, применять мобильные устройства регистрации посадки/высадки пассажиров, обеспечивающие передачу юридически значимых данных, с указанием пространственно-временных параметров места посадки и высадки;
- запрета на осуществление перевозок по перевозочным документам, не имеющим УИПП, присвоенных в Системе;
- полномочий Правительства Российской Федерации по утверждению:
 - правил электронной регистрации рейсов, ресурса мест в транспортных средствах и перевозочных документов;
 - порядка присвоения и получения уникальных идентификаторов пассажирской перевозки и уникального идентификатора рейса;
 - перечня обязательных услуг и порядка определения размера платы за услуги, необходимые и обязательные для получения уникальных идентификаторов пассажирских перевозок и уникальных идентификаторов рейсов;

2. Внесение изменений в Федеральный закон от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в части:

- использования информационных технологий для осуществления государственного контроля (надзора) в области автомобильного транспорта,

- наделения Правительства Российской Федерации полномочиями по установлению порядка осуществления государственного контроля (надзора) в области автомобильного транспорта, а также формированию и применению тарифов, взимания сборов на регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом;

- установления обязанности органов государственной власти и местного самоуправления вносить в Систему сведения об остановочных пунктах, регулярных межрегиональных рейсах в объеме, предусмотренном для ведения реестров маршрутов регулярных перевозок, остановочных пунктов;

- установления обязанности органов государственной власти и местного самоуправления размещать реестры маршрутов регулярных межрегиональных пассажирских перевозок, остановочных пунктов по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок в Системе;

- расширения перечня информации, передаваемой в единую государственную информационную систему обеспечения транспортной безопасности, в том числе в части передачи в Систему уникальных идентификаторов пассажирской перевозки и уникального идентификатора рейса;

- установления требований по взаимодействию единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности в автоматическом режиме с Системой;

- определения федерального органа исполнительной власти в сфере транспорта, уполномоченный устанавливать порядок взаимодействия ЕГИС ОТБ и Системы;

3. Принятие постановления Правительства Российской Федерации об электронной регистрации рейсов, ресурса мест и перевозочных документов (билетов) при осуществлении межрегиональных пассажирских перевозок, в том числе по утверждению:

- тарифов и сборов на регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом;

- правил и порядка оборудования транспортных средств многофункциональными бортовыми устройствами Системы;

- порядка мониторинга и контроля перевозчиков в Системе;

- правил электронной регистрации рейсов, ресурса мест и перевозочных документов (билетов) при осуществлении перевозок, определяющие перечни информации, подлежащей передаче перевозчиками в органы государственной власти и местного самоуправления, а так же порядка взаимодействия оператора Системы, перевозчиков, органов государственной власти и местного самоуправления, автовокзалов и автостанций, агентов, пассажиров и иных лиц, участвующих в перевозках и (или) реализации перевозочных документов (билетов);

- перечня услуг, которые являются необходимыми и обязательными для получения уникальных идентификаторов пассажирских перевозок и уникальных идентификаторов рейсов перевозчиками;

- порядка определения размера платы за услуги, которые являются необходимыми и обязательными для получения уникальных идентификаторов пассажирских перевозок и уникальных идентификаторов рейсов;

4. Внесение изменений в федеральный закон от 30.12.2001 № 195-ФЗ «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» в части внесения новых составов административных правонарушений:

- непредоставление перевозчиками в Систему сведений о рейсах (маршрутах) и о ресурсе мест транспортного средства по каждому регулярному и заказному рейсу;
- осуществление перевозок по перевозочным документам, не имеющим уникальных идентификаторов пассажирской перевозки;
- реализация перевозочных документов (билетов) для осуществления перевозок без уникальных идентификаторов пассажирской перевозки.