



СВОДНЫЙ ОТЧЕТ

**о результатах проведения
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»**

Департамент экономической политики и развития города Москвы

СОДЕРЖАНИЕ

1. Общая информация	3
2. Описание исходной проблемы и выбранного способа регулирования, введенного нормативным правовым актом.....	4
3. Оценка фактического изменения при новом регулировании условий деятельности основных групп субъектов регулируемых отношений	9
4. Оценка фактических выгод и издержек групп субъектов отношений, затронутых регулированием	15
5. Наличие в нормативном правовом акте положений, которые привели к появлению дополнительных обязанностей, ограничений, запретов для субъектов предпринимательской и инвестиционной деятельности или способствовали их появлению, а также положений, приводящих к возникновению дополнительных расходов субъектов предпринимательской и инвестиционной деятельности и бюджета города Москвы	17
6. Оценка фактических положительных и отрицательных последствий регулирования.....	18
7. Оценка достижения заявленных целей регулирования, степени решения проблемы и преодоления негативных эффектов в результате действия регулирования.....	19
8. Выводы о достижении заявленных целей за счет регулирования, об эффективности решения проблем и преодолении связанных с ними негативных эффектов, а также о наличии в нормативном правовом акте положений, необоснованно затрудняющих ведение предпринимательской, инвестиционной и (или) иной деятельности	24
9. 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.....	26
Приложение 1. Сводка предложений по результатам публичных консультаций	28
Приложение 2. Расчеты, использованные при подготовке Сводного отчета о результатах проведения оценки фактического воздействия.....	36
Приложение 3. Источники данных, использованные при подготовке Сводного отчета о результатах проведения оценки фактического воздействия.....	38

1. Общая информация

1.1. Орган исполнительной власти города Москвы, проводивший оценку.

Департамент экономической политики и развития города Москвы (ДЭПиР города Москвы).

1.2. Реквизиты нормативного правового акта.

Приказ 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» (в ред. приказа Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы от 06.03.2017 № 61-02-76/7).

1.3. Дата вступления в силу акта.

01.04.2017.

1.4. Проведение ОРВ проекта акта.

1.4.1. ОРВ не проводилась.

1.5. Срок, в течение которого проводились публичные консультации.

Начало: 1 августа 2018 г.;

окончание: 16 августа 2018 г.

1.6. Контактная информация исполнителя.

Ф.И.О.: Преснов Дмитрий Николаевич

Должность: Первый заместитель руководителя Департамента экономической политики и развития города Москвы.

Тел.: 8 (495) 957-72-32, 8 (495) 957-72-68.

Адрес электронной почты для отправки участниками обсуждения своих мнений и предложений: MakarovaED@mos.ru.

2. Описание исходной проблемы и выбранного способа регулирования, введенного нормативным правовым актом

2.1. Описание проблемы, на решение которой направлено регулирование, установленное нормативным правовым актом, и связанных с ней негативных эффектов.

В соответствии с пунктом 1.1.1 постановления Правительства Москвы от 24 января 2017 г. № 9-ПП «О мерах по совершенствованию организации таксомоторных перевозок в городе Москве и внесении изменения в постановление Правительства Москвы от 15 февраля 2011 г. № 32-ПП» установлено, что юридические лица и индивидуальные предприниматели, 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) должны предоставлять в государственную информационную систему «Единая региональная навигационно-информационная система города Москвы» (далее – РНИС) данные о местоположении легковых такси, получающих заказы на перевозку пассажиров и багажа с указанием статуса «свободен/занят», номере разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, позволяющего перевозчику заключать договор фрахтования на территории города Москвы, а также номере государственного регистрационного знака легкового такси в порядке и сроки, установленные Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы.

Вместе с тем порядок (регламент) такого взаимодействия в нормативных правовых актах определен не был.

В таблице 1 приведены негативные эффекты, связанные с обозначенными проблемами.

Таблица 1. Проблема, на решение которой направлено регулирование, установленное ППМ № 897-ПП, и связанные с ней негативные эффекты

№ п/п	Проблема	Негативные эффекты
1	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 РНИС, предусмотренной постановлением Правительства Москвы от 24 января 2017 г. № 9-ПП.	<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 деятельность на территории города Москвы от информационных систем диспетчерских служб в РНИС;Риск некорректной передачи мониторинговой и справочной информации о ТС, осуществляющих таксомоторную деятельность на территории города Москвы от

№ п/п	Проблема	Негативные эффекты
		информационных систем диспетчерских служб в РНИС; <ul style="list-style-type: none"> • Риск предъявления избыточных нерегламентированных требований к диспетчерским службам заказа легковых такси в городе Москве в отношении процедур информационного взаимодействия с РНИС.

Источник: оценки ДЭПиР города Москвы.

2.2. Заявленные цели изменения регулирования и их соотношение с проблемой, показатели достижения целей и факторы, влияющие на достижение заявленных целей

Исходя из указанных проблем, цель регулирования заключается в **определении процедуры передачи мониторинговой и справочной информации о транспортных средствах, осуществляющих таксомоторную деятельность на территории города Москвы от информационных систем диспетчерских служб в РНИС.**

В таблице 2 для цели регулирования приведены показатели ее достижения.

Таблица 2. Цели регулирования в привязке к существующим проблемам и показателям достижения целей регулирования

№ п/п	Проблемы	Цели регулирования	Показатели достижения цели регулирования
1	Отсутствие порядка (регламента) передачи мониторинговой и справочной информации о транспортных средствах, осуществляющих таксомоторную деятельность на территории города Москвы от информационных систем диспетчерских служб в РНИС, предусмотренной постановлением Правительства	Определение процедуры передачи мониторинговой и справочной информации о транспортных средствах, осуществляющих таксомоторную деятельность на территории города Москвы от информационных систем диспетчерских служб в РНИС.	<ul style="list-style-type: none"> • Наличие утвержденного порядка (регламента) передачи мониторинговой и справочной информации о ТС, осуществляющих таксомоторную деятельность на территории города Москвы от информационных систем диспетчерских служб в РНИС; • Трудоемкость процедур регистрации в РНИС и передачи мониторинговой и справочной информации о ТС, для диспетчерских служб заказа легковых такси в городе Москве; • Соотношение числа ТС, по которым организована передача телематических данных в РНИС, и общего числа ТС, имеющих действующие разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории города

№ п /п	Проблемы	Цели регулирования	Показатели достижения цели регулирования
	Москвы от 24 января 2017 г. № 9-ПП.		Москвы; <ul style="list-style-type: none"> • Соотношение числа ТС, по которым организована передача телематических данных в РНИС, и общего числа ТС, заведенных в РНИС (оборудованных терминалами).

Источник: оценки ДЭПиР города Москвы.

1. Наличие утвержденного порядка (регламента) передачи мониторинговой и справочной информации о ТС, осуществляющих таксомоторную деятельность на территории города Москвы от информационных систем диспетчерских служб в РНИС.

Данный показатель характеризует наличие (отсутствие) единого нормативного документа, регламентирующего порядок передачи мониторинговой и справочной информации о ТС, осуществляющих таксомоторную деятельность на территории города Москвы от информационных систем диспетчерских служб в РНИС.

2. Трудоемкость процедур регистрации в РНИС и передачи мониторинговой и справочной информации о транспортных средствах, для диспетчерских служб заказа легковых такси в городе Москве.

Данный показатель характеризует эффективность утвержденного порядка (регламента) с точки зрения сложности (трудоемкости) прохождения процедур регистрации в РНИС и передачи мониторинговой и справочной информации о транспортных средствах, диспетчерскими службами заказа легковых такси в городе Москве. Данный показатель является субъективным, так как отражает восприятие трудоемкости процедур участниками регулируемых отношений и может быть определен экспертным методом по результатам проведенных публичных консультаций.

3. Соотношение числа ТС, по которым организована передача телематических данных в РНИС, и общего числа ТС, имеющих действующие разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории города Москвы.

Данный показатель характеризует охват системой РНИС ТС, осуществляющих деятельность по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории города Москвы. При расчете показателя следует учитывать тот факт, что статистика Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы ведется в разрезе диспетчерских служб заказа легковых такси (операторов). При регистрации ТС у нескольких операторов данные формируются у каждого. Навигационные данные указанных транспортных средств передаются в РНИС в зависимости от исполнения заказа того или иного оператора.

Кроме того, помимо ТС, получивших разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси в Москве, на территории города работает существенная доля ТС, получивших аналогичные разрешения в Московской области.

4. Соотношение числа ТС, по которым организована передача телематических данных в РНИС, и общего числа ТС, заведенных в РНИС (оборудованных терминалами).

Данный показатель характеризует степень завершенности интеграции РНИС с диспетчерскими службами заказа легковых такси. Формируется на основе официальных данных Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы.

2.3. Описание выбранного способа регулирования, взаимосвязь между регулированием, введенным нормативным правовым актом, решением проблемы и преодолением связанных с ней негативных эффектов.

Приказом Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы от 6 марта 2017 года № 61-02-76/7 (далее – Приказ № 61-02-76/7) утвержден Регламент информационного взаимодействия диспетчерских служб заказа легковых такси в городе Москве с РНИС, который определяет процедуры передачи мониторинговой и справочной информации о транспортных средствах, осуществляющих таксомоторную деятельность на территории города Москвы от информационных систем диспетчерских служб в РНИС (далее также – Регламент).

В соответствии с Положением о государственной информационной системе «Единая региональная навигационно-информационная система города Москвы», утвержденным постановлением Правительства Москвы от 3 декабря 2013 года № 780-ПП, РНИС представляет собой государственную информационную систему, предназначенную для обеспечения сбора, обработки, хранения и предоставления навигационной и телеметрической информации о движении на территории города Москвы транспортных средств (далее – мониторинговая информация), оснащенных навигационно-связным оборудованием ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS (далее – абонентский телематический терминал) и зарегистрированных в РНИС, информации о собственниках транспортных средств, а также лицах, владеющих транспортными средствами на праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании (далее – владельцы ТС), об абонентских телематических терминалах, о транспортных средствах, а также об иной справочной информации.

Организация передачи данных в рамках данного регулирования осуществляется на безвозмездной основе.

Процесс организации взаимодействия включает в себя следующие процедуры:

1. Организация канала взаимодействия информационной системы (далее – ИС) диспетчерской службы с РНИС.
2. Передача мониторинговых данных транспортных средств (ТС) от диспетчерских служб в РНИС города Москвы.
3. Передача справочной информации ТС от диспетчерских служб в РНИС.

Передача телематической информации о транспортных средствах.

ИС диспетчерской службы обеспечивает передачу в РНИС телематической информации от абонентских телематических терминалов – АТТ (навигационных устройств, способных передавать в РНИС информацию о своем местоположении), установленных на ТС, включая данные, получаемые с дополнительного бортового оборудования.

Передача телематической информации с ТС от ИС диспетчерской службы в РНИС должна обеспечиваться в режиме реального времени.

Перед началом взаимодействия ИС диспетчерских служб и РНИС администратор ИС диспетчерской службы должен сообщить оператору РНИС информацию об IP-адресе и номере порта, с которого будет осуществляться передача телематической информации. В свою очередь, оператор РНИС предоставит соответствующую информацию для организации приема данных в РНИС.

Периодичность передачи данных (навигационных отметок) от бортового оборудования ТС для приема в ИС диспетчерской службы и последующей передачи в РНИС должна быть не реже одного раза в 20 секунд либо при получении данных с дополнительного оборудования.

В состав мониторинговой информации входят:

- идентификатор бортового оборудования;
- дата и время;
- широта;

- долготы;
- скорости;
- путевой угол.

Состав передаваемой мониторинговой информации может быть расширен за счет дополнительных параметров, измеряемых АТТ.

Передача сведений об эксплуатируемых ТС и бортовом оборудовании, установленном на транспортных средствах/изменение сведений.

ИС диспетчерской службы передает в РНИС данные об эксплуатируемых ТС и бортовом оборудовании, установленном на транспортных средствах.

Перед началом взаимодействия ИС диспетчерских служб и РНИС администратор ИС диспетчерской службы должен сообщить оператору РНИС информацию об URL-адресе, с которого будет осуществляться передача справочной информации.

Передача информации между ИС диспетчерской службы и РНИС осуществляется с использованием стандартного сетевого протокола передачи данных HTTP версии 1.1 (или выше) посредством REST-запроса к БД ИС диспетчерской службы.

Получение справочных данных о ТС в РНИС осуществляется методом GET-запроса. Данные должны предоставляться в РНИС в кодировке UTF8 в формате JSON. В каждый момент времени по указанной ссылке-запросу должна быть доступна актуальная информация о ТС, подлежащих передаче в РНИС.

В состав справочных данных о транспортных средствах входят:

- регистрационный знак;
- идентификатор бортового оборудования;
- номер разрешения;
- статус свободен/занят;
- наименование медицинской организации и номер лицензии (предоставление данной информации не является обязательным).

При возникновении отказов в работе ИС диспетчерской службы диспетчерская служба должна сообщить оператору РНИС о факте возникновения отказа, а также сроке его устранения при помощи доступных в данный момент каналов связи (телефон, электронная почта).

После устранения отказа в работе ИС диспетчерской службы диспетчерская служба должна сообщить оператору РНИС о восстановлении работоспособности своей системы и возобновить взаимодействие в штатном режиме.

Регулирование, введенное Приказом № 61-02-76/7, напрямую связано с решением проблемы и преодолением связанных с ней негативных эффектов. Приказом № 61-02-76/7 был утвержден порядок (регламент) передачи мониторинговой и справочной информации о транспортных средствах, осуществляющих таксомоторную деятельность на территории города Москвы от информационных систем диспетчерских служб в РНИС.

2.4. Прогноз ожидаемого результата от введения нового регулирования.

Ожидаемым результатом введения регулирования является совершенствование организации таксомоторных перевозок в городе Москве за счет получения корректной аналитической информации, а также повышения эффективности системы контроля за ТС, осуществляющими деятельность по перевозке пассажиров и багажа легковым такси в Москве.

Параметры и показатели достижения целей регулирования напрямую не заданы рассматриваемым нормативным правовым актом. В то же время одной из задач подпрограммы «Общественный транспорт "Наземный городской пассажирский транспорт"» Государственной программы города Москвы «"Развитие транспортной системы" на 2012–2016 годы и на перспективу до 2020 года», утвержденной постановлением Правительства Москвы от 02.09.2011 № 408-ПП (ред. от 10.10.2016), является «увеличение количества легальных легковых такси до 50–55 тыс. единиц».

3. Оценка фактического изменения при новом регулировании условий деятельности основных групп субъектов регулируемых отношений

3.1. Сравнительный анализ условий деятельности групп (подгрупп) субъектов регулируемых отношений в периоды до регулирования отношений и при проведении оценки фактического воздействия. Оценка динамики изменений количественного и качественного состава этих групп (подгрупп) субъектов, оценка влияния нового регулирования на эти показатели.

К основным группам субъектов, интересы которых затрагиваются установленным регулированием, относятся:

- 1) субъекты 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);
- 2) органы исполнительной власти города Москвы и подведомственные организации, ответственные за реализацию мер по совершенствованию организации таксомоторных перевозок в городе Москве, а также реализацию процедур передачи мониторинговой и справочной информации о транспортных средствах, осуществляющих таксомоторную деятельность на территории города Москвы, от информационных систем диспетчерских служб в РНИС.

3.1.1. Группа затронутых лиц 1: субъекты 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).

По информации Портала открытых данных города Москвы (<http://data.mos.ru/>), на 30 августа 2018 года в городе Москве выдано 45 891 разрешение на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси (действующие разрешения).

Дополнительно около 120 тыс. ТС имеют действующие разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, выданные в Московской области. Значительная часть данных ТС работает и в Москве.

По сведениям Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, по состоянию на 03.07.2018 7 диспетчерским службам заказа легковых такси в городе Москве предоставлен сервис передачи информации в Единую региональную навигационно-информационную систему города Москвы (РНИС), из них 5 уже завершили интеграцию с РНИС (см. табл. 3).

Количество транспортных средств (далее также – ТС), заведенных в РНИС (оборудованных терминалами), составляет 258 694.

При регистрации ТС у нескольких операторов данные формируются у каждого. Навигационные данные указанных транспортных средств передаются в РНИС в зависимости от исполнения заказа того или иного оператора.

При этом число уникальных ТС, зарегистрированных в РНИС, составляет 143 820.

Таблица 3. Статус подключения диспетчерских служб заказа легкового такси к РНИС по состоянию на 03.07.2018

№ п/п	Оператор	Предоставлен сервис передачи справочной информации	Количество ТС, заведенных в РНИС (оборудованных терминалами)	Организована передача телематических данных в РНИС	Количество ТС, по которым передается телематика в РНИС	Статус подключения
1	Яндекс.Такси	да	129 353	да	84 757*	Интеграция завершена
2	Такси 2412	да	2355	да	1842	Интеграция завершена
3	Сити-Мобил	да	31 042	да	24 622	Интеграция завершена
4	Gett	да	34 862	да	12 236	Интеграция завершена
5	ИнДрайвер	да	33 622	да	27 071	Интеграция завершена
6	Такси Везет	да	26 439	нет	0	Срок организации передачи навигационных данных в РНИС не определен диспетчерской
7	Такси Максим	да	981	нет	0	Срок организации передачи навигационных данных в РНИС не определен диспетчерской

*- Телематика передается от ТС Яндекс.Такси, находящихся в границах города Москвы.

Источник: Официальная информация Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы.

Также в городе Москве осуществляют деятельность **восемь бизнес-ассоциаций и организаций**, представляющих интересы предпринимателей:

- 1) Общественный Совет по развитию такси в регионах Российской Федерации;
- 2) Столичная ассоциация таксистов;
- 3) МГО «Деловая Россия»;
- 4) Региональное (московское) отделение РСПП;
- 5) Московское отделение Общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «Опора России»;
- 6) Московская торгово-промышленная палата;
- 7) Межрегиональная общественная организация «Московская ассоциация предпринимателей»;
- 8) Уполномоченный по защите прав предпринимателей в городе Москве.

Сводка предложений по результатам публичных консультаций представлена в приложении 1 к настоящему Сводному отчету.

3.1.3. Группа затронутых лиц 2: органы исполнительной власти города Москвы, уполномоченные организации.

1) Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы.

В соответствии с постановлением Правительства Москвы от 24 января 2017 г. № 9-ПП контролирует реализацию мер по совершенствованию организации таксомоторных перевозок в городе Москве.

2) Государственное казенное учреждение города Москвы – Центр организации дорожного движения Правительства Москвы (далее – ГКУ ЦОДД).

Является оператором РНИС – организацией, осуществляющей эксплуатацию РНИС. Отвечает за реализацию процедур передачи мониторинговой и справочной информации о транспортных средствах, осуществляющих таксомоторную деятельность на территории города Москвы от информационных систем диспетчерских служб в РНИС.

3.2. Проблемы и риски субъектов предпринимательской и иной деятельности, установленные по результатам публичных консультаций.

В публичных консультациях (далее – ПК) приняли участие представители 5 диспетчерских служб заказа легковых такси в городе Москве, 2 ассоциаций, а также уполномоченного органа исполнительной власти (Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы), которые дали интервью. Также предложения представил Уполномоченный по защите прав предпринимателей в городе Москве (далее – Уполномоченный).

По результатам проведения серии интервью было выявлено следующее.

По оценке респондентов – представителей диспетчерских служб такси, в целом введение необходимости подключения к РНИС незначительно увеличило издержки на осуществление их деятельности. Во всех компаниях отметили разовые затраты на программирование системы в соответствии с требованиями Приказа № 61-02-76/7 и протоколом передачи данных в РНИС, предоставленным Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы.

По результатам проведенных интервью (были получены данные от 5 компаний) было выяснено, что средние временные издержки на регистрацию и подключение к РНИС составили 44 дня в расчете на 1 компанию. Респондентами также была дана оценка, сколько сотрудников было задействовано в данных процедурах. На основе их ответов было рассчитано, что средние трудозатраты одной диспетчерской службы такси на подключение к РНИС составили 93 человеко-дня, или 3,1 человеко-месяца.

Мнения респондентов по вопросу, насколько сложной является (являлась) процедура регистрации и подключения к РНИС, разделились. 2 респондента оценили процедуру как простую, еще 2 – как сложную. Основные сложности при прохождении процедуры регистрации и подключения к РНИС у диспетчерских служб были связаны с необходимостью перепрограммирования системы в соответствии с протоколом передачи данных в РНИС, предоставленным Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы. По мнению всех респондентов, данный протокол является устаревшим.

Всеми респондентами было отмечено, что выполнение требований Приказа № 61-02-76/7 не повлекло дополнительных затрат на закупку и установку оборудования, программного обеспечения и др. Также не потребовалась установка новых абонентских телематических терминалов на каждое транспортное средство. Для выполнения требований используется то же оборудование, что было установлено ранее. Данное оборудование соответствует требованиям нормы по оперативности и точности.

В целом респондентами не отмечаются частые случаи отказа информационных систем диспетчерских служб в рамках информационного взаимодействия с РНИС. Наиболее часто сбои возникают у Яндекс Такси (примерно раз в 3 месяца), но это связано с большим числом ТС, подключенных к системе (сбои несущественные). При этом сложностей с исполнением порядка взаимодействия систем в случае отказа информационных систем или при возникновении нестандартных ситуаций также не было отмечено.

В целом респонденты осознают полезность организации информационного взаимодействия диспетчерских служб заказа легковых такси в городе Москве с РНИС для решения проблемы наличия нелегальных такси на рынке, решения проблем безопасности и развития инфраструктуры. В то же время отмечаются следующие проблемы:

- протокол передачи данных в РНИС, предоставленный Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, является устаревшим;
- отсутствует ответственность за отказ от передачи данных в РНИС (может привести к формированию неравных условий на рынке, когда отдельные диспетчерские службы остаются в серой зоне);
- недостаточная информационная открытость Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы (компании не знают, как именно используются передаваемые ими данные).

Дополнительные проблемы регулирования, введенного Приказом № 61-02-76/7, были отмечены Уполномоченным по защите прав предпринимателей в городе Москве. К ним относятся:

1. Отсутствие в Регламенте ссылки на нормативные правовые акты, определяющие порядок установки АТТ.

В абзаце 3 раздела 2 Регламента отмечено, что Регламент разработан в соответствии с рядом правовых актов (приказом Минтранса России, Законом города Москвы и постановлениями Правительства Москвы). Указанными актами определены требования к навигационным устройствам, способным передавать в РНИС информацию о своем местоположении, а также ряд положений, относящихся к транспортной инфраструктуре и информационным системам города. Из содержания Регламента следует, что необходимое для информационного взаимодействия навигационное устройство (АТТ), соответствующее упомянутым в Регламенте требованиям, должно иметься на автомобиле. При этом ссылки на документы, определяющие порядок установки АТТ, в Регламенте отсутствуют.

В то же время Федеральным законом от 14.02.2009 № 22-ФЗ «О навигационной деятельности» определено, что «порядок оснащения средствами навигации объектов навигационной деятельности в целях... повышения эффективности управления движением транспортных средств, уровня безопасности перевозок пассажиров» устанавливается Правительством Российской Федерации (пункт 3 части 2 статьи 7). В этих целях в декабре 2011 года принят технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), действие которого распространяется, в том числе и на колесные транспортные средства категории М, предназначенные для эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования. Правила оснащения таких транспортных средств аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 13.02.2018 № 153. Пунктом 5 указанных правил установка аппаратуры спутниковой навигации на транспортном средстве осуществляется в соответствии с межгосударственным стандартом ГОСТ 33472-2015. В свою очередь в стандарте (пункт 5.4) отмечается, что аппаратура, предназначенная для оснащения колесных транспортных средств категории М, используемых для коммерческих перевозок пассажиров, подлежит обязательному подтверждению соответствия в форме обязательной сертификации.

Таким образом, по мнению Уполномоченного по защите прав предпринимателей в городе

Москве, у диспетчерских служб такси вследствие недостаточной информированности возникают риски получения и передачи некорректной информации, полученной с использованием несертифицированной либо ненадлежаще установленной аппаратуры.

В то же время проведенные публичные консультации позволяют сделать вывод о том, что данный факт не является проблемой для владельцев ТС в рамках информационного взаимодействия с РНИС. Выполнение требований Приказа № 61-02-76/7 не потребовало установки на ТС новых абонентских телематических терминалов, в рамках информационного взаимодействия используется то же оборудование, что было установлено ранее.

2. Доступ к данным, передаваемым в рамках Регламента.

Абзац 4 раздела 2 Регламента определяет, что в соответствии с требованием постановления Правительства Российской Федерации от 10.06.2013 № 583 «Об обеспечении доступа к общедоступной информации о деятельности государственных органов и органов местного самоуправления в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет"» передаваемые в его рамках данные являются открытыми и могут быть воспроизведены в любых средствах массовой информации, в информационно-телекоммуникационной сети Интернет или на любых иных носителях без каких-либо ограничений по объему и срокам публикации.

Вместе с тем, исходя из состава передаваемой мониторинговой информации, приведенной в таблице 1 раздела 4.3 Регламента (идентификатор бортового оборудования, дата и время, координаты, скорость, направление движения транспортного средства), ее затруднительно отнести к информации, размещение которой регулируется упомянутым постановлением Правительства Российской Федерации.

Кроме того, 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, установлены ограничения по лицам, заинтересованным в информации, содержащейся в РНИС, и имеющим право доступа к ней, а также по основаниям предоставления такой информации.

Таким образом, фактически мониторинговая информация не является общедоступной и открытой, а следовательно, не может неограниченно воспроизводиться в любых сетях, средствах массовой информации, а также на различных носителях.

3. Наличие в Регламенте нормы, потенциально вынуждающей предпринимателей приобретать оборудование со строго определенными характеристиками.

Абзацем 3 раздела 4.2 Регламента периодичность передачи данных от бортового оборудования транспортного средства для приема диспетчерской службой такси и последующей передачи в РНИС должна быть не реже одного раза в 20 секунд. В то же время в соответствии с пунктом 10 требований к аппаратуре спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, устанавливаемой на транспортные средства категории М, используемые для коммерческих перевозок пассажиров, утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2012 № 285, абонентский терминал должен обеспечивать передачу мониторинговой информации с настраиваемой периодичностью от 15 секунд до 24 часов, а пункт 7.5 ГОСТ 33472-2015 устанавливает аналогичный параметр от 1 секунды до 24 часов.

Таким образом, по мнению Уполномоченного по защите прав предпринимателей в городе Москве, в Регламенте установлена норма, вынуждающая предпринимателей приобретать оборудование со строго определенными характеристиками.

В то же время проведенные публичные консультации позволяют сделать вывод о том, что данный факт не является проблемой для владельцев ТС в рамках информационного взаимодействия с РНИС. Выполнение требований Приказа № 61-02-76/7 не потребовало установки на ТС нового дополнительного оборудования, в рамках информационного взаимодействия используется то же оборудование, что было установлено ранее. Для обеспечения требуемой периодичности передачи данных (в соответствии с протоколом передачи данных) были проведены соответствующие работы по перепрограммированию.

4. Отдельные нормы Регламента имеют широкие или неопределенные положения.

Согласно абзацу 1 раздела 4.1 Регламента, диспетчерская служба такси обеспечивает передачу в РНИС телематической информации, включая данные, получаемые с дополнительного бортового оборудования. При этом не установлен перечень такого оборудования. Вместе с тем пунктом 7.10.1 ГОСТ 33472-2015 устанавливается перечень дополнительного бортового оборудования из 7 позиций, 3 из которых могут применяться в случае конструктивного исполнения в виде отдельного устройства. При этом передача информации в диспетчерский центр обеспечивается «при необходимости».

Таким образом, согласно ГОСТ, АТТ должна обеспечивать возможность подключения с целью управления и обработки информации с дополнительных бортовых устройств, но не обязана обеспечивать передачу такой информации. Таким образом, информация с дополнительного бортового оборудования, поступающая в диспетчерскую службу такси для последующей передачи в РНИС, будет различаться в зависимости от вида АТТ, установленного на конкретном транспортном средстве.

В сноске к таблице 1 раздела 4.3 Регламента определено, что состав передаваемой мониторинговой информации может быть расширен за счет дополнительных параметров, измеряемых АТТ. Как отмечено выше, стандартом установлен достаточно широкий спектр дополнительных устройств, информация с которых может обрабатываться АТТ. Соответственно значителен и спектр возможного расширения перечня передаваемой мониторинговой информации.

5. Отсутствие установленных сроков совершения отдельных действий в Регламенте.

Разделами 4.2, 5.2 и 6 Регламента предполагается совершение диспетчерской службой такси определенных действий по информированию оператора РНИС, однако сроки совершения таких действий конкретно не определены. Данное обстоятельство может послужить поводом для признания диспетчерской службы такси не обеспечившей подключение к РНИС. По мнению Уполномоченного по защите прав предпринимателей в городе Москве, несмотря на отсутствие в настоящее время соответствующих мер ответственности, существующая неопределенность в сроках не отвечает целям Регламента.

В то же время проведенные публичные консультации позволяют сделать вывод о том, что данный факт не является проблемой для диспетчерских служб такси. Интеграция с РНИС зачастую происходит в ручном режиме, введение предельных сроков реализации процедур может создать проблемы для компаний. Кроме того, респондентами не отмечаются частые случаи отказа информационных систем диспетчерских служб в рамках информационного взаимодействия с РНИС.

4. Оценка фактических выгод и издержек групп субъектов отношений, затронутых регулированием

4.1. Выгоды и издержки каждой из перечисленных в разделе 3 групп.

Были выявлены следующие выгоды и издержки различных групп, затронутых регулированием, введенным Приказом № 61-02-76/7.

1. Для субъектов предпринимательской деятельности, осуществляющих 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 (диспетчерских служб заказа легковых такси в городе Москве):

Выгоды:

- потенциальное сокращение издержек на регистрацию и подключение к РНИС за счет регламентации процедур Приказом № 61-02-76/7.

Издержки:

- затраты на регистрацию и подключение к РНИС.

2. Для органов исполнительной власти и уполномоченных организаций города Москвы:

Выгоды:

- потенциальное сокращение издержек на реализацию процедур регистрации и подключения к РНИС диспетчерских служб заказа легковых такси в городе Москве.

Издержки:

- издержки на реализацию процедур регистрации и подключения к РНИС диспетчерских служб заказа легковых такси в городе Москве.

4.1.1. Оценка фактических выгод и издержек групп субъектов предпринимательской, инвестиционной и иной деятельности, связанных с изменением в регулировании.

Основные **издержки** субъектов предпринимательской деятельности на исполнение требований Приказа № 61-02-76/7 связаны с затратами на регистрацию и подключение к РНИС.

Так по результатам проведенных интервью (были получены данные от 5 компаний) были рассчитаны средние трудозатраты одной диспетчерской службы такси на подключение к РНИС (93 человеко-дня, или 3,1 человеко-месяца). На основе полученных данных по трудозатратам, а также с учетом средней заработной платы программистов в городе Москве были рассчитаны средние затраты на регистрацию и подключение к РНИС одной диспетчерской службы такси в городе Москве – **372,7 тыс. руб.**

Расчеты представлены в приложении 2 к настоящему Сводному отчету.

В то же время следует предположить, что в отсутствие регламентации процедур Приказом № 61-02-76/7, затраты на регистрацию и подключение к РНИС диспетчерских служб такси могли быть выше. Обязанность юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих 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 предоставлять в РНИС данные, была определена постановлением Правительства Москвы от 24 января 2017 г. № 9-ПП «О мерах по совершенствованию организации таксомоторных перевозок в городе Москве и внесении изменения в постановление Правительства Москвы от 15 февраля 2011 г. № 32-ПП». При этом, в условиях отсутствия регламентации данных процедур существовали риски:

- некорректной передачи мониторинговой и справочной информации о ТС, осуществляющих таксомоторную деятельность на территории города Москвы от информационных систем диспетчерских служб в РНИС (влечет за собой

- необходимость неоднократной переналадки оборудования);
- предъявления избыточных нерегламентированных требований к диспетчерским службам заказа легковых такси в городе Москве в отношении процедур информационного взаимодействия с РНИС (влечет за собой издержки на исполнение избыточных требований).

Приказом № 61-02-76/7 были регламентированы процедуры передачи данных (информационного взаимодействия с РНИС), кроме того были уточнены параметры данных. Таким образом, **выгодой** субъектов предпринимательской деятельности, связанной с установленным регулированием, является потенциальное сокращение издержек на регистрацию и подключение к РНИС за счет регламентации процедур Приказом № 61-02-76/7. Оценить количественно данную выгоду невозможно, так как отсутствует практика реализации нормы постановления Правительства Москвы от 24 января 2017 г. № 9-ПП до вступления в силу Приказа № 61-02-76/7 (данный период составил лишь полтора месяца).

4.1.2. Оценка изменения бюджетных расходов и доходов от реализации предусмотренных нормативным правовым актом функций, полномочий, обязанностей и прав органов исполнительной власти.

Расходы бюджета города Москвы состоят из объема денежных средств на оплату труда сотрудников Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, а также сотрудников ГКУ ЦОДД, ответственных за реализацию процедур передачи мониторинговой и справочной информации о транспортных средствах, осуществляющих таксомоторную деятельность на территории города Москвы от информационных систем диспетчерских служб в РНИС.

При этом следует отметить, что данные функции, полномочия и обязанности предусмотрены постановлением Правительства Москвы от 24 января 2017 г. № 9-ПП «О мерах по совершенствованию организации таксомоторных перевозок в городе Москве и внесении изменения в постановление Правительства Москвы от 15 февраля 2011 г. № 32-ПП». Регламент, утвержденный Приказом № 61-02-76/7, лишь упорядочил процедуры информационного обмена.

Учитывая изложенное, можно заключить, что установленное Приказом № 61-02-76/7 регулирование не вводит дополнительных расходов бюджета города Москвы.

Приказом № 61-02-76/7 были регламентированы процедуры передачи данных (информационного взаимодействия с РНИС), кроме того были уточнены параметры данных. Это привело к сокращению трудовых издержек уполномоченных сотрудников на реализацию процедур передачи мониторинговой и справочной информации о транспортных средствах, осуществляющих таксомоторную деятельность на территории города Москвы от информационных систем диспетчерских служб в РНИС (в частности, сокращение затраченного времени на разъяснения параметров нерегламентированных ранее процедур). Таким образом, следует констатировать потенциальное **сокращение расходов бюджета города Москвы** на реализацию процедур регистрации и подключения к РНИС диспетчерских служб заказа легковых такси в городе Москве. Оценить количественно данную выгоду невозможно, так как отсутствует практика реализации нормы постановления Правительства Москвы от 24 января 2017 г. № 9-ПП до вступления в силу Приказа № 61-02-76/7 (данный период составил лишь полтора месяца).

5. Наличие в нормативном правовом акте положений, которые привели к появлению дополнительных обязанностей, ограничений, запретов для субъектов предпринимательской и инвестиционной деятельности или способствовали их появлению, а также положений, приводящих к возникновению дополнительных расходов субъектов предпринимательской и инвестиционной деятельности и бюджета города Москвы

5.1. Наличие положений, которые вводят административные и иные ограничения и обязанности для субъектов предпринимательской, инвестиционной и иной деятельности или способствуют их введению, их обоснованность.

Положений, которые вводят необоснованные дополнительные административные и иные ограничения и обязанности для субъектов предпринимательской, инвестиционной и иной деятельности или способствуют их введению, не выявлено.

5.2. Наличие положений, которые привели к возникновению дополнительных расходов субъектов предпринимательской деятельности, их обоснованность.

К дополнительным расходам субъектов предпринимательской деятельности в связи с регулированием, введенным постановлением Правительства Москвы от 24 января 2017 г. № 9-ПП «О мерах по совершенствованию организации таксомоторных перевозок в городе Москве и внесении изменения в постановление Правительства Москвы от 15 февраля 2011 г. № 32-ПП» и Приказом № 61-02-76/7, следует отнести издержки на регистрацию и подключение к РНИС.

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.

5.3. Наличие положений, которые привели к возникновению дополнительных расходов города Москвы, их обоснованность.

Положений, которые вводят необоснованные дополнительные расходы города Москвы, выявлено не было.

6. Оценка фактических положительных и отрицательных последствий регулирования

6.1. Оценка положительных и отрицательных последствий установленного регулирования.

К объективным положительным последствиям установленного регулирования следует отнести:

1. Сокращение количества нелегальных такси в городе Москве.

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. По данным Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы (озвученным в ходе публичных консультаций), доля нелегальных такси в городе Москве в настоящее время сокращается и составляет 5–7%. Для сравнения: по данным «Исследования рынка такси», проведенного в 2018 году Аналитическим центром при Правительстве Российской Федерации, средний показатель по стране на конец 2017 года составляет 15% (сократился с 20% в 2015 году).

2. Совершенствование инфраструктуры таксомоторных перевозок в городе Москве.

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. 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.

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.

6.2. Оценка устойчивости во времени установленных положительных и отрицательных последствий.

Установленные положительные последствия регулирования следует считать устойчивыми во времени, так как:

- уже обеспечена высокая степень охвата диспетчерских служб заказа легковых такси в городе Москве введенным регулированием (высокой долей ТС, интегрированных с РНИС в общем числе перевозчиков, имеющих разрешение на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси);
- реализуется подпрограмма «Общественный транспорт "Наземный городской пассажирский транспорт"» Государственной программы города Москвы «"Развитие транспортной системы" на 2012–2016 годы и на перспективу до 2020 года», утвержденной постановлением Правительства Москвы от 02.09.2011 № 408-ПП (ред. от 10.10.2016), содержащая мероприятия, направленные на увеличение количества легальных легковых такси в городе Москве, а также развитие инфраструктуры таксомоторных перевозок в городе Москве.

Предполагается, что острота отрицательных последствий будет снижаться благодаря постепенному совершенствованию РНИС.

7. Оценка достижения заявленных целей регулирования, степени решения проблемы и преодоления негативных эффектов в результате действия регулирования

7.1. Значения показателей достижения цели на момент проведения оценки фактического воздействия.

В таблице 4 представлены значения показателей достижения цели на момент проведения оценки фактического воздействия.

Таблица 4. Значения показателей достижения цели на момент проведения ОФВ

№ п/п	Показатели достижения цели регулирования	Значение показателя	
		на момент введения регулирования	на момент проведения ОФВ
1	Наличие утвержденного порядка (регламента) передачи мониторинговой и справочной информации о ТС, осуществляющих таксомоторную деятельность на территории города Москвы от информационных систем диспетчерских служб в РНИС	Отсутствие утвержденного порядка (регламента)	Наличие утвержденного порядка (регламента)
2	Трудоемкость процедур регистрации в РНИС и передачи мониторинговой и справочной информации о ТС, для диспетчерских служб заказа легковых такси в городе Москве	Невозможно оценить, так как процедуры не были регламентированы	Средняя трудоемкость
3	Соотношение числа ТС, по которым организована передача телематических данных в РНИС, и общего числа ТС, имеющих действующие разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории города Москвы	Н/Д (число ТС, по которым была организована передача телематических данных в РНИС, было незначительным)	0,93
4	Соотношение числа ТС, по которым организована передача телематических данных в РНИС, и общего числа ТС, заведенных в РНИС (оборудованных терминалами)	Н/Д (не велась статистика)	0,58

Источники: расчеты ДЭПиР города Москвы.

1. Наличие утвержденного порядка (регламента) передачи мониторинговой и справочной информации о ТС, осуществляющих таксомоторную деятельность на территории города Москвы, от информационных систем диспетчерских служб в РНИС.

Приказом № 61-02-76/7 был утвержден порядок (регламент) передачи мониторинговой и справочной информации о транспортных средствах, осуществляющих таксомоторную

деятельность на территории города Москвы, от информационных систем диспетчерских служб в РНИС.

2. Трудоемкость процедур регистрации в РНИС и передачи мониторинговой и справочной информации о транспортных средствах для диспетчерских служб заказа легковых такси в городе Москве.

По данным, полученным в ходе ПК, трудоемкость процедур регистрации в РНИС и передачи мониторинговой и справочной информации о транспортных средствах для диспетчерских служб заказа легковых такси в городе Москве была оценена как средняя.

Мнения респондентов по вопросу, насколько сложной является (являлась) процедура регистрации и подключения к РНИС, разделились. 2 респондента оценили процедуру как простую, еще 2 – как сложную. Основные сложности при прохождении процедуры регистрации и подключения к РНИС у диспетчерских служб были связаны с необходимостью перепрограммирования системы в соответствии с протоколом передачи данных в РНИС, предоставленным Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы. По мнению всех респондентов, данный протокол является устаревшим.

Всеми респондентами было отмечено, что выполнение требований Приказа № 61-02-76/7 не повлекло дополнительных затрат на закупку и установку оборудования, программного обеспечения и др. Также не потребовалась установка новых абонентских телематических терминалов на каждое транспортное средство. Для выполнения требований используется то же оборудование, что было установлено ранее. Данное оборудование соответствует требованиям нормы по оперативности и точности.

3. Соотношение числа ТС, по которым организована передача телематических данных в РНИС, и общего числа ТС, имеющих действующие разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории города Москвы.

В настоящее время уже достигнута высокая степень охвата системой РНИС ТС, осуществляющих деятельность по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории города Москвы. Соотношение числа ТС, по которым организована передача телематических данных в РНИС, и общего числа ТС, имеющих действующие разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории города Москвы, по расчетам, проведенным в ходе ОФВ, составляет 0,93. Расчеты представлены в приложении 2 к настоящему Сводному отчету.

4. Соотношение числа ТС, по которым организована передача телематических данных в РНИС, и общего числа ТС, заведенных в РНИС (оборудованных терминалами).

В настоящее время процесс интеграции РНИС с диспетчерскими службами заказа легковых такси завершён более чем наполовину.

Соотношение числа ТС, по которым организована передача телематических данных в РНИС, и общего числа ТС, заведенных в РНИС (оборудованных терминалами), по расчетам, проведенным в ходе ОФВ, составляет 0,58. Расчеты представлены в приложении 2 к настоящему Сводному отчету.

7.2. Оценка достижения заявленных целей регулирования.

В таблице 5 для каждой из целей регулирования приведены данные по значению показателей достижения на момент проведения оценки фактического воздействия, и сделаны выводы о степени достижения цели.

Таблица 5. Оценка степени достижения поставленных целей

№ п/п	Цель регулирования	Значение показателей достижения цели регулирования	Оценка степени достижения цели
1	<p>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>	<ul style="list-style-type: none"> • Приказом № 61-02-76/7 утвержден порядок (регламент) передачи мониторинговой и справочной информации о ТС, осуществляющих таксомоторную деятельность на территории города Москвы, от информационных систем диспетчерских служб в РНИС; • Средняя трудоемкость процедур регистрации в РНИС и передачи мониторинговой и справочной информации о ТС, для диспетчерских служб заказа легковых такси в городе Москве; • Высокая степень охвата системой РНИС ТС, осуществляющих деятельность по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории города Москвы: соотношение числа ТС, по которым организована передача телематических данных в РНИС, и общего числа ТС, имеющих действующие разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории города Москвы, составляет 0,93; • Процесс интеграции РНИС с диспетчерскими службами заказа легковых такси завершен более чем наполовину: соотношение числа ТС, по которым организована передача телематических данных в РНИС, и общего числа ТС, заведенных в РНИС (оборудованных терминалами), составляет 0,58. 	<p>Цель регулирования достигается.</p>

Источник: оценки ДЭПиР города Москвы.

7.3. Сравнительный анализ значений показателей состояния отношений, характеризующих наличие проблемы и связанных с ней негативных эффектов, на момент принятия нормативного правового акта и на момент проведения оценки фактического воздействия. Оценка степени решения проблемы и преодоления негативных эффектов на момент проведения оценки фактического воздействия.

В таблице 6 для проблемы, на решение которой направлено регулирование, введенное Приказом № 61-02-76/7, приведены изменения значений показателей, характеризующих наличие проблемы и связанных с ней негативных эффектов за период с момента выпуска Приказа № 61-

Таблица 6. Изменения значений показателей, характеризующих наличие проблемы и связанных с ней негативных эффектов, на момент проведения ОФВ по сравнению с моментом выпуска Приказа № 61-02-76/7

№ п/п	Проблема	Негативные эффекты на момент выпуска Приказа № 61-02-76/7	Изменения значений показателей, характеризующих наличие проблемы и связанных с ней негативных эффектов, на момент проведения ОФВ
1	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 РНИС, предусмотренной постановлением Правительства Москвы от 24 января 2017 г. № 9-ПП.	<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 деятельность на территории города Москвы, от информационных систем диспетчерских служб в РНИС; • 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 	<ul style="list-style-type: none"> • Порядок (регламента) передачи мониторинговой и справочной информации о ТС, осуществляющих таксомоторную деятельность на территории города Москвы, от информационных систем диспетчерских служб в РНИС, утвержденный Приказом № 61-02-76/7, позволил сформировать механизм эффективной реализации нормы постановления Правительства Москвы от 24 января 2017 г. № 9-ПП; • 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, также участниками ПК не было отмечено сложностей с исполнением порядка взаимодействия систем в случае отказа информационных систем или при возникновении нештатных ситуаций; • Участниками ПК отмечалось, что протокол передачи данных в РНИС, предоставленный Департаментом транспорта и

№ п/п	Проблема	Негативные эффекты на момент выпуска Приказа № 61-02-76/7	Изменения значений показателей, характеризующих наличие проблемы и связанных с ней негативных эффектов, на момент проведения ОФВ
		отношении процедур информационного взаимодействия с РНИС.	развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, является устаревшим, тем не менее на данный момент практически все вовлеченные в информационное взаимодействие с РНИС диспетчерские службы смогли перепрограммировать систему в соответствии с ним.

Источник: оценки ДЭПиР города Москвы.

7.4. Сведения о реализации методов контроля эффективности достижения цели изменения в регулировании.

ОФВ регулирования, введенного Приказом № 61-02-76/7, результаты которой приведены в настоящем Сводном отчете, как метод контроля достижения цели проводилась впервые.

В дальнейшем контроль эффективности достижения цели изменения в регулировании может проводиться на основании анализа отчетности по результатам реализации подпрограммы «Общественный транспорт "Наземный городской пассажирский транспорт"» Государственной программы города Москвы «Развитие транспортной системы на 2012–2016 годы и на перспективу до 2020 года», утвержденной постановлением Правительства Москвы от 02.09.2011 № 408-ПП (ред. от 10.10.2016). В частности, в части достижения показателей эффективности мероприятий, направленных на увеличение количества легальных легковых такси, а также развитие инфраструктуры таксомоторных перевозок в городе Москве.

8. Выводы о достижении заявленных целей за счет регулирования, об эффективности решения проблем и преодолении связанных с ними негативных эффектов, а также о наличии в нормативном правовом акте положений, необоснованно затрудняющих ведение предпринимательской, инвестиционной и (или) иной деятельности

8.1. Выводы о достижении целей регулирования.

В таблице 7 приведены выводы о достижении целей регулирования на основе проведенного анализа и расчетов.

Таблица 7. Выводы о достижении целей регулирования

№ п/п	Цель регулирования	Выводы о достижении целей регулирования
1	Определение процедуры передачи мониторинговой и справочной информации о транспортных средствах, осуществляющих таксомоторную деятельность на территории города Москвы от информационных систем диспетчерских служб в РНИС.	Цель регулирования достигается.

Источник: оценки ДЭПиР г. Москвы.

Проведенная оценка фактического воздействия показала, что **цель регулирования достигается.**

8.2. Выводы об эффективности решения проблем и преодолении связанных с ними негативных эффектов.

Анализ, проведенный в рамках оценки фактического воздействия Приказа № 61-02-76/7, позволяет сделать следующие выводы об эффективности решения проблем и преодолении связанных с ними негативных эффектов.

1. Положения Регламента, утвержденного Приказом № 61-02-76/7, в течение срока регулирования в целом позволяли эффективно решать выявленные проблемы и преодолевать связанные с ними негативные эффекты.

2. Вместе с тем следует выделить некоторые проблемы и риски, решение которых способно повысить эффективность регулирования, введенного Приказом № 61-02-76/7:

- 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 № 61-02-76/7 (данный риск является потенциальным – в настоящее время таких случаев зафиксировано не было).

Решение данных проблем позволит повысить эффективность регулирования, введенного Приказом № 61-02-76/7.

8.3. Выводы о наличии в нормативном правовом акте положений, необоснованно затрудняющих ведение предпринимательской, инвестиционной и (или) иной деятельности.

Положений Приказа № 61-02-76/7, необоснованно затрудняющих ведение предпринимательской, инвестиционной и (или) иной деятельности, по результатам анализа выявлено не было.

9. 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

9.1. Наличие оснований для отмены, изменения нормативного правового акта или его отдельных положений.

Проведенная оценка фактического воздействия Приказа № 61-02-76/7 позволяет сделать вывод об отсутствии оснований для отмены данного нормативного правового акта.

В ходе анализа, проведенного в рамках ОФВ, был выявлен ряд положений, которые влияют на эффективность введенного регулирования.

1. Доступ к данным, передаваемым в рамках Регламента.

В соответствии с абзацем 4 раздела 2 Регламента данные, передаваемые в рамках Регламента, являются открытыми в соответствии с требованием постановления Правительства Российской Федерации от 10.06.2013 № 583 «Об обеспечении доступа к общедоступной информации о деятельности государственных органов и органов местного самоуправления в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» (далее – постановление № 583) и могут быть воспроизведены в любых средствах массовой информации, в информационно-телекоммуникационной сети Интернет или на любых иных носителях без каких-либо ограничений по объему и срокам публикации.

Вместе с тем 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, установлены ограничения по лицам, заинтересованным в информации, содержащейся в РНИС, и имеющим право доступа к ней, а также по основаниям предоставления такой информации.

Учитывая изложенное, указанную в Регламенте мониторинговую информацию нельзя отнести к общедоступной и открытой.

2. Состав мониторинговой информации, передаваемой диспетчерскими службами заказа легковых такси в городе Москве в РНИС, не является исчерпывающим, также не определен перечень дополнительных устройств, передачу информации с которых в РНИС обязана обеспечивать диспетчерская служба такси.

Согласно Регламенту, диспетчерская служба заказа легковых такси в городе Москве обеспечивает передачу в РНИС телематической информации, включая данные, получаемые с дополнительного бортового оборудования. При этом не установлен перечень такого оборудования. Вместе с тем пунктом 7.10.1 ГОСТ 33472-2015 устанавливается перечень дополнительного бортового оборудования из 7 позиций, 3 из которых могут применяться в случае конструктивного исполнения в виде отдельного устройства. При этом передача информации в диспетчерский центр обеспечивается «при необходимости».

Таким образом, согласно ГОСТ, абонентский телематический терминал (далее – АТТ) должен обеспечивать возможность подключения с целью управления и обработки информации с дополнительных бортовых устройств, но не обязан обеспечивать передачу такой информации. Таким образом, информация с дополнительного бортового оборудования, поступающая в диспетчерскую службу такси для последующей передачи в РНИС, будет различаться в зависимости от вида АТТ, установленного на конкретном транспортном средстве.

Регламентом определено, что состав передаваемой мониторинговой информации может быть расширен за счет дополнительных параметров, измеряемых АТТ. Как отмечено выше, стандартом установлен достаточно широкий спектр дополнительных устройств, информация с которых может обрабатываться АТТ. Соответственно значителен и спектр возможного

расширения перечня передаваемой мониторинговой информации.

Вместе с тем на основе проведенного анализа и полученных в ходе публичных консультаций мнений подготовлены предложения по принятию мер, способных повысить эффективность рассматриваемого регулирования.

9.2. Предложения по изменению нормативного правового акта или его отдельных положений.

Департаменту транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы предлагается:

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 соответствии 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. Определить в Регламенте исчерпывающий состав мониторинговой информации, передаваемой диспетчерскими службами заказа легковых такси в городе Москве в РНИС, а также перечень дополнительных устройств, передачу информации с которых в РНИС обязана обеспечивать диспетчерская служба такси.

В целях исключения дополнительных требований, предъявляемых к диспетчерским службам такси, предлагается предусмотреть Регламентом исчерпывающий состав мониторинговой информации.

В целях унификации и обеспечения единообразия информации, получаемой диспетчерской службой такси для передачи в РНИС, предлагается определить и включить в Регламент исчерпывающий перечень дополнительных устройств, передачу информации с которых в РНИС обязана обеспечивать диспетчерская служба такси.

9.3. Предложения по принятию иных мер, включая внесение изменений в иные нормативные правовые акты или документы нормативного характера.

Департаменту транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы предлагается для исключения возможности отказа отдельных участников рынка таксомоторных перевозок от интеграции с РНИС рассмотреть возможность разработки и утверждения норм ответственности диспетчерских служб заказа легковых такси за такой отказ.

Приложение 1. Сводка предложений по результатам публичных консультаций

Сводка предложений по результатам публичных консультаций, проведенных в целях оценки фактического воздействия приказа Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы от 06.03.2017 № 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»

1. Срок, в течение которого проводились публичные консультации:

начало: 1 августа 2018 г.;

окончание: 16 августа 2018 г.

2. Формы публичных консультаций:

№ п/п	Наименование формы публичных консультаций	Сроки проведения	Общее количество участников
1	Углубленные интервью с субъектами предпринимательской деятельности (индивидуальные предприниматели (ИП) и юридические лица (ЮЛ)), осуществляющими 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)	1 августа – 16 августа 2018 г.	5
2	Углубленные интервью с представителями уполномоченных органов исполнительной власти города Москвы	1 августа – 16 августа 2018 г.	1
3	Углубленные интервью с представителями ассоциаций и объединений	1 августа – 16 августа 2018 г.	2
4	Сбор мнений участников регулируемых отношений и представителей органов власти через интернет-сайты: <ul style="list-style-type: none">официальный сайт уполномоченного органа¹,Инвестиционный портал города Москвы²	1 августа – 16 августа 2018 г.	1
Итого участников публичных консультаций			9

¹ Интернет-сайт ДЭПиР города Москвы: <https://www.mos.ru/depr/documents/orv/ocenka-reguliruyushhego-vozdeistviya-i-ocenka-fakticheskogo-vozdeistviya-2018-god/>

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

3. Состав участников публичных консультаций:

3.1. Общее количество участников публичных консультаций: 9.

3.2. Количество участников публичных консультаций по основным целевым группам:

№ п/п	Наименование целевой группы	Количество участников, входящих в данную целевую группу	Доля от общего количества участников, %
1	Субъекты 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)	5	55,6
2	Уполномоченные органы исполнительной власти города Москвы	1	11,1
3	Ассоциации, а также Уполномоченный по защите прав предпринимателей в городе Москве	3	33,3
ИТОГО		9	100,0

4. Замечания и предложения по результатам публичных консультаций:

№ п/п	Замечание и (или) предложение	Автор (участник публичных консультаций)	Комментарий органа исполнительной власти города Москвы, проводившего публичные консультации, по представленному замечанию и (или) предложению
1	<p>В абзаце 3 раздела 2 Регламента отмечено, что Регламент разработан в соответствии с рядом правовых актов (приказом Минтранса России, Законом города Москвы и постановлениями Правительства Москвы). Указанными актами определены требования к навигационным устройствам, способным передавать в региональную навигационно-информационную систему города Москвы (далее – РНИС) информацию о своем местоположении, а также ряд положений, относящихся к транспортной инфраструктуре и информационным системам города. Из содержания Регламента следует, что необходимое для информационного взаимодействия навигационное устройство (в тексте Регламента – АТТ), соответствующее упомянутым в Регламенте требованиям, должно иметься на автомобиле. При этом ссылки на документы, определяющие порядок установки АТТ, в Регламенте отсутствуют.</p> <p>В то же время Федеральным законом от 14.02.2009 № 22-ФЗ «О навигационной деятельности» определено, что «порядок оснащения средствами навигации объектов навигационной деятельности в целях повышения эффективности управления движением транспортных средств, уровня безопасности перевозок пассажиров» устанавливается Правительством Российской Федерации (пункт 3 части 2 статьи 7). В этих целях в декабре 2011 года принят технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), действие которого распространяется, в том числе, и на колесные транспортные средства категории М, предназначенные для эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования. Правила оснащения таких транспортных средств аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS утверждены Постановлением Правительства РФ от 13.02.2018 № 153. Пунктом 5 указанных правил установка аппаратуры спутниковой навигации на транспортном средстве осуществляется в соответствии с межгосударственным стандартом ГОСТ 33472-2015. В свою очередь, в стандарте (пункт 5.4) отмечается, что аппаратура, предназначенная для</p>	Уполномоченный по защите прав предпринимателей в городе Москве	<p>Данное предложение рассмотрено при подготовке Сводного отчета об ОФВ Приказа № 61-02-76/7 (в разделе 3.2 отчета).</p> <p>Проведенные ПК позволяют сделать вывод о том, что данный факт не является проблемой для владельцев ТС в рамках информационного взаимодействия с РНИС. Выполнение требований Приказа № 61-02-76/7 не потребовало установки на ТС новых абонентских телематических терминалов, в рамках информационного взаимодействия используется то же оборудование, что было установлено ранее.</p>

№ п/п	Замечание и (или) предложение	Автор (участник публичных консультаций)	Комментарий органа исполнительной власти города Москвы, проводившего публичные консультации, по представленному замечанию и (или) предложению
	<p>оснащения колесных транспортных средств категории М, используемых для коммерческих перевозок пассажиров, подлежит обязательному подтверждению соответствия в форме обязательной сертификации.</p> <p>Таким образом, у диспетчерских служб такси вследствие недостаточной информированности возникают риски получения и передачи некорректной информации, полученной с использованием несертифицированной либо ненадлежаще установленной аппаратуры. В этой связи предлагается дополнить раздел 2 Регламента ссылками на нормативные правовые акты, указанные в предыдущем абзаце.</p>		
2	<p>Абзац 4 раздела 2 Регламента определяет, что в соответствии с требованием постановления Правительства Российской Федерации от 10.06.2013 № 583 «Об обеспечении доступа к общедоступной информации о деятельности государственных органов и органов местного самоуправления в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет"» передаваемые в его рамках данные являются открытыми и могут быть воспроизведены в любых средствах массовой информации, в информационно-телекоммуникационной сети Интернет или на любых иных носителях без каких-либо ограничений по объему и срокам публикации. Вместе с тем, исходя из состава передаваемой мониторинговой информации, приведенной в таблице 1 раздела 4.3 Регламента (идентификатор бортового оборудования, дата и время, координаты, скорость, направление движения транспортного средства), ее затруднительно отнести к информации, размещение которой регулируется упомянутым Постановлением Правительства РФ.</p> <p>Кроме того, 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, установлены ограничения по лицам, заинтересованным в информации, содержащейся в РНИС, и имеющим право доступа к ней, а также по основаниям предоставления такой информации.</p>	Уполномоченный по защите прав предпринимателей в городе Москве	<p>Данное предложение рассмотрено при подготовке Сводного отчета об ОФВ Приказа № 61-02-76/7 (в разделах 3.2 и 9 отчета).</p> <p>На основе данных предложений и рекомендаций в случае необходимости будут внесены изменения в Приказ № 61-02-76/7</p>

№ п/п	Замечание и (или) предложение	Автор (участник публичных консультаций)	Комментарий органа исполнительной власти города Москвы, проводившего публичные консультации, по представленному замечанию и (или) предложению
	<p>Таким образом, фактически мониторинговая информация не является общедоступной и открытой, а, следовательно, не может неограниченно воспроизводиться в любых сетях, средствах массовой информации, а также на различных носителях. Кроме того, распространение подобной информации может являться неприемлемым для диспетчерских служб такси, так как при определенных условиях с ее помощью возможно отслеживание составляющих, влияющих на финансовые показатели, относящиеся к коммерческой тайне.</p> <p>Во избежание возможного возникновения конфликтных ситуаций, связанных с обращением передаваемой и получаемой информации, предлагается: а) абзац 4 раздела 2 Регламента исключить; б) дополнить раздел 2 Регламента положениями, исключающими распространение информации, получаемой РНИС от диспетчерских служб такси, за исключением возможностей доступа, предусмотренных порядком функционирования РНИС, а также положениями об ответственности оператора РНИС за обеспечение защиты и предотвращение несанкционированного доступа к информации.</p>		
3	<p>Абзацем 3 раздела 4.2 Регламента периодичность передачи данных от бортового оборудования транспортного средства для приема диспетчерской службой такси и последующей передачи в РНИС должна быть не реже одного раза в 20 секунд. В то же время в соответствии с пунктом 10 требований к аппаратуре спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, устанавливаемой на транспортные средства категории М, используемые для коммерческих перевозок пассажиров, утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2012 № 285, абонентский терминал должен обеспечивать передачу мониторинговой информации с настраиваемой периодичностью от 15 секунд до 24 часов, а пункт 7.5 ГОСТ 33472-2015 устанавливает аналогичный параметр от 1 секунды до 24 часов.</p> <p>Таким образом, в Регламенте установлена норма, вынуждающая предпринимателей приобретать оборудование со строго определенными характеристиками. В целях исключения возложения на предпринимателей дополнительных обязанностей и</p>	Уполномоченный по защите прав предпринимателей в городе Москве	<p>Данное предложение рассмотрено при подготовке Сводного отчета об ОФВ Приказа № 61-02-76/7 (в разделе 3.2 отчета).</p> <p>Проведенные ПК позволяют сделать вывод о том, что данный факт не является проблемой для владельцев ТС в рамках информационного взаимодействия с РНИС. Выполнение требований Приказа № 61-02-76/7 не потребовало установки на ТС нового</p>

№ п/п	Замечание и (или) предложение	Автор (участник публичных консультаций)	Комментарий органа исполнительной власти города Москвы, проводившего публичные консультации, по представленному замечанию и (или) предложению
	<p>гармонизации правовых актов, регламентирующих требования к навигационному оборудованию, предлагается расширить требования к периодичности передачи данных от бортового оборудования транспортного средства в РНИС, исходя из положений указанных требований и стандартов и с учетом технических возможностей наибольшей номенклатуры соответствующего оборудования, представленной на рынке.</p>		<p>дополнительного оборудования, в рамках информационного взаимодействия используется то же оборудование, что было установлено ранее. Для обеспечения требуемой периодичности передачи данных (в соответствии с протоколом передачи данных) были проведены соответствующие работы по перепрограммированию.</p>
4	<p>Ряд позиций Регламента содержит нормы, имеющие весьма широкие или неопределенные положения. Данное обстоятельство, согласно подпункту «а» пункта 3 Методики проведения антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов, утвержденной Постановлением Правительства Российской Федерации от 26.02.2010 № 96.</p> <p>Так, согласно абзацу 1 раздела 4.1 Регламента, диспетчерская служба такси обеспечивает передачу в РНИС телематической информации, включая данные, получаемые с дополнительного бортового оборудования. При этом не установлен перечень такого оборудования. Вместе с тем пунктом 7.10.1 ГОСТ 33472-2015 устанавливается перечень дополнительного бортового оборудования из 7 позиций, 3 из которых могут применяться в случае конструктивного исполнения в виде отдельного устройства. При этом передача информации в диспетчерский центр обеспечивается «при необходимости».</p> <p>Таким образом, согласно ГОСТ, АТТ должна обеспечивать возможность подключения с целью управления и обработки информации с дополнительных бортовых устройств, но не</p>	<p>Уполномоченный по защите прав предпринимателей в городе Москве</p>	<p>Данное предложение рассмотрено при подготовке Сводного отчета об ОФВ Приказа № 61-02-76/7 (в разделе 9 отчета).</p> <p>На основе данных предложений и рекомендаций в случае необходимости будут внесены изменения в Приказ № 61-02-76/7</p>

№ п/п	Замечание и (или) предложение	Автор (участник публичных консультаций)	Комментарий органа исполнительной власти города Москвы, проводившего публичные консультации, по представленному замечанию и (или) предложению
	<p>обязана обеспечивать передачу такой информации. Следовательно, информация с дополнительного бортового оборудования, поступающая в диспетчерскую службу такси для последующей передачи в РНИС, будет различаться в зависимости от вида АТТ, установленного на конкретном транспортном средстве.</p> <p>В целях унификации и обеспечения единообразия информации, получаемой диспетчерской службой такси для передачи в РНИС, предлагается определить и включить в Регламент исчерпывающий перечень дополнительных устройств, передачу информации с которых в РНИС обязана обеспечивать диспетчерская служба такси.</p>		
5	<p>В сноске к таблице 1 раздела 4.3 Регламента определено, что состав передаваемой мониторинговой информации может быть расширен за счет дополнительных параметров, измеряемых АТТ. Как отмечено выше, стандартом установлен достаточно широкий спектр дополнительных устройств, информация с которых может обрабатываться АТТ. Соответственно значителен и спектр возможного расширения перечня передаваемой мониторинговой информации.</p> <p>В целях исключения дополнительных требований, предъявляемых к диспетчерским службам такси, и принимая во внимание, что состав мониторинговой информации в целом соответствует пункту 1 Требований (за исключением признака нажатия тревожной кнопки) предлагается предусмотреть Регламентом исчерпывающий состав мониторинговой информации.</p>	Уполномоченный по защите прав предпринимателей в городе Москве	<p>Данное предложение рассмотрено при подготовке Сводного отчета об ОФВ Приказа № 61-02-76/7 (в разделе 9 отчета).</p> <p>На основе данных предложений и рекомендаций в случае необходимости будут внесены изменения в Приказ № 61-02-76/7</p>
6	<p>Разделами 4.2, 5.2, 6 Регламента предполагается совершение диспетчерской службой такси определенных действий по информированию оператора РНИС, однако сроки совершения таких действий конкретно не определены. Данное обстоятельство может послужить поводом для признания диспетчерской службы такси не обеспечившей подключение к РНИС. Представляется, что, несмотря на отсутствие в настоящее время соответствующих мер ответственности, существующая неопределенность в сроках не отвечает целям Регламента.</p> <p>В связи с изложенным предлагается закрепить в указанных пунктах Регламента точные</p>	Уполномоченный по защите прав предпринимателей в городе Москве	<p>Данное предложение рассмотрено при подготовке Сводного отчета об ОФВ Приказа № 61-02-76/7 (в разделе 3.2 отчета).</p> <p>Проведенные ПК позволяют сделать вывод о том, что данный факт не является проблемой для диспетчерских служб такси.</p>

№ п/п	Замечание и (или) предложение	Автор (участник публичных консультаций)	Комментарий органа исполнительной власти города Москвы, проводившего публичные консультации, по представленному замечанию и (или) предложению
	сроки предоставления диспетчерской службой такси оператору РНИС информации о сетевых адресах, используемых для направления информации, и возможных случаях неисправностей в работе информационной системы.		Интеграция с РНИС зачастую происходит в ручном режиме, введение предельных сроков реализации процедур может создать проблемы для компаний. Кроме того, респондентами не отмечаются частые случаи отказа информационных систем диспетчерских служб в рамках информационного взаимодействия с РНИС.

Приложение 2. Расчеты, использованные при подготовке Сводного отчета о результатах проведения оценки фактического воздействия

1. Расчет затрат субъектов предпринимательской деятельности на регистрацию и подключение к РНИС

По результатам проведенных интервью (были получены данные от 5 компаний) было выяснено, что средние временные издержки на регистрацию и подключение к РНИС составили 44 дня в расчете на 1 компанию.

Респондентами также была дана оценка, сколько сотрудников было задействовано в данных процедурах. На основе их ответов было рассчитано, что средние трудозатраты одной диспетчерской службы такси на подключение к РНИС составили 93 человеко-дня, или 3,1 человеко-месяца.

Средняя заработная плата программиста в городе Москве составляет 120 тыс. руб. в месяц (по данным портала «Суперджоб» – <https://www.superjob.ru/>).

Таким образом, средние затраты на регистрацию и подключение к РНИС одной диспетчерской службы такси в городе Москве составляют **372,7 тыс. руб.** (120 тыс. руб. x 3,1 человеко-месяца).

2. Расчет показателя соотношения числа ТС, по которым организована передача телематических данных в РНИС, и общего числа ТС, имеющих действующие разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории города Москвы

1. Для расчета числа ТС, по которым организована передача телематических данных в РНИС, были использованы официальные данные Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы. При расчете показателя учитывалось, что статистика Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы ведется в разрезе диспетчерских служб заказа легковых такси (операторов). При регистрации ТС у нескольких операторов данные формируются у каждого. Навигационные данные указанных транспортных средств передаются в РНИС в зависимости от исполнения заказа того или иного оператора. Таким образом, было определено минимальное число уникальных ТС, по которым организована передача телематических данных в РНИС. Это число ТС оператора Яндекс.Такси (**84 757**).

2. Расчет общего числа ТС, имеющих действующие разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории города Москвы, был проведен на основе данных «Исследования рынка такси», проведенного в 2018 году Аналитическим центром при Правительстве Российской Федерации. По данным исследования, показатель числа ТС, имеющих действующие разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, на 1000 жителей составляет 7,36 (он сформирован при условии, что 80% парка Московской области частично осуществляют работу в Москве).

Численность населения города Москвы, по данным Мосгорстата, в 2017 году составила **12,380 млн человек**.

Таким образом, число ТС, имеющих действующие разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории города Москвы, составило **91 116** ($7,36 \times 12\,380\,000 / 1000$).

Показатель соотношения числа ТС, по которым организована передача телематических данных в РНИС, и общего числа ТС, имеющих действующие разрешения на осуществление

деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории города Москвы, составил **0,93** (84 757 / 91 116).

3. Расчет показателя соотношения числа ТС, по которым организована передача телематических данных в РНИС, и общего числа ТС, заведенных в РНИС (оборудованных терминалами)

1. Для расчета числа ТС, по которым организована передача телематических данных в РНИС, были использованы официальные данные Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы. Данный показатель составил **150 528**.

2. Для расчета числа ТС, заведенных в РНИС (оборудованных терминалами), были использованы официальные данные Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы. Данный показатель составил **258 654**.

Таким образом, показатель соотношения числа ТС, по которым организована передача телематических данных в РНИС, и общего числа ТС, заведенных в РНИС (оборудованных терминалами), составил **0,58** (150 528 / 258 654).

Приложение 3. Источники данных, использованные при подготовке Сводного отчета о результатах проведения оценки фактического воздействия

1. Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), утвержденный Решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 года № 877 (с изменениями на 11 июля 2016 года).
2. Федеральный закон от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании».
3. Федеральный закон от 14 февраля 2009 г. № 22-ФЗ «О навигационной деятельности».
4. Постановление Правительства Российской Федерации от 10 июня 2013 г. № 583 «Об обеспечении доступа к общедоступной информации о деятельности государственных органов и органов местного самоуправления в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет"».
5. Постановление Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2018 г. № 153 «Об утверждении Правил оснащения транспортных средств категорий М2, М3 и транспортных средств категории N, используемых для перевозки опасных грузов, аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS».
6. Приказ Минтранса России от 31 июля 2012 г. № 285 «Об утверждении требований к средствам навигации, функционирующим с использованием навигационных сигналов системы ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS и предназначенным для обязательного оснащения транспортных средств категории М, используемых для коммерческих перевозок пассажиров, и категории N, используемых для перевозки опасных грузов».
7. ГОСТ 33472-2015. Межгосударственный стандарт. Глобальная навигационная спутниковая система. Аппаратура спутниковой навигации для оснащения колесных транспортных средств категорий М и N. Общие технические требования, введенные в действие в качестве национального стандарта Российской Федерации Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 21 декабря 2016 г. № 2061-ст.
8. Постановление Правительства Москвы от 2 сентября 2011 г. № 408-ПП «Об утверждении Государственной программы города Москвы "Развитие транспортной системы" на 2012–2016 годы и на перспективу до 2020 года» (ред. от 10.10.2016).
9. Постановление Правительства Москвы от 3 декабря 2013 г. № 780-ПП «Об утверждении Положения о государственной информационной системе «Единая региональная навигационно-информационная система города Москвы».
10. Постановление Правительства Москвы от 24 января 2017 г. № 9-ПП «О мерах по совершенствованию организации таксомоторных перевозок в городе Москве и внесении изменения в постановление Правительства Москвы от 15 февраля 2011 г. № 32-ПП».
11. Приказ 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».
12. Данные Мосгорстата <http://moscow.gks.ru/>
13. «Исследование рынка такси», Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации, 2018 г.

14. Официальные данные Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы по статусу подключения диспетчерских служб заказа легкового такси к РНИС (по состоянию на 03.07.2018).
15. Официальный сайт ГКУ ЦОДД – <http://www.gucodd.ru/>
16. Официальный сайт Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы <https://www.mos.ru/dt/>
17. Портал «Московский транспорт» <http://transport.mos.ru/>
18. Портал открытых данных города Москвы <http://data.mos.ru/>
19. Портал «Суперджоб» – <https://www.superjob.ru/>