

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

об оценке фактического воздействия приказа Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы от 6 марта 2017 года № 61-02-76/7 «Об утверждении Регламента информационного взаимодействия диспетчерских служб заказа легковых такси в городе Москве с Единой региональной навигационно-информационной системой города Москвы»

Департамент экономической политики и развития города Москвы в соответствии с разделом 6(2) Положения об оценке регулирующего воздействия и оценке фактического воздействия в городе Москве, утвержденного постановлением Правительства Москвы от 4 марта 2014 г. № 99-ПП (далее – Положение), рассмотрел Сводный отчет о результатах оценки фактического воздействия приказа Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы от 6 марта 2017 года № 61-02-76/7 «Об утверждении Регламента информационного взаимодействия диспетчерских служб заказа легковых такси в городе Москве с Единой региональной навигационно-информационной системой города Москвы» (далее – Сводный отчет об ОФВ).

1. Общая информация

1.1. Информация о проведении публичных консультаций.

Публичные консультации (далее – ПК) в рамках оценки фактического воздействия (далее – ОФВ) приказа Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы от 6 марта 2017 года № 61-02-76/7 «Об утверждении Регламента информационного взаимодействия диспетчерских служб заказа легковых такси в городе Москве с Единой региональной навигационно-информационной системой города Москвы» (далее – приказ) проводились в период с 1 по 16 августа 2018 г.

Уведомление о проведении ПК, текст приказа, вопросник для участников и информационный материал в целях сбора мнений участников регулируемых отношений и других заинтересованных лиц были размещены 1 августа 2018 года на официальном сайте Департамента экономической политики и развития города Москвы (ДЭПиР г. Москвы)¹ и Инвестиционном портале города Москвы².

Участникам ПК предлагалось выразить свое мнение путем заполнения размещенного вопросника с дальнейшим его направлением по электронной или обычной почте по указанным в уведомлении адресам ответственного представителя ДЭПиР г. Москвы. Данной формой направления информации воспользовался один участник.

Одновременно уведомление о начале ПК было направлено 6 представителям ассоциаций предпринимателей, предприятий, организаций, чьи интересы могли быть затронуты рассматриваемым регулированием. В рамках ПК осуществлялось межведомственное информационное взаимодействие с представителями органов исполнительной власти и подведомственных организаций (1 участник). Дополнительными формами ПК послужил проведенный в указанный период опрос субъектов предпринимательской деятельности и представителей бизнес-ассоциаций (7 участников). Замечания и предложения представил

¹ <https://www.mos.ru/depr/documents/orv/ocenka-reguliruyushhego-vozdeistviya-i-ocenka-fakticheskogo-vozdeistviya-2018-god/view/217709220/>

² <http://investmoscow.ru/investment/orv/нормативные-правовые-акты-прошедшие-процедуру-публичных-обсуждений/>

Уполномоченный по защите прав предпринимателей в городе Москве.

Общее количество участников ПК составило 9.

По результатам ПК составлена, и представлена в Сводном отчете об ОФВ Сводка предложений по результатам публичных консультаций (далее - Сводка). Сводка содержит информацию о результатах рассмотрения поступивших предложений, и отвечает требованиям нормативных правовых актов в сфере оценки, а также требованиям к составлению сводки, установленным уполномоченным органом.

1.2. Иная информация о подготовке настоящего заключения.

ОФВ рассматриваемого приказа проводится впервые.

Сводный отчет об ОФВ приказа представлен впервые.

Оценка регулирующего воздействия проекта рассматриваемого приказа не проводилась.

2. Соблюдение порядка проведения оценки фактического воздействия

2.1. Вывод о соблюдении порядка проведения оценки фактического воздействия.

Предусмотренный Положением порядок проведения ОФВ соблюден.

Выводы об исполнении основных положений представлены в таблице.

№ пункта Положения	Содержание положения	Исполнение
3.6	Размещение уведомления о проведении ПК на официальном сайте органа исполнительной власти, проводящего ПК, в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет"	Исполнено (01.08.2018)
3.7	Состав информации в уведомлении о проведении ПК	Соответствует. Информация представлена в полной мере.
3.8	Срок для проведения ПК должен быть не менее 15 календарных дней с момента первого размещения информации (уведомления)	Соответствует. Длительность ПК составила 16 календарных дней.
6(1).2	Состав сведений Сводного отчета об ОФВ	Соответствует. Сведения представлены по всем разделам.
3.11	Составление сводки предложений с указанием сведений об их учете или причинах отклонения	Соответствует. В сводке предложений указаны сведения об их учете или причинах отклонения.
3.11	Размещение на официальном сайте сводки предложений по результатам ПК	Исполнено (01.10.2018).
6(1).5	Размещение на официальном сайте Сводного отчета об ОФВ	Исполнено (01.10.2018).
Соответствие отчета установленной форме		
Форма представленной Сводки предложений по результатам публичных консультаций	Соответствует Приложению 3 к приказу ДЭПиР г. Москвы от 16 мая 2016 г. № 57-ПР.	
Форма представленного Сводного отчета о результатах проведения оценки фактического воздействия	Соответствует Приложению 5 к приказу ДЭПиР г. Москвы от 16 мая 2016 года № 57-ПР.	

2.2. Вывод об эффективности проведенных публичных консультаций.

В рамках ПК был проведен опрос, в котором приняли участие 5 субъектов предпринимательской деятельности (индивидуальные предприниматели (ИП) и юридические лица (ЮЛ)), осуществляющие деятельность по предоставлению услуг по приему заказов на перевозку пассажиров и багажа легковым такси на территории города Москвы и передаче их перевозчику с использованием любых средств связи (диспетчерские службы заказа легковых такси в городе Москве). Также в рамках ПК получены мнения Ассоциаций, представляющих интересы перевозчиков пассажиров и багажа легковым такси на территории города Москвы и Уполномоченного по защите прав предпринимателей в городе Москве. Принимая во внимание репрезентативность выборки респондентов для проведения опросов, позволившую получить общее представление о генеральной совокупности непосредственных адресатов регулирования, количество участников данной группы следует признать достаточным для проведения настоящей ОФВ.

По результатам анализа проведенных ПК по данному приказу можно сделать вывод о достаточном охвате субъектов регулирования. Полученная информация является достаточной для целей и задач ОФВ, и позволяет оценить отношения основных групп субъектов предпринимательской деятельности к рассматриваемому регулированию. Потребности в проведении дополнительных ПК в отношении оцениваемого приказа и представленного Сводного отчета об ОФВ не возникло.

3. Полнота и обоснованность оценки фактического воздействия, представленной в отчете

№ п/п	Позиция	Вывод
3.1	Обоснованность качественного и количественного определения групп, затрагиваемых регулированием	Состав групп, представленных в Сводном отчете об ОФВ, обоснован. Количественные оценки состава участников таких групп основаны на статистической информации, информации, представленной Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы.
3.2	Корректность оценки степени решения проблемы и преодоления связанных с ней негативных эффектов за счет регулирования	В разделе 2 Сводного отчета об ОФВ обозначена проблема, на решение которой направлено регулирование, установленное приказом: – отсутствие порядка (регламента) передачи мониторинговой и справочной информации о транспортных средствах (далее также – ТС), осуществляющих таксомоторную деятельность на территории города Москвы от информационных систем диспетчерских служб в Единую региональную навигационно-информационную систему города Москвы (далее – РНИС), предусмотренной постановлением Правительства Москвы от 24 января 2017 г. № 9-ПП. Приведены негативные эффекты, обусловленные указанной проблемой: <ul style="list-style-type: none">отсутствие механизма эффективной реализации нормы постановления Правительства Москвы от 24 января 2017 г. № 9-ПП в части передачи мониторинговой и справочной информации о ТС, осуществляющих таксомоторную

№ п/п	Позиция	Вывод
		<p>деятельность на территории города Москвы от информационных систем диспетчерских служб в РНИС;</p> <ul style="list-style-type: none"> • риск некорректной передачи мониторинговой и справочной информации о ТС, осуществляющих таксомоторную деятельность на территории города Москвы от информационных систем диспетчерских служб в РНИС; • риск предъявления избыточных нерегламентированных требований к диспетчерским службам заказа легковых такси в городе Москве в отношении процедур информационного взаимодействия с РНИС. <p>В таблице 6 подраздела 7.3 раздела 7 Сводного Отчета приведена информация о значениях показателей, характеризующих наличие рассматриваемой проблемы и связанных с ней негативных эффектов на момент проведения ОФВ, а также изменение значений показателей, характеризующих наличие проблемы и связанных с ней негативных эффектов на момент проведения ОФВ рассматриваемого регулирования.</p> <p>Оценку степени решения проблем и преодоления связанных с ними негативных эффектов за счет регулирования следует признать корректной.</p>
3.3	Корректность оценки достижения заявленных целей регулирования	<p>В таблице 4 подраздела 7.1 раздела 7 Сводного отчета об ОФВ рассмотрено 4 показателя, характеризующих достижение установленных целей регулирования, приведены количественные значения показателей достижения целей как на момент принятия регулирования, так и на момент проведения оценки, что позволяет оценить степень достижения цели рассматриваемого регулирования.</p> <p>Рассмотренная совокупность показателей является достаточной для определения степени достижения целей регулирования.</p> <p>Выводы о степени достижения цели рассматриваемого регулирования, основанные на значениях представленных показателей, следует признать корректными.</p>
3.4	Корректность оценки издержек и выгод затрагиваемых групп	<p>Оценка издержек и выгод групп субъектов, затронутых регулированием, в том числе оценка доходов и расходов бюджета города Москвы, основана на результатах расчетов, представленных в Приложении 2 Сводного отчета об ОФВ, данных Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, статистической информации, результатах опросов и экспертных оценках, что позволяет сделать вывод о достоверности и корректности оценки издержек и выгод</p>

№ п/п	Позиция	Вывод
		затрагиваемых групп.
3.5	Корректность оценки положительных и отрицательных последствий регулирования	<p>Положительные последствия регулирования представлены в подразделе 6.1 раздела 6 и оценены корректно.</p> <p>К положительным последствиям установленного регулирования отнесены:</p> <ul style="list-style-type: none"> • сокращение количества нелегальных такси в городе Москве. <p>Контроль за наличием разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, предусмотренный в РНИС, позволяет пресечь деятельность значительной доли нелегальных такси в городе Москве. Такие перевозчики не могут воспользоваться услугами диспетчерских служб заказа легковых такси в городе Москве, интегрированных с РНИС.</p> <ul style="list-style-type: none"> • совершенствование инфраструктуры таксомоторных перевозок в городе Москве. <p>Аналитические данные, получаемые через РНИС, позволяют Департаменту транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы совершенствовать инфраструктуру таксомоторных перевозок в городе Москве. В первую очередь, речь идет о создании парковок в местах наибольшей концентрации такси. Также, полезность организации информационного взаимодействия диспетчерских служб заказа легковых такси в городе Москве с РНИС для развития инфраструктуры отмечалась в ходе интервью с представителями диспетчерских служб такси.</p> <p>К возможным отрицательным последствиям рассматриваемого регулирования можно отнести незначительные дополнительные расходы субъектов предпринимательской деятельности на регистрацию и подключение к РНИС. Потенциально это может приводить к незначительному повышению тарифов такси.</p>
3.6	Корректность определения наличия в нормативном правовом акте положений, которые вводят дополнительные обязанности, запреты и ограничения для субъектов предпринимательской и инвестиционной деятельности или способствуют их введению, а	<p>Положений, которые вводят необоснованные дополнительные административные и иные ограничения и обязанности для субъектов предпринимательской, инвестиционной и иной деятельности или способствуют их введению, не выявлено.</p> <p>К дополнительным расходам субъектов предпринимательской деятельности в связи с введенным регулированием следует отнести издержки на регистрацию и подключение к РНИС.</p>

№ п/п	Позиция	Вывод
	<p>также положений, приводящих к возникновению дополнительных расходов субъектов предпринимательской и инвестиционной деятельности и бюджета города Москвы</p>	<p>В то же время следует отметить, что в целом данные нормы являются обоснованными. Они направлены на совершенствование организации таксомоторных перевозок в городе Москве и имеют положительный экономический эффект для рынка таксомоторных перевозок в городе Москве.</p> <p>Положений, которые вводят необоснованные дополнительные расходы бюджета города Москвы, выявлено не было.</p> <p>Представленные в Сводном отчете об ОФВ расчеты и оценки издержек рассматриваемого регулирования являются корректными и достаточными.</p>
3.7	<p>Достоверность выводов о достижении целей регулирования</p>	<p>Представленные в разделе 7 Сводного отчета об ОФВ значения показателей, позволяющих оценить степень достижения целей, позволяют признать достоверным вывод о достижении цели регулирования:</p> <ul style="list-style-type: none"> – определение процедуры передачи мониторинговой и справочной информации о транспортных средствах, осуществляющих таксомоторную деятельность на территории города Москвы от информационных систем диспетчерских служб в РНИС. <p>Порядок передачи мониторинговой и справочной информации о ТС, осуществляющих таксомоторную деятельность на территории города Москвы, от информационных систем диспетчерских служб в РНИС, позволил сформировать механизм эффективной реализации нормы постановления Правительства Москвы от 24 января 2017 г. № 9-ПП.</p> <p>Число случаев некорректной передачи мониторинговой и справочной информации о ТС, осуществляющих таксомоторную деятельность на территории города Москвы, от информационных систем диспетчерских служб в РНИС, незначительно; сложностей с исполнением порядка взаимодействия систем в случае отказа информационных систем или при возникновении нестандартных ситуаций участниками ПК озвучено не было.</p> <p>Участниками ПК отмечалось, что протокол передачи данных в РНИС, предоставленный Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, является устаревшим, тем не менее, практически все вовлеченные в информационное взаимодействие с РНИС диспетчерские службы смогли перепрограммировать систему в соответствии с ним.</p>
3.8	<p>Достоверность выводов об эффективности решения проблем и преодолении</p>	<p>Анализ, проведенный в рамках ОФВ приказа, позволяет сделать следующие выводы об эффективности решения проблем и преодолении</p>

№ п/п	Позиция	Вывод
	связанных с ними негативных эффектов	<p>связанных с ними негативных эффектов.</p> <p>Положения Регламента, утвержденного Приказом, позволяют эффективно решать выявленные проблемы и преодолевать связанные с ними негативные эффекты.</p> <p>Обеспечена высокая степень охвата диспетчерских служб заказа легковых такси в городе Москве введенным регулированием (высокая доля ТС, интегрированных с РНИС в общем числе перевозчиков, имеющих разрешение на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси), сокращается количество нелегальных такси в городе Москве, информация, получаемая через РНИС, способствует совершенствованию инфраструктуры таксомоторных перевозок в городе Москве.</p> <p>Вместе с тем проведенная оценка помогла определить ряд задач, решение которых способно повысить эффективность рассматриваемого регулирования:</p> <ul style="list-style-type: none"> • отнесение в тексте Регламента к открытым данным, которые могут составлять коммерческую тайну; • отдельные нормы Регламента имеют широкие или неопределенные положения; • отсутствует ответственность за отказ от передачи данных в РНИС, что может привести к формированию неравных условий на рынке: может сложиться ситуация, когда часть участников рынка (диспетчерских служб такси) в условиях отсутствия ответственности откажутся от передачи данных в РНИС – соответственно, их издержки будут ниже, чем у компаний, выполняющих требования приказа (данный риск является потенциальным – в настоящее время таких случаев зафиксировано не было).
3.9	Достоверность выводов о наличии в нормативном правовом акте положений, необоснованно затрудняющих ведение предпринимательской, инвестиционной и (или) иной деятельности	Представленные в Сводном отчете об ОФВ выводы об отсутствии в приказе положений, необоснованно затрудняющих ведение предпринимательской, инвестиционной и (или) иной деятельности, следует признать достоверными.
3.10	Иные комментарии	отсутствуют

4. Предложения об отмене или изменении нормативного правового акта или его отдельных положений, о принятии иных мер, направленных на решение проблемы и преодоление связанных с ней негативных эффектов

По результатам проведенной ОФВ оснований для отмены приказа нет.

Анализ, проведенный в рамках ОФВ приказа, позволяет сделать вывод об эффективности решения проблем и преодолении связанных с ними негативных эффектов путем принятия

данного приказа.

Вместе с тем в Сводном отчете об ОФВ обозначен ряд проблем, решение которых способно повысить эффективность рассматриваемого регулирования.

4.1. Согласие, несогласие уполномоченного органа с предложениями, содержащимися в Сводном отчете об ОФВ

В целях повышения эффективности рассматриваемого регулирования ДЭПиР г. Москвы поддерживает представленные в разделе 9 Сводного отчета об ОФВ предложения о внесении дополнений и изменений, предусматривающих:

1. Привести положения Приказа в соответствие с действующим законодательством города Москвы, в части правомерности отнесения данных, передаваемых в рамках Регламента, к открытой и общедоступной информации.

В целях предупреждения возникновения спорных ситуаций, связанных с использованием передаваемой и получаемой информации, Департаменту транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы рекомендуется привести абзац 4 раздела 2 Регламента в соответствие с пунктами 5.1–5.5 Положения о государственной информационной системе «Единая региональная навигационно-информационная система города Москвы», утвержденного постановлением Правительства Москвы от 03.12.2013 № 780-ПП, согласно которым установлены ограничения по лицам, заинтересованным в информации, содержащейся в РНИС, и имеющим право доступа к ней, а также по основаниям предоставления такой информации.

2. Привести п. 4.1. Регламента в соответствие с п. 2 Требований к аппаратуре спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS устанавливаемой на транспортные средства категории М, используемые для коммерческих перевозок пассажиров, утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31.07.2012 № 285.

В целях систематизации передаваемой ИС диспетчерской службы в РНИС телематитической информации от АТТ, установленных на ТС, включая данные, получаемые с дополнительного бортового оборудования, предлагается дополнить п. 4.1 Регламента, положением: *«в случае подключения дополнительных устройств для выполнения функции диспетчерского управления и контроля абонентский терминал обеспечивает включение в состав мониторинговой информации, указанной в п. 4.3 Регламента, данных от этих устройств».*

3. Дополнить Регламент положением о порядке включения в состав мониторинговой информации дополнительных данных.

В целях исключения вероятности возникновения дополнительных обязанностей у участников РНИС предлагается дополнить п. 4.3 Регламента положением, согласно которому изменения в состав мониторинговой информации вносятся нормативным правовым актом функционального органа исполнительной власти города Москвы.

4. Рассмотреть возможность разработки и утверждения норм ответственности диспетчерских служб заказа легковых такси за отказ отдельных участников рынка таксомоторных перевозок от интеграции с РНИС.

Отказ отдельных участников рынка таксомоторных перевозок от интеграции с РНИС может привести к формированию неравных условий на рынке: может сложиться ситуация, когда часть участников рынка (диспетчерских служб такси) в условиях отсутствия ответственности откажутся от передачи данных в РНИС – соответственно, их издержки будут ниже, чем у компаний, выполняющих требования приказа.

4.2. Дополнительные предложения уполномоченного органа

Отсутствуют.