

# БРЯНСКАЯ ГОРОДСКАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ

## КОМИТЕТ ПО ЭКОНОМИКЕ

241050, г. Брянск, пр. Ленина, 35  
24

Тел.74-97-20, факс 74- 25 -

32invest@mail.ru

От 20.11.18 № 16\_ОРВ-2

### ЗАКЛЮЧЕНИЕ

#### **об оценке регулирующего воздействия проекта постановления Брянской городской администрации «Об утверждении положения об электронной системе оплаты и учета проезда в автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте на муниципальных маршрутах регулярных перевозок в городе Брянске по регулируемым тарифам»**

В соответствии с Правилами проведения оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов Брянской городской администрации, затрагивающих вопросы осуществления предпринимательской и инвестиционной деятельности в городе Брянске (далее – Правила проведения оценки регулирующего воздействия), утвержденных постановлением Брянской городской администрации от 22.12.2014 № 3674-п, постановлением Брянской городской администрации от 21.01.2015 № 95-п «Об оценке регулирующего воздействия проектов муниципальных нормативных правовых актов и экспертизе муниципальных нормативных правовых актов», проект постановления Брянской городской администрации «Об утверждении положения об электронной системе оплаты и учета проезда в автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте на муниципальных маршрутах регулярных перевозок в городе Брянске по регулируемым тарифам», (далее – нормативный правовой акт), подготовленный отделом по транспорту: г. Брянск, ул. Фокина, д. 79 (далее – разработчик) прошел процедуру оценки регулирующего воздействия.

Проект правового акта направлен разработчиком 20.11.2018 года в адрес уполномоченного органа для подготовки настоящего заключения повторно.

По результатам рассмотрения проекта правового акта и сводного отчета установлено, что при подготовке проекта правового акта процедуры, предусмотренные пунктами 9–19 Правил проведения оценки регулирующего воздействия, разработчиком соблюдены.

Согласно пункту 17 сводного отчета, разработчиком проведены публичные консультации проекта правового акта с **02.10.2018 по 12.10.2018** года.

Информация о проведении публичных консультаций проекта правового акта размещена разработчиком на официальном сайте Брянской городской администрации по электронному адресу: <http://bga32.ru>, а также направлена Уполномоченному при Президенте РФ по защите прав предпринимателей в Брянской области, в Союз «Брянская торгово-промышленная палата», Брянское региональное отделение Общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «Опора России», Брянское региональное отделение Общероссийской общественной организации «Деловая Россия».

В ходе проведения публичных консультаций поступили замечания и предложения со стороны Уполномоченного при Президенте РФ по защите прав предпринимателей в Брянской области Адашикова П.А., ООО «Бежицкие маршрутные такси» Степанова С.П., БРО МООФ «Свобода Выбора» Фанаевой В.А.

На основании проведенной оценки регулирующего воздействия проекта правового акта с учётом информации, представленной разработчиком в сводном отчете, дополнительной информации, представленной разработчиком по запросу уполномоченного органа, сделаны следующие выводы:

1. Внедрение электронной системы оплаты проезда обусловлено в первую очередь необходимостью обеспечения целевого расходования бюджетных средств на субсидирование перевозчиков за счет точного учета количества перевезенных пассажиров, в том числе льготной категории населения.

Кроме того, внедрение системы позволит производить учет пассажиропотока и оптимизацию маршрутной сети, согласно фактическим потребностям населения, позволит улучшить финансовую дисциплину участников пассажирских перевозок за счет прозрачности финансовых потоков при безналичной оплате проезда.

Электронная система оплаты проезда обеспечит быстрый учет оплаты проезда, контроль целевого использования проездных документов, исключение подделки проездных билетов и мошенничества, что в свою очередь, гарантирует увеличение доходов перевозчиков, способствует повышению добросовестности кондукторского и водительского состава в части исключения случаев присвоения денежных средств.

2. Расчет экономически обоснованной стоимости проездных билетов исходит из

количества поездок, определенных Приказом Росстата от 30.07.2018 N 466 "Об утверждении статистического инструментария для организации федерального статистического наблюдения за внутренней торговлей, туризмом, транспортом и административными правонарушениями в сфере экономики".

Количество поездок принимается экспертным методом, в связи с отсутствием результатов проведенных натуральных обследований.

В соответствии с Приказом Росстата от 30.07.2018 N 466, количество поездок пассажиров по проездным билетам долговременного пользования за месяц составляет:

Категория пассажиров, вид абонементного билета	Учитываемое количество поездок пассажиров по проездным билетам долговременного пользования за месяц, единиц		
	один вид транспорта (трамвай или троллейбус)	два вида транспорта (трамвай-троллейбус, трамвай-автобус, троллейбус-автобус)	три вида транспорта (трамвай-троллейбус-автобус)
1. Отдельные граждане (билеты, оплаченные гражданами)	60	45 на каждый вид транспорта	40 на каждый вид транспорта
2. Предприятия, организации (билеты, оплаченные предприятием, организацией)	60	45 на каждый вид транспорта	40 на каждый вид транспорта
3. Студенты, учащиеся средних специальных учебных заведений (платные личные билеты)	60	45 на каждый вид транспорта	40 на каждый вид транспорта
4. Школьники в течение учебного года (платные личные билеты)	30	25 на каждый вид транспорта	20 на каждый вид транспорта
5. Граждане, имеющие право на меры социальной поддержки (социальные проездные билеты)	30	25 на каждый вид транспорта	20 на каждый вид транспорта

Экономически обоснованный тариф проездного билета рассчитывается исходя из экономически обоснованной стоимости 1 поездки по муниципальным маршрутам регулярных перевозок по регулируемым тарифам.

Разница между экономически обоснованным тарифом проездного билета и фактической стоимостью проездного билета финансируется из областного и городского бюджета.

При вводе считывающих устройств будет установлено фактическое количество поездок по проездным билетам, что позволит уменьшить расходы областного и

городского бюджета, так как количество поездок из года в год уменьшается, а статистические данные не меняются длительное время.

Уменьшение количества поездок по маршрутам с регулируемыми тарифами обусловлено увеличением пассажирских перевозок маршрутными такси, легковыми такси и увеличением транспорта в личном пользовании граждан.

3. Инициатором проекта при разработке нормативного правового акта учтен положительный опыт функционирования автоматизированной системы оплаты проезда в других регионах, где получен общий положительный экономический эффект от реализации проекта.

4) Замечания и предложения, поступившие во время публичных консультаций, разработчиком учтены частично.

Поступившие замечания и позиция разработчика об учтенных и отклоненных замечаниях представлены в приложении к заключению об оценке регулирующего воздействия нормативного правового акта.

5) Имеется достаточное обоснование решения проблемы предложенным способом регулирования, альтернативные способы регулирования не рассматривались.

6) Положения, вводящие избыточные обязанности, запреты и ограничения для физических и юридических лиц в сфере предпринимательской и инвестиционной деятельности или способствующие их введению, а также положения, приводящие к возникновению необоснованных расходов физических или юридических лиц в сфере предпринимательской и инвестиционной деятельности, а также бюджета города Брянска, отсутствуют.

7) Иные замечания и предложения отсутствуют.

Приложение: на 43л.

**Председатель комитета по  
экономике**

**Г.Н. Анищенко**

Стародубкина Лариса Евгеньевна  
74 25 24

**Сводка предложений, поступивших во время проведения публичных консультаций по проекту нормативного правового акта - Проект постановления Брянской городской администрации «Об утверждении Положения об электронной системе оплаты и учета проезда в автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте на муниципальных маршрутах регулярных перевозок в городе Брянске по регулируемым тарифам» с указанием сведений об их учете или причинах отклонения**

№ п/п	Предложение	Сведения об учете или причине отклонения предложения	Лицо, подавшее предложение
1.	<b>На решение какой проблемы, на Ваш взгляд, направлено предлагаемое регулирование? Актуальна ли данная проблема сегодня?</b>		
1.1.	<p>Основной причиной муниципального вмешательства является обеспечение возможности использования альтернативных способов оплаты проезда на общественном пассажирском транспорте (в дополнение к наличной оплате) с целью повышения качества и удобства предоставления пассажирских услуг, обеспечения большей мобильности передвижения граждан за счет внедрения современных технологий, оптимизации процесса управления пассажирскими потоками.</p> <p>Практика показывает, что выстроить отношения с операторами различных форм собственности в рамках регулируемого рынка услуг общественного транспорта невозможно без использования технологии автоматизированной системы контроля проезда.</p> <p>Проект акта разработан в целях нормативного правового урегулирования вопроса применения безналичной оплаты проезда с использованием электронных карт на пассажирском транспорте, повышения качества и улучшения транспортного обслуживания населения, совершенствования учета проезда граждан, обеспечения полноты сбора платы за проезд, а также снижения убытков предприятий (!) пассажирского транспорта общего пользования.</p> <p>Вместе с тем, из проекта нормативного правового акта следует, что в составе участника и пользователя Системы указаны</p>	<p>Замечание учтено.</p> <p>В п.2. Участники и пользователи Системы» Положения понятие «Перевозчики» в сформулировано в следующей редакции: «-юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие регулярные перевозки по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в городе Брянске по регулируемым тарифам, устанавливаемым Брянской городской администрацией;».</p>	<p>Уполномоченный по защите прав предпринимателей в Брянской области Адашиков П.А.</p>

	<p>Перевозчики в качестве Предприятий (абзац 1 пункт 2), что ограничивает участие в Системе индивидуальных предпринимателей, несмотря на то, что пунктом 6.1 проекта декларируется положение о добровольном участии в составе Системы. Таким образом, проблема участия малых субъектов предпринимательства, зарегистрированных в качестве индивидуальных предпринимателей, в осуществлении регулярных перевозок пассажиров автомобильным транспортом является актуальной.</p>		
1.2.	<p>Заявленная разработчиком НПА причина муниципального вмешательства - обеспечение возможности использования альтернативных способов оплаты проезда на общественном пассажирском транспорте города Брянска с целью повышения качества и удобства предоставления пассажирских услуг, оптимизации маршрутной сети города Брянска на основании электронного анализа пассажиропотоков, внедрения и реализации гибкой тарифной политики.</p> <p>Фактически в тексте проекта НПА прослеживаются иные цели. Содержание проекта НПА указывает на то, что имеется некая коммерческая организация, имеющая необходимое технологическое и программное обеспечение, которое она намерена использовать на территории города Брянска под видом муниципальной электронной системы оплаты и учета проезда в общественном автомобильном транспорте.</p> <p>Система безналичной оплаты проезда граждан представляет собой программно-аппаратный комплекс (оборудование, программное обеспечение) и комплекс договорных отношений между организатором (Центром эмиссии) и участниками Системы, в итоге образуя единое информационное пространство, позволяющее гражданам, использующим микропроцессорные карты (транспортные и социальные карты), обслуживаемые в Системе ее участниками, осуществлять ряд операций в Системе, включая операцию оплаты (регистрации) проезда в пассажирском транспорте.</p> <p>В целях нормативного обеспечения применения технологий электронной системы оплаты проезда должен быть разработан пакет нормативных актов, утверждающих технологические требования к системе взимания платы и электронным средствам</p>	<p>Замечание отклонено.</p> <p>В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» к вопросам местного значения относятся, в том числе, вопросы по созданию условий для предоставления транспортных услуг населению и организации транспортного обслуживания населения.</p> <p>В соответствии с Правилами организации транспортного обслуживания населения в городе Брянске (утв. Решением Брянского городского Совета народных депутатов от 23 декабря 2015 года № 331) уполномоченным органом на осуществление функций по организации регулярных перевозок по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в городе Брянске является Брянская городская администрация.</p> <p>Отсутствие электронной системы оплаты и учёта оплаты проезда на автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте не позволяет вывести организацию транспортного обслуживания на территории города Брянска на более высокий уровень.</p> <p>Поэтому основными целями вмешательства со стороны Брянской городской администрации в решение сложившейся проблемы путем обеспечения возможности использования альтернативных способов оплаты проезда на автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте (в дополнение к наличной</p>	

	<p>оплаты проезда. Необходима разработка технических условий проектирования в соответствии с требованиями ГОСТ Р ИСО 14813-1-2011. «Национальный стандарт Российской Федерации. Интеллектуальные транспортные системы. Схема построения архитектуры интеллектуальных транспортных систем. Часть 1. Сервисные домены в области интеллектуальных транспортных систем, сервисные группы и сервисы».</p> <p>Необходимо определить требования к модульной архитектуре системы и её масштабируемости, к управляемости и конфигурируемости, к специфицированным решениям, протоколам и интерфейсам, требования к серверу и месту его нахождения и проч.</p> <p>Проект НПА не соответствует требованиям, предъявляемым к порядку создания информационно-телекоммуникационных систем, используемых в качестве платежных систем, установленные императивными требованиями Федерального закона от 27.07.2006 N 149-ФЗ "Об информации, информационных технологиях и о защите информации" и Федерального закон от 27.06.2011 N 161-ФЗ "О национальной платежной системе".</p> <p>Фактически, неустановленной коммерческой организации необоснованно предоставляются функции и права органа местного самоуправления по внедрению электронной системы. Проект НПА не содержит ясности положений о том, кто и как осуществляет контроль над транзакциями по переводу средств населения, полученных в качестве оплаты за проезд в общественном транспорте.</p>	<p>оплате) являются: повышение качества и удобства предоставления транспортных услуг, обеспечение большей мобильности передвижения граждан за счет внедрения современных технологий оплаты проезда, оптимизация процесса управления пассажирскими потоками.</p> <p>Разработанный проект НПА регулирует вопросы применения безналичной оплаты проезда с использованием электронных денежных средств на любых носителях на автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте.</p> <p>Предлагается урегулировать проблему при помощи внедрения автоматизированной системы оплаты проезда (далее – АСОП). В целях данного урегулирования разработан проект НПА, в котором определяются цели, назначение, структура, порядок функционирования электронной системы оплаты и учета проезда в автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте на муниципальных маршрутах регулярных перевозок в городе Брянске по регулируемым тарифам</p> <p>Помимо этого, внедрение АСОП позволяет достичь косвенного экономического эффекта, которому сложно дать количественную оценку, но который может принимать существенное значение, соизмеримое с прямым экономическим эффектом. Он достигается за счет:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-персонифицированного учета поездок пассажиров льготных категорий, позволяющего с высокой точностью определять размер недополученных доходов перевозчиков;</li> <li>-снижения трудовых затрат, связанных с пересчетом и учетом наличной выручки, инкассацией, распространением билетной продукции;</li> <li>-повышения производительности труда персонала перевозчиков за счет использования современных средств</li> </ul>	
--	---	---	--

		<p>автоматизации;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-возможности оптимизации транспортной работы перевозчиков за счет получения достоверных статистических и аналитических данных, сформированных в процессе эксплуатации АСОП;</li> <li>-повышения привлекательности и конкурентоспособности транспортных услуг, предоставляемых перевозчиками за счет применения современных, удобных для пассажиров средств оплаты проезда, возможности ввода новых видов проездных билетов, более полно отвечающих нуждам пассажиров.</li> </ul> <p>Внедрение АСОП на территории города Брянска имеет также важное социально-политическое значение, поскольку отражает положительные изменения в работе общественного транспорта, повышает его значимость и привлекательность среди населения, представляет собой организацию предоставления ряда государственных и муниципальных услуг в современной (электронной) форме, стимулирует развитие и использование более эффективных и экономичных технологических решений.</p> <p>Описываемые в ГОСТ Р ИСО 14813-1-2011. «Национальный стандарт Российской Федерации. Интеллектуальные транспортные системы. Схема построения архитектуры интеллектуальных транспортных систем. Часть 1. Сервисные домены в области интеллектуальных транспортных систем, сервисные группы и сервисы» в качестве фундаментальных сервисов сервисные домены и группы в области интеллектуальных транспортных систем (ИТС) отражают эволюцию ориентированных на новые технологии разработок и практических мероприятий в области транспорта.</p> <p>Разрабатываемый проект НПА является своеобразной инструкцией для участников и пользователей АСОП в городе Брянске и не затрагивает фундаментальных разработок в области интеллектуальных транспортных систем. ГОСТ Р ИСО 14813-1-2011 носит</p>	
--	--	--	--



		<p>рекомендательный и справочный характер и применяется лишь в части установления технологических требований к АСОП. Технологические требования к системе взимания платы, требования к модульной архитектуре системы и её масштабируемости, к управляемости и конфигурируемости, к специфицированным решениям, протоколам и интерфейсам, требования к серверу и месту его нахождения и прочее должны являться приложением к конкурсной документации, размещаемой во исполнение рассматриваемого проекта НПА и не относятся к положениям рассматриваемого проекта НПА</p> <p>На основании п. 2 ст. 13 Федерального закона от 27.07.2006 № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации», если иное не установлено федеральными законами, оператором информационной системы является собственник используемых для обработки содержащейся в базах данных информации технических средств, который правомерно пользуется такими базами данных, или лицо, с которым этот собственник заключил договор об эксплуатации информационной системы.</p> <p>Из анализа практики внедрения АСОП в других регионах следует, что в отсутствие возможности такого внедрения за счет бюджетных средств, органы власти в рамках Федерального закона от 25.02.1999 № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений» привлекают инвесторов (инвестиции - денежные средства, ценные бумаги, иное имущество, в том числе имущественные права, иные права, имеющие денежную оценку, вкладываемые в объекты предпринимательской и (или) иной деятельности в целях получения прибыли и (или) достижения иного полезного эффекта).</p> <p>Аналогичная деятельность по привлечению организаций, осуществляющих внедрение и сопровождение АСОП, повсеместно реализуется муниципальными образованиями, бюджетные средства которых не</p>	
--	--	---	--

		<p>позволяют самостоятельно внедрить данную систему.</p> <p>Выполнение привлекаемой организацией поручений от имени и в интересах муниципального органа в рамках полномочий последнего не является возложением на последнего функций и прав органа местного самоуправления по внедрению электронной системы, поскольку орган местного самоуправления лишь создает условия, обеспечивающие реализацию полномочий в области организации дорожного движения.</p> <p>Внедрение АСОП в понятиях, предусмотренных Федеральным законом от 23 августа 1996 № 127-ФЗ «О науке и государственной научно-технической политике», является инновационной деятельностью.</p> <p>Согласно ч.2 Федерального закона от 23 августа 1996 № 127-ФЗ «О науке и государственной научно-технической политике», инновации - введенный в употребление новый или значительно улучшенный продукт (товар, услуга) или процесс, новый метод продаж или новый организационный метод в деловой практике, организации рабочих мест или во внешних связях.</p> <p>Инновационная деятельность - деятельность (включая научную, технологическую, организационную, финансовую и коммерческую деятельность), направленная на реализацию инновационных проектов, а также на создание инновационной инфраструктуры и обеспечение ее деятельности.</p> <p>При этом, в соответствии с Разъяснением № 4 Президиума Федеральной антимонопольной службы «Соглашения в инновационных и высокотехнологичных сферах деятельности» (утв. протоколом Президиума Федеральной антимонопольной службы от 17 февраля 2016 г. № 3) от 11 марта 2016, инновационная деятельность, равно как и деятельность в высокотехнологичных сферах, является одним из экономически благоприятных инструментов развития</p>	
--	--	--	--

		<p>рыночной экономики страны.</p> <p>В соответствии с ч. 2 ст. 6 Федерального закона от 26 июля 2006 года № 135-ФЗ «О защите конкуренции» под инновационной деятельностью понимается деятельность, приводящая к созданию нового невзаимозаменяемого товара или нового взаимозаменяемого товара при снижении расходов на его производство и (или) улучшение его качества.</p> <p>Соглашения в указанных сферах деятельности служат достижению цели наиболее комплексного и прогрессивного развития тех или иных отраслей экономики. Таким образом, указанные соглашения призваны выполнять ряд важнейших задач, стоящих перед государством.</p> <p>При этом, данные соглашения допустимы если результатом действий (соглашений, сделок) является или может являться:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>совершенствование производства, реализации товаров или стимулирование технического, экономического прогресса</u> либо повышение конкурентоспособности товаров российского производства на мировом товарном рынке;</li> <li>- получение покупателями преимуществ (выгод), соразмерных преимуществам (выгодам), полученным хозяйствующими субъектами в результате действий (бездействия).</li> </ul> <p>Таким образом, считаем, что внедрение АСОП призвано стимулировать технический и экономический прогрессы, обеспечить повышение качества предоставления транспортных услуг населению, предоставить органам местного самоуправления объективные сведения для расходования бюджетных средств на субсидирование перевозчиков, оптимизации маршрутной сети г.Брянска и в целом повысить безопасность дорожного движения в интересах</p>	
--	--	---	--

		<p>пассажирам, пользующихся общественным транспортом.</p> <p>Разработанный проект НПА не противоречит Федеральному закону от 27 июня 2011 года № 161-ФЗ «О национальной платежной системе». АСОП не является «платежной системой». Федеральный закон от 27 июня 2011 года № 161-ФЗ «О национальной платежной системе» применим к деятельности участников АСОП в части, связанной с оплатой проезда с использованием электронных денежных средств и электронных средств платежа.</p> <p>В разработанном проекте НПА определены Оператор Системы и Расчетный центр, которые в рамках Федерального закона от 27 июня 2011 года № 161-ФЗ «О национальной платежной системе» будут выполнять определенные функции, обеспечивающие контроль за прохождением транзакций.</p> <p>Разработанным проектом НПА предусмотрены такие участники системы как Оператор Системы и Расчетный центр, которые будут выполнять обязанности, обеспечивающие и контроль за обеспечением взаиморасчетов (прохождением транзакций) в рамках системы и, в том числе, в соответствии с требованиями Федерального закона от 27 июня 2011 года № 161-ФЗ «О национальной платежной системе».</p>	
1.3.	<p>Обеспечение возможности использования альтернативных способов оплаты проезда на общественном пассажирском транспорте города Брянска с целью повышения качества и удобства предоставления пассажирских услуг, оптимизации маршрутной сети города Брянска на основании электронного анализа пассажиропотоков, внедрения и реализации гибкой тарифной политики является актуальной проблемой.</p>	-	<p>ООО «Бежицкие маршрутные такси» Степанов С.П.</p>

2.	<p><b>Насколько корректно разработчик проекта нормативного правового акта определил те факторы, которые обуславливают необходимость муниципального вмешательства? Насколько цель предлагаемого муниципального регулирования соотносится с проблемой, на решение которой оно направлено? Достигнет ли, на Ваш взгляд, предлагаемое муниципальное регулирование тех целей, на которые оно направлено?</b></p>		
2.1.	<p>Необходимость муниципального вмешательства посредством нормотворчества обозначена Федеральным законом № 131 -ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».</p>	-	<p>Уполномоченный по защите прав предпринимателей в Брянской области Адашиков П.А.</p>
2.2.	<p>В качестве одной из основных цели муниципального вмешательства указывается на повышение эффективности использования бюджетных средств, выделяемых на совершенствование работы общественного транспорта. В настоящее время муниципальные предприятия, осуществляющие перевозку льготных категорий граждан местного, регионального и федерального регистра не получают из бюджета Брянской области 100% покрытия убытков транспортной работы, связанной с перевозкой льготников.</p> <p>Внедрение электронной системы не решит данную проблему, а лишь ухудшит финансовое состояние муниципальных транспортных предприятий.</p> <p>В Брянской области четко прописана процедура возмещения убытков транспортных предприятий, связанных с перевозкой льготных категорий граждан, не предусматривающая 100% возмещения полученных убытков вне зависимости от наличия или отсутствия электронной системы оплаты.</p> <p>Улучшение качества транспортных услуг возможно только при наличии объективной и оперативной информации о фактическом объеме заказанных услуг. Для понимания конкретного количества перевезенных льготников система будет также мало</p>	<p>Замечание отклонено.</p> <p>В настоящее время АСОП внедрена, как минимум, в 30 регионах Российской Федерации.</p> <p>Применение безналичной системы оплаты проезда с использованием электронных денежных средств позволяет определить количество перевозимых на маршрутах пассажиров, что даёт возможность рассчитать пассажиропоток на указанных маршрутах и оптимизировать маршрутную сеть таким образом, чтобы перевозчики могли снизить расходы на материальные ресурсы.</p> <p>Действительно основной причиной трудной финансовой ситуации, сложившейся в муниципальных предприятиях транспорта общего пользования города Брянска, является недостаточность выделяемых из областного бюджета средств на компенсацию льготного проезда отдельных категорий граждан, оказание мер социальной поддержки которым относится к ведению Российской Федерации и Брянской области.</p> <p>Расчет денежной компенсации производится в</p>	<p>БРО МООА «Свобода Выбора» Фанаева В.А.</p>

	<p>эффективна, т.к. по территории города Брянска перевозку льготных категорий граждан осуществляют не только муниципальные предприятия, но и перевозчики, осуществляющие транспортную работу по контрактам с Департаментом промышленности, транспорта и связи Брянской области. Департаментом не используется система электронной оплаты проезда и контроля перевезенных пассажиров.</p> <p>Внедрение системы, возможно, повлечет за собой дополнительные расходные обязательства бюджета Брянской области, связанные с дополнительной оплатой транспортной работы муниципальных предприятий, поэтому проект НПА требует согласования с Правительством Брянской области.</p>	<p>соответствии с Методикой распределения бюджетных средств, утвержденной постановлением Правительства Брянской области от 25 декабря 2015 года № 686-п «Об утверждении порядка предоставления и методики распределения бюджетных средств, предоставляемых на обеспечение равной доступности услуг общественного транспорта на территории Брянской области для отдельных категорий граждан».</p> <p>Брянская городская администрация и муниципальные унитарные предприятия транспорта общего пользования города Брянска не согласны с данной Методикой расчета и неоднократно обращались в адрес Правительства Брянской области с просьбой о выделении из областного бюджета средств на обеспечение равной доступности услуг общественного транспорта в полном объеме.</p> <p>Однако, проблема недостаточного финансирования до настоящего времени не решена из-за отсутствия фактических данных о перевозке льготных категорий пассажиров. АСОП позволит предоставить в Правительство Брянской области достоверные сведения о количестве перевезенных пассажиров льготных категорий.</p> <p>Практика показывает, что выстроить финансовые взаимоотношения с перевозчиками и других форм собственности, осуществляющими перевозку пассажиров по регулируемым тарифам, не представляется возможным без использования технологии АСОП.</p> <p>Как указано в проекте НПА, внедрение Системы никаких затрат для бюджетов различных уровней не повлечет. Учитывая в целом социально – экономическое положение в Российской Федерации, и, в частности, необходимость ориентирования бюджетных затрат муниципального образования «г. Брянск» на поддержание, в первую очередь, социальных сфер, внедрение АСОП за счет привлекаемых средств Оператора Системы внесет значительный вклад в повышение качества жизни населения, так как сэкономит бюджетные средства на модернизацию и развитие сферы</p>	
--	--	--	--

		<p>услуг пассажирских перевозок (что было бы невозможно, без указанных вложений).</p> <p>Разработанный проект НПА регулирует отношения между участниками и пользователями АСОП на муниципальных маршрутах регулярных перевозок в городе Брянске по регулируемым тарифам и к взаимоотношениям с перевозчиками, работающими по контрактам с Департаментом промышленности, транспорта и связи Брянской области, не относится.</p> <p>Вопрос внедрения АСОП на территории города Брянска реализуется на основании поручения Губернатора Брянской области от 14.05.2018 № 31-СГ.</p>	
2.3.	<p>Разработчик проекта некорректно определил те факторы, которые обуславливают необходимость муниципального вмешательства, соответственно цель муниципального регулирования не будет достигнута при применении рассматриваемого проекта постановления.</p>	<p>Замечание отклонено.</p> <p>Замечание отклонено.</p> <p>См. ответ в п.п. 1.2., п.п.2.2.</p>	<p>ООО, «Бежицкие маршрутные такси» Степанов С.П.</p>
3.	<p><b>Является ли выбранный вариант решения проблемы оптимальным?</b> <b>Существуют ли иные варианты достижения заявленных целей муниципального регулирования? Если да, выделите те из них, которые, по Вашему мнению, были бы менее затратны и (или) более эффективны?</b></p>		
3.1.	<p>Выбранный вариант решения проблемы к настоящему времени является оптимальным. Вместе с тем, по мнению Уполномоченного, ряд положений проекта подлежит корректировке: 1/ в абзаце 1 пункта 2 в качестве Перевозчиков указать субъект предпринимательства - индивидуальных предпринимателей;</p>		<p>Уполномоченный по защите прав предпринимателей в Брянской области Адашиков П.А.</p>

<p>2/ в пункт 5 в обязанности Оператора Системы, как координатора ее участников вменить первичное обучение навыкам работы и эксплуатации Системы представителей Перевозчиков;</p> <p>3/ в пункте 5, регламентирующем право Оператора Системы приостанавливать работу Системы для проведения технических и профилактических работ определить обязанность Оператора Системы о предварительном информировании участников об этом и о создании резервного источника функционирования Системы;</p> <p>4/ в абзац 3 пункта 6.2 внести изменения в части однозначного предоставления права Перевозчику за свой счет устанавливать оборудование, необходимое для регистрации проезда, соответствующее необходимым техническим характеристикам.</p> <p>Кроме того, при сопоставлении положений анализируемого проекта с Положениями проекта Порядка проведения открытого конкурса на право включения договора на организацию функционирования и сопровождения автоматизированной системы оплаты проезда на территории города Брянска, предполагаемого к принятию одновременно, установлено, что права и обязанности Оператора Системы, являющегося по сути координатором иных участников Системы, регламентированы недостаточно, в частности требования к программному обеспечению и оборудованию Системы и к ее подсистемам:</p> <p>а/ обработки транзакций, формирования отчетов, информационной безопасности, резервного копирования данных;</p> <p>б/ изменения параметров и настроек Системы; в/ контроля и учета транспортной работы с привязкой к системе ГЛОНАСС и т.д. Этим же проектом Положения не определена роль органа местного самоуправления по отношению к Системе.</p>	<p>Замечание учтено.</p> <p>См. ответ в п.п.1.1.</p> <p>Замечание учтено.</p> <p>в пункт 5 Положения в обязанности Оператора Системы, как координатора ее участников, внесены нормы о первичном обучении навыкам работы и эксплуатации Системы представителей Перевозчиков;</p> <p>Замечание учтено.</p> <p>в пункте 5 Положения, регламентирующем право Оператора Системы приостанавливать работу Системы для проведения технических и профилактических работ, определена обязанность Оператора Системы о предварительном информировании участников об этом и о создании резервного источника функционирования Системы;</p> <p>Замечание учтено.</p> <p>В абзаце 3 подпункта 6.2. Положения слова «за свой счет или за счет средств Оператора Системы» исключены</p> <p>Требования к определению программного обеспечения и оборудования Системы и к ее подсистемам в обязанностях Оператора Системы считаем нецелесобразным, поскольку проект является верхнеуровневым документом, определяющим в большей мере права и обязанности участников и пользователей Системы.</p> <p>В соответствии с Правилами организации транспортного</p>	
---	--	--



		<p>обслуживания населения в городе Брянске (утв. Решением Брянского городского Совета народных депутатов от 23 декабря 2015 года № 331) уполномоченным органом на осуществление функций по организации регулярных перевозок по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в городе Брянске является Брянская городская администрация. Считаю нецелесообразным дублировать муниципальный правовой акт города Брянска в рассматриваемом НПА.</p> <p>Разделом 3 Правил предусмотрено, что «контроль за выполнением иных, не предусмотренных в части 1 <u>статьи 35 Федерального закона от 13.07.2015 № 220-ФЗ</u>, условий муниципального контракта или свидетельства об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок в городе Брянске организуется Брянской городской администрацией». Считаю нецелесообразным дублировать положения муниципального правового акта города Брянска более высокой юридической силы.</p>	
--	--	---	--

3.2	Предлагаемый вариант не является оптимальным, т.к. завуалирована структура самой системы, что может повлечь за собой существенные финансовые риски для транспортных предприятий, бюджета Брянской области и города Брянска. Альтернативным вариантом является совершенствование применения существующего регулирования.	В соответствии с рассматриваемым проектом НПА, Оператор Системы должен ежемесячно предоставлять всем Перевозчикам, присоединившимся к АСОП, отчеты о количестве перевезенных пассажиров и поступивших денежных средствах. При этом каждому Перевозчику предоставляется доступ к автоматизированному рабочему месту в Системе в части, связанной с деятельностью данного Перевозчика. Указанный принцип работы Оператора Системы обеспечивает прозрачность и открытость Системы. При этом, какие – либо финансовые риски исключены.  Существующее регулирование на муниципальных маршрутах регулярных перевозок в городе Брянске по регулируемым тарифам снижает эффективность использования бюджетных средств из-за отсутствия учета фактического проезда граждан, пользующихся льготным проездом.	БРО МООА «Свобода Выбора» Фанаева В.А.
3.3.	Предлагаемый вариант не является оптимальным, т.к. предложенная структура самой системы, порядка ее функционирования противоречит действующему федеральному законодательству. Альтернативным вариантом является совершенствование применения существующего регулирования.	Замечание отклонено. См. ответ в п.п.3.2.	ООО «Бежицкие маршрутные такси» Степанов С.П.
4.	<b>Какие, по Вашей оценке, субъекты предпринимательской и иной деятельности будут затронуты предлагаемым регулированием (по видам субъектов, по отраслям, количество в городе)?</b>		
4.1.	В предлагаемом к принятию нормативном правовом акте необходимо расширить возможность участия а Системе индивидуальных предпринимателей	Замечание учтено. См. ответ в п.п.1.1.	Уполномоченный по защите прав предпринимателей в Брянской области Адашиков П.А.

4.2.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- субъекты предпринимательской деятельности в лице транспортных предприятий;</li> <li>- общество в лице граждан – пользователей услуг транспортных организаций;</li> <li>- государство в лице Правительства Брянской области;</li> <li>- орган местного самоуправления в лице Администрации города Брянска.</li> </ul>	<p>Действительно все перечисленные субъекты будут затронуты разработанным проектом НПА, т.к. они являются либо участниками пассажирских перевозок, либо организаторами перевозок.</p>	<p>БРО МООА «Свобода Выбора» Фанаева В.А.</p>
4.3.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- субъекты предпринимательской деятельности в лице транспортных предприятий</li> <li>- общество в лице граждан – пользователей услуг транспортных организаций;</li> <li>- государство в лице Правительства Брянской области;</li> <li>- орган местного самоуправления в лице Администрации города Брянска.</li> </ul>	<p>См.ответ в п.4.2.</p>	<p>ООО «Бежицкие маршрутные такси» Степанов С.П.</p>
5.	<p><b>Повлияет ли введение предлагаемого регулирования на конкурентную среду в отрасли, будет ли способствовать необоснованному изменению расстановки сил в отрасли? Если да, то как? Приведите, по возможности, количественные оценки.</b></p>		
5.1.	<p>Предлагаемое регулирование несомненно окажет влияние на конкурентную среду в отрасли пассажирских перевозок автомобильным транспортом</p>	<p>-</p>	<p>Уполномоченный по защите прав предпринимателей в Брянской области Адашиков П.А.</p>
5.2.	<p>В отрасли IT технологий в сфере транспорта предполагается ограничение конкуренции в связи с определением единственно возможной платежной системы и единственно возможного её оператора. Что не соответствует положениям Федерального закона № 135-ФЗ о конкуренции.</p>	<p>Замечание отклонено. Введение предлагаемого регулирования не повлияет на конкурентную среду в отрасли, не будет способствовать необоснованному изменению расстановки сил в отрасли. Функционирование более одного Оператора АСОП в одном и том же муниципальном образовании может привести к искажению информации, связанной с показателями перевозки пассажиров, отсутствию</p>	<p>БРО МООА «Свобода Выбора» Фанаева В.А.</p>

		<p>централизованной сверки взаиморасчетов с перевозчиками и дополнительной нагрузкой на уполномоченный орган муниципального образования, который должен будет сводить воедино полученную из разных источников информацию. Пассажиры будут поставлены в условие вынужденного выбора транспортных средств, на которых действуют или не действуют проездные билеты, обслуживаемые конкретным Оператором АСОП.</p> <p>Именно в целях создания оптимальных условий для предоставления транспортных услуг населению и организации транспортного обслуживания населения уполномоченные органы муниципальных образований проводят конкурсы по выбору одного Оператора АСОП.</p>	
5.3.	<p>По смыслу предлагаемого регулирования будет определен один оператор платежной системы. Предлагаемое регулирование не предусматривает участие других операторов платежных систем в осуществлении безналичных расчетов в электронной системе оплаты и учета проезда в г. Брянске, что не позволит им конкурировать между собой в части, например, снижения стоимости транзакций, что не соответствует положениям Федерального закона № 135-ФЗ о конкуренции.</p>	См. ответ в п.п.5.2.	<p>ООО «Бежицкие маршрутные такси» Степанов С.П.</p>
6.	<p><b>Оцените, насколько полно и точно отражены обязанности, ответственность субъектов муниципального регулирования, а также насколько понятно прописаны административные процедуры, реализуемые исполнительными органами местного самоуправления, насколько точно и недвусмысленно прописаны властные функции и полномочия? Считаете ли Вы, что предлагаемые нормы не соответствуют или противоречат иным действующим нормативным правовым актам? Если да, укажите так ие нормы и нормативные правовые акты.</b></p>		

6.1.	См. комментарии к п.3	См. ответ к п.п.3.1.	Уполномоченный по защите прав предпринимателей в Брянской области Адашиков П.А.
6.2.	<p>Проект НПА не содержит четкого понятийного аппарата, данные определения расплывчатые не отражают сути понятий. Понятие Оператора платёжной системы, Агента и иные понятия НПА не соответствуют понятиям, установленным Федеральным законом от 27.06.2011 N 161-ФЗ «О национальной платёжной системе». Из этого вытекает неясность полномочий и властных функций, которыми наделяется Оператор.</p> <p>Так Оператор обладает правом случая не исполнения перевозчиком своих обязательств, предусмотренных Положением и договором с Оператором, ограничить доступ перевозчика к Системе до устранения допущенных нарушений и информировать Брянскую городскую администрацию о не исполнении Перевозчиком своих обязательств. Это означает, что муниципальные предприятия в указанных случаях должны прекратить перевозки, т.к. при осуществлении наличной оплаты проезда предприятия-перевозчики, согласно НПА, обязаны сразу же перевести платеж в электронный посредством служебной карты.</p> <p>Проектом НПА подразумевается множественность Агентов: Агентов по продаже карт, Агентов по пополнению карт, Агентов по пополнению лицевых счетов карт. При этом необходимо отметить следующее. В соответствии со ст. 143 Гражданского кодекса Российской Федерации к ценным бумагам относятся: государственная облигация, облигация, вексель, чек, депозитный и сберегательный сертификаты, банковская сберегательная книжка на предъявителя, коносамент, акция, приватизационные ценные бумаги и другие документы, которые законами о ценных бумагах или в установленном ими порядке отнесены к числу ценных бумаг. В том случае, если электронная учетная единица признается в соответствии с Гражданским кодексом чеком, т.е. отвечает всем установленным для чеков требованиям, то, соответственно, является ценной бумагой. Особенности порядка работы с ценными бумагами проектом НПА не учтены.</p> <p>Не ясна правовая природа «транспортной» и «служебной»</p>	<p>Замечание учтено частично.</p> <p>В проект НПА внесены дополнения в части:</p> <p>1) внесено понятие типов Транспортных карт, в т.ч. Единых транспортных карт, служебных транспортных карт, внесено уточнение уполномоченного органа по утверждению образца (дизайна) транспортных карт:</p> <p>«4. Все транспортные карты приравниваются к документам строгой отчетности.</p> <p>Транспортные карты имеют следующую дифференциацию по типам:</p> <p>а) Персональные транспортные карты;</p> <p>б) Единые транспортные карты;</p> <p>в) Служебные транспортные карты;</p> <p>г) Банковские карты.</p> <p>Образец (дизайн) транспортных карт, выпускаемых Оператором, согласовывается Брянской городской Администрацией.»...</p> <p>«4.2. Единая транспортная карта – это неперсонифицированная бесконтактная электронная карта, предназначенная для оплаты проезда по маршрутам регулярных перевозок города Брянска. Право на приобретение, пополнение, продление и использование единых транспортных карт имеет любой гражданин. Выдача (реализация), а также пополнение и продление единых транспортных карт (далее - ЕТК) осуществляется без предъявления каких-либо дополнительных документов.</p> <p>4.3. Служебная карта – это бесконтактная электронная карта, изготовленная Оператором и зарегистрированная в Системе в целях предоставления транспортных услуг</p>	<p>БРО МООА «Свобода Выбора»</p> <p>Фанаева В.А.</p>

<p>карты. Такие карты нельзя рассматривать как документ, подтверждающий заключение договора перевозки, поскольку постановлением Правительства РФ от 14.02.2009 № 112 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» установлено, что проезд пассажиров по маршрутам регулярных перевозок осуществляется по билетам, а также определены формы билетов и требования к ним.</p> <p>Федеральным законом от 22.05.2003 № 54-ФЗ «О применении контрольно-кассовой техники при осуществлении наличных денежных расчетов и (или) расчетов с использованием платежных карт» и постановления Правительства Российской Федерации от 06.05.2008 № 359 «О порядке осуществления наличных денежных расчетов и (или) расчетов с использованием платежных карт без применения контрольно-кассовой техники» установлен порядок осуществления организациями и индивидуальными предпринимателями наличных денежных расчетов и (или) расчетов с использованием платежных карт без применения контрольно-кассовой техники в случае оказания услуг населению.</p> <p>Из определения данного Федеральным законом от 27.06.2011 № 161-ФЗ «О национальной платежной системе» очевидно, применение предлагаемой формы расчетов возможно лишь на основе добровольного согласия (договорных отношений) между участниками такой системы. Таким образом, возникает вопрос о законности рекомендаций об установлении порядка использования микропроцессорной пластиковой карты органами местного самоуправления.</p> <p>В проекте НПА не раскрыты сути кассовых транзакций, битмэппинга, электронного кошелька. Не описаны требования к аппаратному модулю, обеспечивающему безопасность транспортных транзакций или персонализации карт, к системе управления терминалами.</p>	<p>пассажирам, оплачивающим проезд наличными денежными средствами. Служебная карта выдается Перевозчиком кондуктору (водителю) транспортного средства для учета оплаты проезда наличными денежными средствами в Системе и в целях выдачи пассажирам чека, подтверждающего оплату проезда.</p> <p>4.4. Банковская карта – бесконтактная карта любой из национальных платежных систем, используемая для оплаты проезда.»</p> <p>2) Проект Постановления дополнен описанием процедуры получения согласия на обработку персональных данных:</p> <p>«11.2. Процедура получения согласия на обработку персональных данных.</p> <p>В целях соблюдения законодательства Российской Федерации, регламентирующего защиту персональных данных, лицо, обратившееся в пункт выдачи за получением персональной транспортной карты, дает письменное согласие Оператору на обработку его персональных данных в соответствии с утвержденной Оператором типовой формой согласия на основании статьи 9 Федерального закона от 27.07.2006 №152-ФЗ "О персональных данных". В случае, если субъект персональных данных не достиг совершеннолетнего возраста и не приобрел полную дееспособность и по иным основаниям, предусмотренным гражданским законодательством, согласие на обработку его персональных данных дается родителем или другим законным представителем указанного субъекта персональных данных. Лицам, отказавшимся давать согласие на обработку персональных данных, персональные транспортные карты не выдаются.»</p> <p>3) Проект Постановления дополнен описанием процедуры изъятия персональной транспортной карты при отсутствии у гражданина документов, подтверждающих право на льготу в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации №112 от 14.02.2009 «Об</p>	
--	---	--

		<p>утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом »:</p> <p>«12.3. Перевозчик вправе изъять Персональную транспортную карту при не предоставлении пассажиром документа, подтверждающего право на льготу (право на использование персональной транспортной карты). Изъятие Транспортных карт осуществляется работниками Перевозчика, в транспортном средстве которого предъявляются данные Транспортные карты и оформляется актом, составленным работником Перевозчика в двух экземплярах. Первый экземпляр акта вручается лицу, предъявившему указанную Транспортную карту. Второй экземпляр акта с изъятой Транспортной картой передается Оператору. Изъятые Транспортные карты Пользователю не возвращаются и передаются Перевозчиком Оператору не позднее трех рабочих дней, со дня их изъятия у Пользователя. Возврат изъятой персональной транспортной карты производится Оператором при предоставлении документов, подтверждающих право пользования соответствующей персональной транспортной картой в течение 30 календарных дней с даты её изъятия.»</p> <p>4)</p> <p>Анализ нормативных правовых актов других регионов, в которых введены аналогичные АСОП, свидетельствует об отсутствии излишнего нормативно – правового регулирования, о чем говорится в комментарии участника публичных консультаций. АСОП не является «<b>платежной системой</b>». Федеральный закон от 27 июня 2011 года № 161-ФЗ «О национальной платежной системе» применим к деятельности участников лишь в части, связанной с оплатой проезда с использованием электронных денежных средств и электронных средств платежа.</p> <p>В соответствии с постановлением Правительства РФ от 14 февраля 2009 г. № 112 «Об утверждении Правил</p>	
--	--	---	--

		<p>перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» реквизиты проездного билета могут быть указаны в электронном виде.</p> <p>С 01 июля 2019 года Федеральным законом от 03 июля 2018 года № 192-ФЗ абзац 4 п. 2 ст. 2 Федерального закона от 22 мая 2003 года № 54-ФЗ «О применении контрольно-кассовой техники при осуществлении наличных денежных расчетов и (или) расчетов с использованием электронных средств платежа» признается утратившим силу, ввиду чего, продажа водителем или кондуктором в салоне транспортного средства проездных документов (билетов) и талонов для проезда в общественном транспорте должна осуществляться с применением контрольно-кассовой техники. Выполнение данного условия в полной мере реализуемо с использованием транспортных терминалов в рамках автоматизированной системы оплаты проезда.</p> <p>Разрабатываемый проект НПА определяет цели, назначение, структуру, порядок функционирования электронной системы оплаты и учета проезда, в связи с чем, отсутствует целесообразность описывать в данном проекте особенности порядка работы с ценными бумагами.</p> <p>«Транспортная» или «служебная» карты являются носителями записанных на них реквизитов проездного билета, и являются средством получения транспортной услуги и оплаты за нее. Полученный в результате пользования картой чек, по сути, является документом, подтверждающим оплату проезда, что не противоречит действующему законодательству.</p> <p>Следует также отметить, что разработанный проект НПА не регулирует описание технологических процессов, происходящих в АСОП, поэтому в проекте НПА «не раскрыты сути кассовых транзакций, битмэппинга, электронного кошелька. Не описаны требования к аппаратному модулю, обеспечивающему безопасность</p>	
--	--	--	--



		транспортных транзакций или персонализации карт, к системе управления терминалами.».	
6.3.	<p>Предлагаемое регулирование выходит за пределы полномочий муниципального образования (создание условий для организации транспортного обслуживания населения на территории муниципального образования) в части порядка оказания платежных услуг, в том числе осуществления перевода денежных средств, использования электронных средств платежа, деятельности субъектов национальной платежной системы, а также определения требований к организации и функционированию платежной системы, поскольку указанные вопросы урегулированы Федеральным законом от 27.06.2011 N 161-ФЗ «О национальной платежной системе» (далее ФЗ № 161 – ФЗ).</p> <p>Из смысла самого проекта НПА невозможно установить, кто является собственником электронной системы оплаты и учета проезда в автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте на муниципальных маршрутах регулярных перевозок в городе Брянске по регулируемым тарифам. Исходя из смысла проекта НПА, можно предположить что это муниципальное образование. Такой вывод напрашивается, исходя из появления в этом проекте НПА понятия «транспортная карта», не существовавшего ранее в актах федерального законодательства, т.е. налицо собственное правовое регулирование муниципального образования. Но это противоречит нижеприведенным нормам.</p> <p>В силу ч. 1 ст. 2 ФЗ № 161 – ФЗ Законодательство Российской Федерации о национальной платежной системе основывается на Конституции Российской Федерации, международных договорах Российской Федерации и состоит из настоящего Федерального закона и иных федеральных законов. Участие муниципальных образований в указанном нормотворчестве не предусмотрено.</p> <p>Предлагаемый проект предусматривает правила участия в платежной системе, в том числе в части регулирования вопросов обращения транспортных карт (получения, восстановления, утери, возврата, повторной выдачи, изъятия, блокировки карт),</p>	<p>Замечание отклонено.</p> <p>См.ответ в п.6.2.</p>	<p>ООО «Бежицкие маршрутные такси» Степанов С.П.</p>

<p>установления компенсационного сбора за цифровой носитель транспортной карты, регулирования отношений субъектов безналичных расчетов (их права и обязанности), взимание комиссий за пользование электронными средствами платежа.</p> <p>В силу п. 22 ст. 3 ФЗ № 161 – ФЗ правила платежной системы – документ (документы), содержащий (содержащие) <u>условия участия в платежной системе, осуществления перевода денежных средств, оказания услуг платежной инфраструктуры и иные условия, определяемые оператором платежной системы в соответствии с настоящим Федеральным законом.</u></p> <p>В силу п. 6 ст. 3 ФЗ № 161 – ФЗ оператор платежной системы – <u>организация, определяющая правила платежной системы</u>, а также выполняющая иные обязанности, предусмотренные настоящим Федеральным законом.</p> <p>На основании изложенного, муниципальное образование не наделено полномочиями по определению правил платежной системы, поскольку не является организацией и, вместе с тем, оператором платежной системы. Муниципальное образование, реализуя полномочия по созданию условий для организации транспортного обслуживания населения, вправе принять нормативный акт, в котором определить критерии, которым должны соответствовать правила участия в платежной системе (при условии создания ее муниципальным образованием, например муниципальным унитарным предприятием) операторов платежных систем, желающих принять участие в осуществлении безналичных расчетов при оплате за проезд в муниципальном транспорте г. Брянска. Тогда одним из условий конкурса будет анализ правил участия в платежной системе конкретного оператора на предмет их соответствия требованиям муниципального нормативного акта. Либо указанную платежную систему должен создавать привлеченный оператор платежной системы, но тогда предлагаемый проект НПА теряет смысл, поскольку правила этой системы будет устанавливать привлеченный оператор.</p> <p>По смыслу предлагаемого регулирования плата за безналичный проезд пассажиров перечисляется оператору</p>		
--	--	--

<p>платежной системы, которую он не реже одного раза в месяц перечисляет перевозчику. Это является нарушением следующих актов федерального законодательства.</p> <p>В силу п.1 ч. 5 ст. 14 Федерального закона от 13.07.2015 N 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» документацией о закупках работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам, либо государственным или муниципальным контрактом (в случае осуществления закупок таких работ у единственного подрядчика) могут устанавливаться:</p> <p>8) обязанность подрядчика перечислять полученную им плату за проезд пассажиров и провоз багажа <u>заказчику</u> или <u>оставлять ее в своем распоряжении</u>.</p> <p>В силу п. 11 ст. 7 ФЗ № 161 – ФЗ перевод электронных денежных средств с использованием предоплаченной карты <u>осуществляется в срок не более трех рабочих дней после принятия оператором электронных денежных средств распоряжения клиента</u>, если более короткий срок не предусмотрен договором, заключенным оператором электронных денежных средств с клиентом, либо правилами платежной системы.</p> <p>Оператор платежной системы не является заказчиком перевозок и не вправе аккумулировать денежную плату за провоз пассажиров (деньги перевозчика) на своих счетах более 3 дней. Однако, предлагаемым регулированием, оператор платежной системы наделен полномочиями заказчика перевозок в части регулирования финансовых отношений между перевозчиком и заказчиком перевозок.</p> <p>По смыслу существующего на федеральном уровне регулирования отношений по осуществлению регулярных перевозок по регулируемым тарифам перевозчик должен</p>		
--	--	--

<p>получать компенсацию своих выпадающих доходов, образовавшихся, в том числе, из – за тарифного регулирования. Изменить тариф такой перевозчик, по своему усмотрению, права не имеет. Применение безналичной формы оплаты проезда предполагает получение оператором платежной системы оплаты за функционирование системы, например, за осуществление транзакций. Эти средства оператор платежной системы получает в виде процентов от стоимости перевозки (стоимости билета), а, следовательно перевозчик эти денежные средства не получает, т.е. функционирование оператора платежной системы осуществляется за счет перевозчика (такой вывод следует из содержания приложения 3 к Порядку проведения открытого конкурса на право заключения договора на организацию функционирования и сопровождения автоматизированной системы оплаты проезда на территории г. Брянска). Рассматриваемый проект нормативного акта не предусматривает компенсацию расходов от функционирования платежной системы перевозчику или возложение брмени этих расходов на муниципальное образование. Таким образом бремя содержания указанной системы возлагается на перевозчика и неизбежно приведет к уменьшению доходов последнего. При таких обстоятельствах проекту НПА необоснованно присвоена средняя степень регулирующего воздействия, поскольку у перевозчика возникают новые обязанности по содержанию системы безналичной оплаты проезда.</p> <p>Вместе с тем, на оператора платежной системы нормативным актом муниципального образования возложена обязанность расторгать договор с перевозчиком, ограничивать доступ перевозчика к системе в результате нарушений, наличие или отсутствие которых определяет оператор по своему усмотрению. Также оператор платежной системы нормативным актом муниципального образования наделен административными полномочиями по контролю договорных отношений с контрагентами заключенным, заключенных с ним же, где он выступает как сторона договорных отношений, в которых отношения между сторонами строятся на основании принципа равенства сторон. Это безусловно свидетельствует о выходе муниципального образования за пределы делегированных ему</p>		
---	--	--

	полномочий по созданию условий для организации транспортного обслуживания населения, поскольку эти отношения урегулированы актами федерального законодательства.		
7.	<b>Существуют ли в предлагаемом муниципальном регулировании положения, которые необоснованно затрудняют ведение предпринимательской и инвестиционной деятельности? Приведите обоснования по каждому указанному положению, дополнительно определив: имеется ли смысловое противоречие с целями регулирования или существующей проблемой либо положение не способствует достижению целей регулирования; имеются ли технические ошибки.</b>		
7.1.	См.комментарии к п.3	См.ответ к п.п.3.1.	Уполномоченный по защите прав предпринимателей в Брянской области Адашиков П.А.
7.2.	В проекте НПА имеются указанные недочеты. Описаны выше.	Замечание отклонено.  Приводимые доводы опровергаются практикой внедрения аналогичных систем в других регионах согласно вышеизложенным комментариям.	БРО МООА «Свобода Выбора» Фанаева В.А.
7.3.	В проекте НПА имеются указанные недочеты. Описаны выше.	Замечание отклонено.  См. ответ в п.7.2.	ООО «Бежицкие маршрутные такси» Степанов С.П.
8.	<b>Приводит ли исполнение положений регулирования к избыточным действиям или, наоборот, ограничивает действия субъектов</b>		

	<b>предпринимательской и инвестиционной деятельности.</b>		
8.1.	См.комментарии к п.3	См.ответ к п.3.1.	Уполномоченный по защите прав предпринимателей в Брянской области Адашиков П.А.
8.2.	Проект НПА ограничивает право субъектов предпринимательской деятельности на осуществление перевозок по маршрутам по регулируемым тарифам без подключения к коммерческой, а не муниципальной платежной системе.	Замечание отклонено.  Положения разработанного НПА ни в коей мере не ограничивают действия субъектов предпринимательской и инвестиционной деятельности. Стоит отметить, что предусмотренная Положением электронная система оплаты и учета проезда в автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте (Далее - Система) не является платежной системой. В первую очередь, предлагаемая Система преследует интересы Перевозчиков по учету пассажиропотока и предоставления возможности оплаты оказываемых услуг перевозки, как наличными денежными средствами, так и в безналичном порядке.	БРО МООА «Свобода Выбора»  Фанаева В.А.
8.2.	Проект НПА ограничивает право субъектов предпринимательской деятельности на осуществление перевозок по маршрутам по регулируемым тарифам, подробно в п. 6.	Замечание отклонено.  См. ответ в п.8.1.	ООО «Бежицкие маршрутные такси» Степанов С.П.
9.	<b>Создает ли исполнение положений регулирования существенные риски ведения предпринимательской и инвестиционной деятельности, способствует ли возникновению необоснованных прав исполнительных органов местного самоуправления и должностных лиц, допускает ли возможность избирательного применения норм.</b>		

9.1.	См.комментарии к п.3	См.ответ к п.3.1.	Уполномоченный по защите прав предпринимателей в Брянской области Адашиков П.А.
9.2	<p>Необоснованно право муниципальных исполнительных органов по внедрению под видом муниципальной коммерческой системы электронной оплаты. Обеспечение доходности коммерческой структуры, возлагается на граждан и муниципальные транспортные предприятия.</p>	<p>Замечание отклонено.</p> <p>Исполнение положений регулирования не создает рисков ведения предпринимательской и инвестиционной деятельности, не способствует возникновению необоснованных прав исполнительных органов местного самоуправления и должностных лиц, не допускает возможность избирательного применения норм.</p> <p>Мнение об обеспечении доходности коммерческой структуры, возлагается на граждан и муниципальные транспортные предприятия - ошибочно. Внедрение Системы не повлияет на увеличение стоимости проезда для пассажиров. Затраты на организацию возможности оплаты проезда в безналичном порядке в виде взимания комиссии за осуществление перевода денежных средств в адрес Перевозчика при оплате Пассажиrom проезда в безналичном порядке, как показала практика на примере регионов, в которых действуют аналогичные Системы, окупаются за счет повышения добросовестности кондукторов и водителей в 2 – 3 раза.</p> <p>Следует отметить, что в соответствии с Приказом Министерства транспорта РФ от 8 декабря 2017 г. № 513 «О Порядке определения начальной (максимальной) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» стоимость приобретения и установки в транспортных средствах оборудования для организации безналичной оплаты проезда, а также</p>	<p>БРО МООА «Свобода Выбора» Фанаева В.А.</p>

		плановые расходы на его эксплуатацию и (или) на оплату услуг оператора системы безналичной оплаты проезда включена в НМЦК, заключаемого с потенциальным перевозчиком.	
9.3.	Необоснованно право муниципальных исполнительных органов по внедрению под видом муниципальной коммерческой системы электронной оплаты. Обеспечение доходности коммерческой структуры, возлагается на граждан и муниципальные транспортные предприятия.	Замечание отклонено. См.ответ в п.9.1.	ООО «Бежицкие маршрутные такси» Степанов С.П.
10.	<b>Приводит ли к невозможности совершения законных действий предпринимателей или инвесторов (например, в связи с отсутствием требуемой новым регулированием инфраструктуры, организационных или технических условий, технологий), вводит ли неоптимальный режим осуществления операционной деятельности.</b>		
10.1	Аналогично п.8	Замечание отклонено. Разработанный проект НПА не приведет к невозможности совершения законных действий предпринимателей или инвесторов. Возможность осуществления оплаты проезда в безналичном порядке у конкретного Перевозчика исполняется посредством присоединения к Системе. В Системе регистрация проезда и оплата проезда происходит в автоматическом режиме, что исключает возможность осуществления неоптимального режима операционной деятельности.	БРО МООА «Свобода Выбора» Фанаева В.А.
10.2.	Аналогично п.8	Замечание отклонено. См.ответ в п.10.1.	ООО «Бежицкие маршрутные такси» Степанов С.П.
11.	<b>К каким последствиям может привести принятие нового регулирования в части невозможности исполнения юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями дополнительных обязанностей,</b>		



	<p><b>возникновения избыточных административных и иных ограничений и обязанностей для субъектов предпринимательской и инвестиционной деятельности? Приведите конкретные примеры.</b></p>		
11.1	<p>Введение предлагаемой системы приведет к:</p> <p>1) увеличению расходной части бюджетов перевозчиков и, соответственно, получение убытков за счет:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- дополнительных издержек на обеспечение безналичных расчетов:</li> <li>- расходы на оплату услуг Оператора;</li> <li>- расходы на оплату и содержание терминала;</li> <li>- дополнительный процент к платежам Оператора за передачу транзакций от перевозчика к посреднику, который уже в свою очередь передаст информацию в банк (при небольшом количестве может доходить до 10%);</li> <li>- плата Оператору за передачу транзакций и обработку информации от перевозчика для передачи к оплате Банку;</li> <li>- расходы за ведение дополнительного счета в банке;</li> <li>- процент банку за совершение операций по зачислению и списанию денежных средств перевозчика (от 6 до 10% от суммы);</li> <li>- изменение порядка оплаты труда, а так же мотивации персонала (водителей и кондукторов), в том числе снижение их дохода за счет выполнения функций проверки оплаты и приема платежей оборудованием, приведет к увеличению «текучести» кадров, а так же к недобросовестному исполнению ими обязанностей.</li> </ul> <p>2) ухудшению качества предоставления услуги и снижение экономической эффективности деятельности перевозчика:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- увеличение сроков ремонта транспортных средств и, соответственно, ухудшение качества обслуживания населения, а именно: поставщики предоставляют товары только по факту получения денежных средств на расчетных счет, что приведет к потере значительного количества времени, так как банковская транзакция осуществляется в течение 1-3 рабочих дней. Соответственно текущий оперативный ремонт транспорта и иные работы, будут затруднены, особенно если выпадают на выходные дни, в которые обслуживание населения не прекращается.</li> </ul>	<p>Замечание отклонено.</p> <p>См.ответ п. 9.</p> <p>Для недопущения завышенного тарифа Оператора проводится конкурс. Денежные средства за проезд по Банковским картам и при использовании Службных карт зачисляются на следующий календарный день после совершения поездки.</p>	<p>БРО МООА «Свобода Выбора»</p> <p>Фанаева В.А.</p>

<p>- невыполнения расписания и сопутствующие издержки;  - простой транспорта на срок инсталляции оборудования и отладки процесса работы электронной системы, сложности получения оплаты за проезд при сбоях и отладке работы оборудования, дополнительный персонал, дополнительные инструктажи персонала, прочие издержки.</p> <p>Муниципальные транспортные предприятия в настоящее время реализуют проездные билеты, получая при этом гарантированные авансовые денежные средства. При введении предлагаемого регулирования указанные авансовые потоки прекратятся.</p> <p>Введение предлагаемого регулирования чревато остановкой работы общественного транспорта. В настоящее время транспортные предприятия работают по принципу «коротких денег». Именно однодневный оборот позволяет им, получая выручку текущего дня, обеспечивать себя топливом на предстоящий день. Финансовые и сырьевые запасы у МУПов отсутствуют. Проектом НПА устанавливается, что все средства за проезд в общественном транспорте будут поступать Оператору системы. Оператор, принадлежащие по закону перевозчику денежные средства за выполненную транспортную работу, будет перечислять ему только один раз в месяц. В то время, как у перевозчика, наступает финансовый кризис, Оператор получает возможность через депозит увеличить свою доходность.</p> <p>Согласно проекту НПА Оператор системы будет иметь существенный финансовый доход от продажи транспортных карт за счет средств населения. По условиям проекта НПА транспортные карты граждане приобретают за свой счет. Замена неисправного носителя всех видов проездных билетов производится платно в случае, если транспортная карта имеет дефекты (сгибы, переломы, царапины и любые видимые повреждения). В случае утери Персональной транспортной карты поездки не восстанавливаются при отсутствии у гражданина чека на последнее пополнение электронного проездного билета</p>	<p>Денежные средства за проезд осуществленная по Транспортным, Служебным и/или Банковским картам зачисляются на следующий календарный день после совершения поездки.</p> <p>Внедрение Системы не повлияет на экономическую составляющую организации пассажирских перевозок. Внедрение Системы предполагает появление альтернативного способа оплаты за оказанную услугу перевозки.</p> <p>Мнение о перечислении денежных средств Оператору, который переводит их Перевозчикам раз в месяц, является ошибочным. Вся сумма денежных средств в оплату проезда у конкретного Перевозчика за вычетом вознаграждения участников Системы переводится напрямую Перевозчику на следующий банковский день после совершения поездки. Данное заключение не</p>	
---	--	--

	<p>(содержащего PAN карты). Транспортные карты, не являющиеся Персональными, восстановлению и возврату не подлежат. Цифровые носители транспортных карт приобретаются гражданами в собственность, стоимость приобретения транспортных карт возврату гражданам не подлежит. Кроме этого, Оператор имеет право устанавливать компенсационный сбор за цифровой носитель транспортной карты.</p> <p>Городской общественный транспорт предназначен, прежде всего, для перевозок групп населения с малым доходом, а это означает, что даже при небольшом увеличении себестоимости услуги, возникает дополнительная существенная экономическая нагрузка на данную категорию населения. При введении данного правового регулирования произойдет увеличение оплаты за проезд в общественном транспорте, негативно скажется на настроении населения и его финансовом состоянии.</p>	<p>распространяется на такие виды транспортных карт как «Школьная», «Студенческая», «Пенсионная».</p> <p>Транспортная карта является пополняемой картой и приобретается гражданами единовременно.</p> <p>Практика регионов с действующими аналогичными Системами показывает устойчивую и стабильную работу общественного транспорта. АСОП существует в Москве, Санкт-Петербурге, Белгороде, Липецке, Орле, Курске, Рязани, Калуге, Туле, Костроме и многих других городах РФ.</p> <p>Внедрение Системы не повлияет на изменение стоимости проезда в сторону ее увеличения.</p>	
--	---	--	--

11.2.	См. п. 6	См.ответ в п.п.6.3.	ООО «Бежицкие маршрутные такси» Степанов С.П.
12.	<b>Оцените издержки/упущенную выгоду (прямого, административного характера) субъектов предпринимательской и инвестиционной деятельности, возникающие при введении предлагаемого регулирования. Отдельно укажите временные издержки, которые понесут субъекты предпринимательской и инвестиционной деятельности как следствие необходимости соблюдения административных процедур, предусмотренных проектом предлагаемого регулирования. Какие из указанных издержек Вы считаете избыточными/бесполезными и почему? Если возможно, оцените затраты по выполнению вновь вводимых требований количественно (в часах рабочего времени, в денежном эквиваленте и т.п.).</b>		
12.1.	См.п.11.	Практика регионов с действующими аналогичными Системами показывает увеличение прибыли и выручки Перевозчиков за счет повышения добросовестности кондукторов и водителей в 2 – 3 раза и, как следствие, увеличение налогооблагаемой базы.  См. ответ в п. 11.1.	БРО МООА «Свобода Выбора» Фанаева В.А.
12.2	См. п. 6.		ООО «Бежицкие маршрутные такси» Степанов С.П.
13.	<b>Какие, на Ваш взгляд, могут возникнуть проблемы и трудности с контролем соблюдения требований и норм, вводимых данным нормативным актом? Является ли предлагаемое регулирование недискриминационным по отношению ко всем его адресатам, то есть все ли потенциальные адресаты регулирования окажутся в</b>		

	<b>одинаковых условиях после его введения? Существуют ли, на Ваш взгляд, особенности при контроле соблюдения требований вновь вводимого регулирования различными группами адресатов регулирования?</b>		
13.1	Имеются риски дискриминационных проявлений к различным слоям гражданского общества – пассажирам общественного транспорта.	Замечание отклонено.  Риски дискриминационных проявлений к различным слоям гражданского общества – пассажирам общественного транспорта отсутствуют.  Риски соблюдения требований и норм, вводимых данным нормативным актом, остаются.	БРО МООА «Свобода Выбора» Фанаева В.А.
13.2.	Имеются риски дискриминационных проявлений к различным слоям гражданского общества – пассажирам общественного транспорта.	Замечание отклонено. Ответ см. в п.13.2.	ООО «Бежицкие маршрутные такси» Степанов С.П.
14.	<b>Требуется ли переходный период для вступления в силу предлагаемого регулирования (если да, какова его продолжительность) , какие ограничения по срокам введения нового регулирования необходимо учесть?</b>		
14.1	На основе анализа проекта НПА не может быть сделан вывод о наличии достаточного обоснования решения проблемы предложенным способом регулирования. В проекте НПА выявлены положения, вводящие избыточные обязанности хозяйствующих субъектов и несущие реальную угрозу возникновения необоснованных расходов перевозчиков, а также дополнительных расходных обязательств бюджетов города Брянска и Брянской области.	Замечание отклонено.  Для внедрения Системы переходный период не требуется.  Что касается расходов Перевозчиков и расходных обязательств бюджетов города Брянска и Брянской области см. ответ в п. 12.2	БРО МООА «Свобода Выбора» Фанаева В.А.
14.2	На основе анализа проекта НПА не может быть сделан вывод о наличии достаточного обоснования решения проблемы предложенным способом регулирования. В проекте НПА	Замечание отклонено. Ответ см. в п.14.1.	ООО «Бежицкие маршрутные такси» Степанов С.П.

	выявлены положения, вводящие избыточные обязанности хозяйствующих субъектов и несущие реальную угрозу возникновения необоснованных расходов перевозчиков, а также дополнительных расходных обязательств бюджетов города Брянска и Брянской области.		
15.	<b>Какие, на Ваш взгляд, целесообразно применить исключения по введению регулирования в отношении отдельных групп лиц? Приведите соответствующее обоснование.</b>		
15.1	См. п. 14	См. ответ п. 14.2	БРО МООА «Свобода Выбора» Фанаева В.А.
15.2	См. п. 14	См. ответ п. 14.2	ООО «Бежицкие маршрутные такси» Степанов С.П.
16.	<b>Специальные вопросы, касающиеся конкретных положений и норм рассматриваемого проекта нормативного правового акта, отношение к которым разработчику необходимо прояснить.</b>		
16.1.	См.комментарии к п.3	См.ответ к п.3.1.	Уполномоченный по защите прав предпринимателей в Брянской области Адашиков П.А.
16.2.	См. п. 14	См. ответ в п. 14	БРО МООА «Свобода Выбора» Фанаева В.А.
16.3.	См. п. 14	См. ответ в п. 14.2.	ООО «Бежицкие маршрутные такси» Степанов С.П.
17.	<b>Иные предложения и замечания, которые, по Вашему мнению, целесообразно учесть в рамках оценки</b>		

	<b>регулирующего воздействия.</b>		
17.1	См. п. 14	См. ответ п. 14.2.	БРО МООА «Свобода Выбора» Фанаева В.А.
17.2.	См. п. 14	См. ответ п.п. 14.2.	ООО «Бежицкие маршрутные такси» Степанов С.П.

**И.о. начальника отдела по транспорту**

**И.А. Чубчиков**