



УТВЕРЖДАЮ

Заместитель Министра транспорта  
Российской Федерации

А.К. Семёнов

» Апрель 2020 г.

## КОНЦЕПЦИЯ СОЗДАНИЯ ЕДИНОЙ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ МОНИТОРИНГА И КОНТРОЛЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

### I. Общие положения

Настоящая Концепция определяет цель, задачи, основные направления, этапы создания и развития в Российской Федерации единой федеральной системы мониторинга и контроля пассажирских перевозок (далее – ЕФС МКПП, Концепция), включающей аналогичные региональные системы, обеспечивающей мониторинг и контроль как пассажиров, так и транспортных средств перевозчиков, бронируемых и продаваемых билетов (перевозочных документов).

Проблематика отрасли пассажирских перевозок на данный момент состоит в новых вызовах, которые приносят увеличение мобильности населения, возрастающие требования к качеству и безопасности оказания услуг перевозки, к удобству планирования поездки, в том числе возможности формирования пассажиром маршрута «от двери до двери» и необходимость интегрирования в формате «одного окна» всех требуемых пассажиру сервисов.

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

Проведенный анализ уровня автоматизации отдельных видов транспорта на различных уровнях государственного регулирования (региональные,

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

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

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

Настоящая Концепция определяет цель, задачи, основные направления, этапы создания и развития в Российской Федерации ЕФС МКПП.

ЕФС МКПП будет являться информационной системой, которая создается в целях обеспечения прослеживаемости пассажирских перевозок с помощью формирования единых идентификаторов, сбора оперативной и достоверной информации о пассажирских перевозках автомобильным транспортом, передачи информации о пассажирских перевозках в смежные информационные системы.

Учитывая масштаб необходимых изменений для охвата пассажирских перевозок всех видов сообщения (международные, межрегиональные,

межмуниципальные, муниципальные), внедрение ЕФС МКПП планируется с наиболее критического элемента как с позиции уровня автоматизации, так и с позиции сложности в контроле (надзоре) – с междугородных перевозок пассажиров автобусами при перевозках между населенными пунктами, расположенными на территориях разных субъектов Российской Федерации, за исключением перевозок между городом федерального значения Москвой и Московской областью, между городом федерального значения Санкт-Петербургом и Ленинградской областью, а также между городом федерального значения Севастополем и Республикой Крым (далее – межрегиональные перевозки), с учетом требований к видам осуществляемых перевозок, контролируемых в автоматизированных централизованных базах персональных данных о пассажирах и персонале транспортных средств, в соответствии с Федеральным законом от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». При этом внедрение ЕФС МКПП предполагается осуществить в отношении регулярных перевозок, а также в отношении межрегиональных перевозок пассажиров по заказу и перевозок лиц для собственных нужд.

После успешного запуска ЕФС МКПП на межрегиональных перевозках будет разработана концепция тиражирования реализованного решения на междугородные перевозки пассажиров автобусами в границах одного субъекта, а также на другие виды перевозок и другие виды транспорта.

На уровне межрегиональных маршрутов пассажирских перевозок каких-либо систем мониторинга и контроля пассажиров, транспортных средств, бронируемых и продаваемых билетов (перевозочных документов) ранее разработано не было, поэтому на первом этапе внедрения ЕФС МКПП не будет включать в себя аналогичные региональные системы. Создание ЕФС МКПП является новым элементом регулирования в сфере пассажирских перевозок автобусами и, соответственно, потребует внесения изменений в законодательство Российской Федерации. При принятии органами законодательной власти решения о реализации полномочий по развитию ЕФС МКПП в отношении межмуниципальных маршрутов пассажирских перевозок и(или) муниципальных ЕФС МКПП подлежит масштабированию в порядке и на условиях, которые будут определены законодательством Российской Федерации.

В части пассажирских перевозок автомобильным транспортом ЕФС МКПП должна являться:

- единым центром выпуска уникальных идентификаторов рейса (регулярных, заказных и перевозок для собственных нужд) (далее – УИР) и уникальных идентификаторов пассажирской перевозки (перевозки пассажиров регулярных рейсов, перевозки пассажиров заказных рейсов и перевозки иных лиц для собственных нужд) (далее – УИПП) для межрегиональных перевозок, результатом

станет упрощение определения легальности перевозки по уникальным идентификаторам;

- центром мониторинга жизненного цикла пассажирской перевозки от планирования, бронирования и продажи билетов (перевозочных документов) до исполнения рейса и завершения перевозки;

- центром синхронизации информационных систем и различного оборудования с механизмом объединения в единый цифровой след разрозненной информации, собираемой и хранимой в различных информационных системах, о процессе перевозки, пассажирах и перевозчиках;

- цифровым справочником нормативно-справочной информации (в терминологии ГОСТ 34.003-90), (справочник остановочных пунктов, перевозчиков, маршрутов, расписания, транспортных средств, выданных лицензий и карт маршрутов) для всех участников рынка;

- центром обеспечения долговременного хранения юридически значимых документов о пассажирских перевозках в рамках действующих норм и стандартов на территории Российской Федерации с учетом требований законодательства Российской Федерации.

Применение ЕФС МКПП позволит получить следующие результаты:

#### 1. Пассажирам:

- получение открытая информация об официальных маршрутах, перевозчиках, остановочных пунктах и услугах на них, расписании;

- идентификация легальности перевозки и статуса перевозочного документа на поездку;

- получение информации о фактическом статусе и условиях осуществления пассажирской перевозки в режиме реального времени;

- повышение безопасности и комфорта на межрегиональных пассажирских перевозках.

#### 2. Автовокзалам, автостанциям и остановочным пунктам, расположенным вне автовокзалов и автостанций:

- дополнительный пассажиропоток за счет минимизации нелегальных межрегиональных пассажирских перевозок, осуществляющих отправление с неустановленных остановочных пунктов;

- получение фактической информации о межрегиональных пассажирских перевозках и сопоставление с плановыми значениями;

- в дальнейшем возможность согласования в ЕФС МКПП маршрутов межрегиональных пассажирских перевозок.

#### 3. Перевозчикам:

- получение УИР на запланированные рейсы;

- получение УИПП для оформления перевозочных документов;

- дополнительный пассажиропоток за счет минимизации нелегальных межрегиональных пассажирских перевозок;

- получение статистической информации о выполнении собственных запланированных рейсов;

- стимулирование развития добросовестных перевозчиков и повышение привлекательности отрасли для инвестиций и модернизации, а значит повышения безопасности и качества перевозки;

- стимулирование развития продаж электронных билетов (перевозочных документов);

- в дальнейшем возможность подключения к адресным программам поддержки населения (пенсионеры и т.д.) и работы с крупными заказчиками, например, Министерством обороны Российской Федерации и Министерством внутренних дел Российской Федерации;

- в перспективе возможность согласования в ЕФС МКПП маршрутов межрегиональных пассажирских перевозок, в том числе с использованием механизма планирования нового маршрута с выбором доступного времени отправления (ресурсов перронов на автовокзалах), с возможностью анализа затрат на обслуживание на остановочных пунктах, входящих в планируемый маршрут, на основе опубликованных автовокзалами тарифов с учетом действующего законодательства Российской Федерации и анализа их востребованности.

#### 4. Агентам:

- получение централизованных справочников остановочных пунктов, маршрутов, расписания;

- получение УИПП при оформлении билетов (перевозочных документов);

- проверка легальности получаемых реквизитов перевозочных документов;

- возможность использования маршрутов пассажирских перевозок автомобильным транспортом при построении мультимодальных маршрутов.

#### 5. Федеральным органам исполнительной власти:

- получение дополнительных данных для анализа и планирования транспортной сети, дополнительных статистических данных по выполняемым рейсам, пассажиропотоку, гармонизации долгосрочной транспортной, социально-экономической, тарифной и бюджетной политики государства;

- получение информации о планируемых перевозках по заказу и перевозках иных лиц для собственных нужд;

- в перспективе полноценное сопряжение пассажирских перевозок автомобильным транспортом с другими видами транспорта в глобальной транспортной системе Российской Федерации, с возможностью реализации полноценной мультимодальности.

6. Органам государственного контроля (надзора):

- получение информации о запланированных перевозках (регулярные, заказные и перевозки для собственных нужд, оформленные перевозочные документы);

- получение юридически значимой информации о пассажирских транспортных средствах, перевозчиках, нарушающих требования законодательства Российской Федерации, с целью применения риск-ориентированного подхода при осуществлении контрольно-надзорных функций;

- получение актуальной информации о реальной загрузке остановочных пунктов (количество отправляющихся пассажиров, отправляющихся и прибывающих рейсов);

- обогащение информации о регистрируемых операциях, предоставляемых в автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств (далее – АЦБПДП) Единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности (далее – ЕГИС ОТБ), в соответствии с требованиями Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» при помощи УИР и УИПП, предоставление данных о количестве выданных идентификаторов с целью валидации полноты поступающих в АЦБПДП данных.

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

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

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

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

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

- отсутствие бюджетного финансирования при создании и эксплуатации ЕФС МКПП;

- возможность использования существующей инфраструктуры уже реализованных крупнейших инфраструктурных проектов в области контроля транспорта, в том числе Системы взимания платы «Платон» (далее – СВП «Платон») для целей мониторинга и контроля за пассажирскими перевозками автомобильным транспортом. Использование СВП «Платон» позволит выявлять

транспортные средства, не зарегистрированные в ЕФС МКПП и не получившие УИР, а следовательно, не соблюдающие требования законодательства Российской Федерации.

Одной из основных целей развития транспортной системы Российской Федерации является улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на транспорте. Эффективным средством достижения этой цели признается государственно-частное партнерство, включая модель концессионного соглашения, применение которого позволяет повышать инвестиционную привлекательность транспортной отрасли, обеспечивать необходимый приток частного капитала для достижения прогнозируемых на среднесрочную перспективу количественных и качественных показателей ее работы. Использование современных механизмов развития экономической конкурентной среды, включая государственно-частное партнерство, закреплено также в числе главных стратегических приоритетов Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.

Создание ЕФС МКПП на принципах государственно-частного партнерства (в том числе по модели концессионного соглашения) позволит исключить необходимость расходования бюджетных средств на проектирование, создание, техническое обслуживание и целевую эксплуатацию ЕФС МКПП. Кроме того, использование такой организационно-правовой модели создания ЕФС МКПП позволит обеспечить более гибкий и отвечающий на актуальные потребности пассажиров перечень предоставляемых сервисов, обеспечить открытое рыночное регулирование доступности и качества транспортных услуг для населения. Осуществление функций оператора ЕФС МКПП частным инвестором (концессионером) в целом позволит шире использовать цифровые технологии для учета, планирования, контроля пассажирских перевозок, позволит ускорить переход от отраслевого принципа организации пассажирских перевозок к комплексному подходу и мультимодальности.

В целях обеспечения окупаемости инвестиций концессионера на создание и обслуживание ЕФС МКПП, оказание услуг по предоставлению УИР и (или) УИПП, необходимых для обеспечения мониторинга пассажирских перевозок автобусами, осуществляется на платной основе, при этом получение одного идентификатора будет рассматриваться как одно обращение. Размер платы за оказание услуг и порядок их оплаты подлежат определению Правительством Российской Федерации. Возможность установления нормы для получения УИР на рейсы регулярных перевозок без взимания платы, необходимость и размер платы при перевозках для собственных нужд определяются на этапе расчета и согласования тарифов Правительством Российской Федерации, также как



и необходимость установки дополнительного оборудования на транспортных средствах.

Также возможно установление специальной платы на поддержание ЕФС МКПП для официальных автовокзалов как одних из непосредственных выгодоприобретателей сокращения объемов нелегальных автобусных перевозок.

В рамках анализа потенциальной нагрузки на автотранспортную отрасль и непосредственных потребителей услуг определено, что применение контрольных механизмов ЕФС МКПП приведет к значительному снижению объемов нелегальных перевозок и, соответственно, увеличению количества пассажиров, заполняемости мест на легальных рейсах и росту доходов добросовестных перевозчиков. При этом официального статистического учета объема рынка нелегальных перевозок и средней стоимости билетов (перевозочных документов) на нелегальные маршруты не существует, данные экспертов подтверждены отдельными расчетами регионов. Этот факт не позволяет произвести расчеты с достаточной долей точности, однако на основании экспертных оценок определено, что прогнозируемый рост доходов легальных перевозчиков составит от 30 до 70 процентов в зависимости от маршрута. При этом размер платы за оказание услуг по выдаче оператором уникальных идентификаторов ориентировочно составит не более 1-2 процента от стоимости билета (перевозочного документа) на межрегиональную автобусную перевозку, что гарантировано покроеется дополнительным доходом перевозчика вследствие увеличения средней заполняемости транспортного средства. Кроме того, формирование единой базы данных как о маршрутах, так и об объемах перевозок по направлениям позволит оптимизировать маршрутные сети и снизит расходы перевозчиков и агрегаторов, связанные с актуализацией локальных баз данных и своевременной реакцией на изменение объемов потребления транспортных услуг. Таким образом, предполагается, что внедрение ЕФС МКПП приведет к повышению рентабельности добросовестных перевозчиков при сохранении текущих цен на билеты (перевозочные документы).

При этом внедрение ЕФС МКПП приведет к повышению качества транспортных услуг за счет снижения доли нелегальных перевозчиков, расширения возможностей мультимодальных перевозок, улучшения сервисов по продажам билетов (перевозочных документов) за счет использования единой базы маршрутов и возможности дистанционной покупки билетов (перевозочных документов) на все виды транспорта и предоставления дополнительных информационных услуг всем категориям участников рынка.

## II. Состав ЕФС МКПП

ЕФС МКПП должна обеспечить выполнение следующих ключевых функций:



- ведение реестра УИР, используемых как уникальные идентификаторы каждого рейса перевозки пассажиров по межрегиональному маршруту регулярных перевозок, перевозки пассажиров по заказу, перевозки иных лиц для собственных нужд, их выдачу перевозчикам, осуществляющим перевозку пассажиров и иных лиц автобусами и хранение изменений их статусов;

- ведение реестра УИПП, используемых как уникальные идентификаторы каждого билета (перевозочного документа), их выдачу участникам пассажирских перевозок и хранение изменений их статусов;

- обеспечение прослеживаемости смежных государственных информационных систем на основе уникальных идентификаторов информационных систем, содержащих части «цифрового отпечатка» рейса и пассажира;

- получение, обработка и хранение информации о запланированных рейсах и перевозочных документах, оформляемых для перевозки пассажиров и иных лиц перевозок для собственных нужд в межрегиональном сообщении автомобильным транспортом, а также изменений их статусов;

- хранение информации о перевозочных документах и истории изменения их статусов в юридически значимом виде;

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

- обеспечение сбора и обработки данных о пространственно-временных параметрах транспортных средств, статусах перевозочных документов и данных о пассажирских перевозках (исключая персональные данные пассажиров) из систем, программно-аппаратных комплексов, в том числе:

- 1) в юридически значимом виде от модульных бортовых устройств (далее – МБУ), установленных на борту транспортных средств категорий М2 и М3;

- 2) от других видов специализированного оборудования, подключенного к МБУ, формирующего информацию о статусах перевозочных документов, количестве пассажиров и иных лиц перевозок для собственных нужд или других параметрах, относящихся к пассажирским перевозкам;

- 3) от иных видов комплексов аппаратуры спутниковой навигации, обязательность использования которых для перевозчиков установлена законодательством Российской Федерации;

- 4) стационарных и мобильных систем контроля СВП «Платон»;

- 5) комплексов контроля встречного и попутного транспортного потока на борту транспортных средств категорий М2 и М3;

- б) программно-аппаратных комплексов фотовидеофиксации.

- предоставление необходимой информации о планируемой транспортной работе и фактических показателях ее исполнения в специализированные информационные системы контрольно-надзорных органов;

- формирование юридически значимых данных для контрольно-надзорных органов.

Для выполнения этих функций ЕФС МКПП должна включать в себя:

- систему учета пассажиров, билетов (перевозочных документов), описание которой приведено в разделе IV данного документа;

- систему учета и мониторинга транспортных средств, описание которой приведено в разделе V данного документа.

Состав функций ЕФС МКПП будет уточнен на этапе разработки технического задания.

### III. Состав и функциональные роли участников ЕФС МКПП

Состав и функциональные роли участников ЕФС МКПП представлены в таблице № 1.

Таблица №1

№ п.п.	Участник ЕФС МКПП	Функциональные роли участников ЕФС МКПП
1.	Министерство транспорта Российской Федерации – Координатор ЕФС МКПП	<p>1. Осуществление функций публичного партнера (концедента) в случае заключения соглашения о государственно-частном партнерстве (концессионного соглашения) в отношении создания и эксплуатации ЕФС КПП.</p> <p>2. Координация деятельности федеральных органов исполнительной власти в части мониторинга и контроля межрегиональных пассажирских перевозок.</p> <p>3. Нормативное правовое регулирование в области мониторинга и контроля межрегиональных пассажирских перевозок.</p> <p>4. Ведение реестра остановочных пунктов по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок.</p> <p>5. Согласование и ведение реестра маршрутов межрегиональных регулярных перевозок.</p> <p>6. Пользование ЕФС МКПП в части получения управленческой отчетности.</p>
2.	Инвестор/Оператор ЕФС МКПП	<p>Осуществление функций концессионера (частного партнера) в случае заключения соглашения о государственно-частном партнерстве (концессионного соглашения) в отношении создания и эксплуатации ЕФС МКПП, включая:</p> <p>1. Создание ЕФС МКПП.</p> <p>2. Сбор, обработка и использование содержащейся в ЕФС МКПП информации в рамках деятельности, обусловленной ее назначением.</p> <p>3. Управление функционированием ЕФС МКПП, ее развитие и модернизация в соответствии с изменениями влияющих на нее факторов и условиями концессионного соглашения (соглашения о государственно-частном партнерстве).</p>

		<p>4. Техническая эксплуатация ЕФС МКПП как сложной информационной системы, включая эксплуатацию входящих в состав ЕФС МКПП программно-технических средств и техническое обслуживание.</p> <p>5. Обеспечение подключения и обслуживания пользователей ЕФС МКПП.</p>
		<p>6. Выдача УИР и УИПП перевозчикам на основании договоров возмездного оказания услуг в соответствии с порядком и размером платы, устанавливаемыми Правительством Российской Федерации.</p> <p>7. Учет и передача данных, содержащихся в ЕФС МКПП, в государственные органы контроля и надзора на транспорте, органы транспортной статистики, а также во все иные заинтересованные государственные органы и государственные информационные системы.</p>
3.	Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор)	Использование данных о плановых и фактических пассажирских перевозках, выданных УИР и УИПП, в целях осуществления контрольно-надзорной деятельности.
4.	Перевозчики	<p>1. Внесение в ЕФС МКПП сведений о регулярных, заказных перевозках и перевозках для собственных нужд.</p> <p>2. Получение УИР и УИПП в рамках осуществления перевозочной деятельности.</p> <p>3. Регистрация рейсов и пассажирских перевозок.</p> <p>4. Внесение в ЕФС МКПП сведений о ресурсе мест транспортного средства по каждому рейсу.</p> <p>5. Передача в ЕФС МКПП данных о изменениях статусов УИР и УИПП.</p>
5.	Операторы остановочных пунктов	<p>1. Внесение в ЕФС МКПП сведений о ресурсах остановочного пункта в части возможности обслуживания маршрутов.</p> <p>2. Передача данных об отправляющихся и прибывших рейсах и пассажирах.</p> <p>3. Участие в согласовании маршрутов.</p>
6.	Оператор АЦБПДП	<p>1. Получение данных о зарегистрированных в ЕФС МКПП остановочных пунктах.</p> <p>2. Получение данных о расписаниях для каждого пункта отправления.</p> <p>3. Получение информации о выданных УИР и УИПП.</p>
7.	Агенты	<p>1. Использование данных об остановочных пунктах, маршрутах, рейсах, билетах (перевозочных документах) и их уникальных идентификаторах.</p> <p>2. Получение УИПП по поручению перевозчиков.</p>

#### IV. Система учета пассажиров, билетов (перевозочных документов)

Неотъемлемой частью ЕФС МКПП должна быть система учета пассажиров, билетов (перевозочных документов).

Система учета пассажиров, билетов (перевозочных документов) должна иметь

возможность подключения перевозчиков и их агентов через специализированный протокол для взаимодействия в процессе всего цикла бронирования, оформления билетов (перевозочных документов) и исполнения перевозки. В ЕФС МКПП будет присваиваться УИПП каждому билету (перевозочному документу) по межрегиональному маршруту регулярных перевозок, перевозке пассажиров по заказу, перевозке иных лиц для собственных нужд. Система учета пассажиров, билетов (перевозочных документов) должна получать и хранить в неизменном виде от всех сторонних подключенных систем сведения об изменениях статусов билетов (перевозочных документов).

Система учета пассажиров, билетов (перевозочных документов) должна обеспечивать возможность учета посадки и высадки пассажиров на любых остановочных пунктах вне зависимости от наличия на них стационарных средств контроля пассажиров в случае использования перевозчиками устройств регистрации пассажиров на борту транспортного средства, обеспечивающих возможность обмена данными с использованием сертифицированных средств защиты передаваемой информации.

#### V. Система учета и мониторинга транспортных средств

Неотъемлемой частью ЕФС МКПП должна быть система учета и мониторинга транспортных средств.

Целью системы учета и мониторинга транспортных средств является обеспечение сбора мониторинговой информации о планируемых рейсах по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок, перевозкам пассажиров по заказу, перевозкам лиц для собственных нужд на основе данных, предоставляемых перевозчиками, и юридически значимых данных о фактических рейсах, получаемых от МБУ, комплексов контроля встречного и попутного транспортного потока на борту транспортных средств категорий М2 и М3, стационарных и мобильных систем контроля СВП «Платон», от иных видов бортовых устройств, обязательность использования которых для перевозчиков установлена законодательством Российской Федерации, программно-аппаратных комплексов фотовидеофиксации и передача этих данных в юридически значимом виде контрольно-надзорному органу.

Для обеспечения максимально эффективного функционирования ЕФС МКПП необходимо:

- обеспечить возможность использования перевозчиками, осуществляющими перевозки пассажиров по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок, перевозки пассажиров по заказу и перевозки лиц для собственных нужд, МБУ в качестве бортовых устройств, которые должны являться поверенными средствами

измерения и соответствовать требованиям к бортовым устройствам и сторонним бортовым устройствам, предусмотренным Приложением № 1 к Правилам взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 14 июня 2013 г. № 504 «О взимании платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн», и передачу юридически значимых данных в ЕФС МКПП от иных видов бортовых устройств, обязательность использования которых для перевозчиков установлена законодательством Российской Федерации;

- обеспечить возможность использования перевозчиками, осуществляющими перевозки пассажиров по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок, перевозки пассажиров по заказу и перевозки лиц для собственных нужд, следующего бортового оборудования, подключенного при необходимости к МБУ, а на этапе подготовки нормативных правовых актов рассмотреть возможность и необходимость обязательной установки на транспортные средства того, которое будет дополнять получаемую информацию:

- 1) комплекс контроля встречного и попутного транспортного потока;
- 2) комплекс мониторинга и учета пассажиров и иных лиц перевозок для собственных нужд на борту транспортного средства;
- 3) комплекс регистрации посадки/высадки пассажиров и иных лиц перевозок для собственных нужд;
- 4) устройство оплаты проезда.

- обеспечить возможность взаимодействия в установленном порядке с информационными системами, обеспечивающими фиксацию результатов проведения предрейсового контроля технического состояния транспортных средств, дистанционного предрейсового и послерейсового медицинского контроля водителей, а также Автоматизированной информационной системой «Тахографический контроль» (далее – АИС ТК), содержащей сведения о соблюдении водителями режима труда и отдыха после введения данных систем в эксплуатацию.

ЕФС МКПП должна быть реализована с использованием следующих базовых принципов:

- при регистрации в ЕФС МКПП каждому рейсу перевозки пассажиров по межрегиональному маршруту регулярных перевозок, перевозки пассажиров по заказу и перевозки лиц для собственных нужд присваивается УИР, с которым связывается информация по планируемому маршруту пассажирской перевозки

и информация о фактическом выполнении перевозки;

- прием юридически значимой информации о фактических рейсах перевозки пассажиров по межрегиональному маршруту регулярных перевозок, перевозки пассажиров по заказу и перевозки лиц для собственных нужд, возможен от МБУ, установленных на транспортных средствах, осуществляющих пассажирские перевозки, и бортового оборудования, подключенного к МБУ с применением криптографической защиты;

- возможность использования нескольких видов контроля (МБУ, стационарных и мобильных средств контроля СВП «Платон», комплексов контроля встречного и попутного потока на борту транспортных средствах категорий М2 и М3, осуществляющих пассажирские перевозки) за передвижением транспортных средств, выявление незарегистрированных в ЕФС МКПП транспортных средств категорий М2 и М3;

- формирование и ведение базы данных, содержащей информацию о транспортных средствах в соответствии с законодательством Российской Федерации об информации, информационных технологиях и о защите информации.

## VI. Организационная структура ЕФС МКПП

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

Взаимодействие организуется в целях:

- доступа к цифровым сервисам ЕФС МКПП;
- предоставления информации поставщиками информации (приведены в таблице № 2);
- обеспечения эксплуатации ЕФС МКПП;
- организации информационного взаимодействия со смежными информационными системами.

Участниками и пользователями сервисов ЕФС МКПП могут являться:

- государственные органы в интересах мониторинга пассажирских перевозок, государственного управления и контрольно-надзорной деятельности в сфере транспорта как напрямую, так и с использованием интеграции ЕФС МКПП и иных существующих информационных систем в транспортной отрасли;

- операторы прикладных цифровых платформ пассажирских перевозок в рамках внутриотраслевой кооперации, информационного взаимодействия в интересах реализации цифровых сервисов;

- хозяйствующие субъекты – участники рынка пассажирских перевозок

в рамках цифрового взаимодействия государственных органов и участников рынка пассажирских перевозок, открытых цифровых сервисов и цифровых данных государственного сегмента в целях решения хозяйствующими субъектами бизнес-задач в сфере межрегиональных пассажирских перевозок;

- другие хозяйствующие субъекты в интересах решения бизнес-задач;

- другие предприятия, организации и физические лица с целью получения необходимых сведений по вопросам деятельности транспортного комплекса и использования цифровых ресурсов ЕФС МКПП.

Исключительные права на результаты интеллектуальной деятельности, составляющие объект концессионного соглашения, принадлежат Российской Федерации. Права на иное имущество, которое не входит в состав объекта концессионного соглашения, но необходимо для обеспечения функционирования объекта концессионного соглашения (в случае, если такое имущество будет создаваться в соответствии с техническим заданием), в рассматриваемой модели концессионного соглашения принадлежат концессионеру. Функции оператора ЕФС МКПП могут быть переданы в рамках законодательства Российской Федерации коммерческой организации и в случае создания ЕФС МКПП в обязательном порядке подлежат передаче концессионеру.

В ходе эксплуатации ЕФС МКПП оператор ЕФС МКПП осуществляет:

- деятельность по сбору, обработке и использованию содержащейся в ней информации;

- управление функционированием ЕФС МКПП, ее развитие и модернизацию в соответствии с изменениями влияющих на нее факторов и условий;

- техническую эксплуатацию ЕФС МКПП как сложной информационной системы, включая эксплуатацию входящих в ее состав программно-технических средств.

Поставщиками информации ЕФС МКПП могут выступать:

- уполномоченные федеральные органы исполнительной власти;

- уполномоченные органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации;

- хозяйствующие субъекты – участники рынка пассажирских перевозок;

- операторы цифровых платформ транспортного комплекса.

Поставщики информации ЕФС МКПП могут быть, обязанными предоставлять информацию и сведения, на основании и во исполнение законодательства Российской Федерации, позволяющего или обязывающего предоставлять данные в ЕФС МКПП, а также предоставляющие информацию на договорной основе (в добровольном порядке).

Перечень поставщиков информации представлен в таблице № 2.

В рамках реализации функций ЕФС МКПП ее пользователи получают



следующие возможности по доступу к данным:

1. Министерство транспорта Российской Федерации, органы государственной власти субъектов Российской Федерации и органы местного самоуправления:

- получают доступ к личному кабинету, который обеспечивает получение отчетности.

2. Перевозчики:

- получают доступ к личному кабинету, который обеспечивает возможность регистрации рейсов и пассажирских перевозок, получения отчетности;

- получают доступ к программному интерфейсу (API) для автоматизированного взаимодействия с ЕФС МКПП;

- обеспечивают внесение информации о посадке и высадке пассажиров и иных лиц перевозок для собственных нужд в/из транспортного средства, экипаже транспортного средства при осуществлении рейса по межрегиональному маршруту регулярных перевозок, об изменении такой информации.

3. Агенты:

- получают доступ к программному интерфейсу (API) для автоматизированного взаимодействия с ЕФС МКПП.

4. Федеральная служба по надзору в сфере транспорта:

- получает доступ к личному кабинету с информацией по перевозчикам, транспортным средствам, маршрутам и рейсам, зарегистрированным в ЕФС МКПП;

- получает доступ к программному интерфейсу (API) для автоматизированного взаимодействия с ЕФС МКПП;

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

5. Оператор ЕГИС ОТБ:

- получает единую и централизованную информацию о зарегистрированных в ЕФС МКПП остановочных пунктах (в соответствии с кодами идентификации объектов транспортной инфраструктуры);

- получает агрегированную информацию о планировании рейсов;

- получает информацию о всех выданных УИР и УИПП.

В рамках ЕФС МКПП предполагается обработка относящихся к пассажирским перевозкам данных, которые представлены в таблице № 2.

Таблица № 2.

№ п.п.	Описание данных	Поставщики информации	Статус данных
1.	Данные о маршрутах, рейсах, расписании, транспортных средствах, допущенных к осуществлению перевозок	Минтранс России Перевозчики	Общедоступные
2.	Данные об остановочных пунктах посадки и высадки пассажиров и иных лиц перевозок для собственных нужд	Минтранс России Операторы остановочных пунктов	Общедоступные

3.	Данные о доступных местах на различных видах транспорта	Перевозчики	Общедоступные
4.	Данные о билетах (перевозочных документах), статусах бронирования и выполнения поездки без персональных данных пассажиров и иных лиц за исключением экипажа транспортного средства	Перевозчики Пассажиры	Контрольная информация
5.	Данные о посадке, высадке и подсчете пассажиров и иных лиц перевозок для собственных нужд	Перевозчики Бортовое оборудование транспортных средств	Контрольная информация
6.	УИПП	Перевозчики Иные участники рынка по поручению и с согласия владельцев данных	Контрольная информация
7.	Данные о персонале (экипаже) транспортных средств	Перевозчики	Контрольная информация
8.	УИР	Перевозчики	Контрольная информация
9.	Данные о местоположении и параметрах движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования	Бортовое оборудование транспортных средств СВП «Платон»	Контрольная информация
10.	Данные мониторинга и учета пассажиров и иных лиц перевозок для собственных нужд	Бортовое оборудование транспортных средств	Контрольная информация
11.	Данные о выявлении, идентификации и фотофиксации транспортных средств категорий М2 и М3 в транспортном потоке во встречном и попутном направлении	Бортовое оборудование транспортных средств	Контрольная информация

Общедоступные данные предоставляются заинтересованным пользователям круглосуточно с использованием веб-портала либо с использованием программных протоколов платформы (API). Контрольная информация может содержать данные ограниченного доступа, которые будут обрабатываться, храниться и защищаться в соответствии с обязательством концессионера по соблюдению установленных законодательством Российской Федерации требований к обработке персональных данных, информации ограниченного доступа в соответствии со статьей 53.2 Федерального закона от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях».

Состав данных ограниченного доступа будет определен на этапе разработки модели угроз.

На основе этих данных ЕФС МКПП обеспечит полноту учета и эффективный информационный обмен между участниками процесса межрегиональных пассажирских перевозок, перевозок пассажиров по заказу и перевозок лиц для

собственных нужд. Органы государственной власти и местного самоуправления могут выступать как источниками, так и пользователями формируемой в ЕФС МКПП информации. Данное решение в рамках создания ЕФС МКПП поддержано крупными операторами специальных автоматизированных систем учета на автомобильном транспорте (агрегаторами), а их предложения вошли в основу концепции.

Состав пользователей ЕФС МКПП, перечень смежных систем, набор обрабатываемых и хранимых данных будет уточнен на этапе разработки технического задания.

## VII. Предложения по внедрению Концепции

### 1. Выбор организационно-правовой схемы реализации.

#### 1.1. Государственный контракт.

Государственный контракт заключается в соответствии с Федеральным законом от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». Механизм создания ЕФС МКПП по государственному контракту подразумевает бюджетное финансирование, что противоречит одному из основных критериев создания системы – «отсутствие бюджетного финансирования при создании и эксплуатации ЕФС МКПП».

Также реализация ЕФС МКПП по государственному контракту имеет следующие ограничения по сравнению с реализацией в формате государственно-частного партнерства:

- необходимость в случае государственного контракта проводить несколько последовательных конкурсов – на проектирование, создание и обслуживание создаваемой ЕФС МКПП, что приводит к более длительным срокам создания, отсутствию единого исполнителя на всех этапах жизненного цикла ЕФС МКПП;

- заключение государственного контракта на длительный срок, превышающий срок бюджетного цикла связано с риском не включения расходных обязательств по такому контракту в закон о бюджете по истечении срока бюджетного планирования;

- отсутствие возможности привлечения внебюджетных средств.

Вышеуказанные ограничения реализации ЕФС МКПП по государственному контракту подтверждают выбор в качестве приоритетного направления механизм государственно-частного партнерства, в том числе по модели концессионного соглашения.

#### 1.2. Механизм государственно-частного партнерства.

Создание ЕФС МКПП может быть реализовано в рамках механизма

государственно-частного партнерства в соответствии с Федеральным законом от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» или Федеральным законом от 13 июля 2015 г. № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», которые позволяют информационным системам выступать в качестве объектов соответственно концессионного соглашения или соглашения о государственно-частном партнерстве (муниципально-частном партнерстве).

При этом привлечение частных инвестиций для реализации проектов в сфере инноваций, транспорта, цифровой трансформации всех отраслей экономики является одним из основных механизмов развития экономики Российской Федерации, позволяющим создать объект с использованием современных информационных технологий при одновременном обеспечении экономии бюджетных средств за счет привлечения в создание и эксплуатацию объекта частных инвестиций.

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

С точки зрения государственного регулирования экономики механизм концессионного соглашения направлен на привлечение организаций частного сектора к реализации ресурсо- и капиталоемких проектов и на повышение уровня жизни населения страны.

Целью использования инструментария концессионного соглашения для реализации проекта создания ЕФС МКПП является обеспечение динамичного социально-экономического развития транспортного комплекса при условии повышения эффективности использования бюджетных средств.

Основные преимущества использования механизма концессионного соглашения для реализации проекта ЕФС МКПП по сравнению с механизмом государственного заказа:

- Привлечение дополнительных финансовых ресурсов. Передача финансовых обязательств по привлечению средств на реализацию инфраструктурных проектов в частный сектор – одно из главных преимуществ государственно-частного партнерства.

- Повышение эффективности эксплуатации и развития ЕФС МКПП. Частный партнер, привлекая финансирование и неся обязательства перед банками и акционерами, заинтересован в увеличении денежных потоков от проекта и повышении эффективности управления им.

- Инновации. Требования к качеству оказания услуг, необходимость

расширения платформ и сервисов в сфере пассажирских перевозок, планируемая цифровизация отрасли в целом способствуют расширению поля для инноваций и привлечению наиболее технологически развитых исполнителей по проекту.

- Снижение рисков по проекту. Передача части рисков по проекту частному партнеру как стороне, способной справиться с ними с меньшими затратами и/или с лучшим результатом, чем публичная сторона.

- Сокращение общих затрат по проекту. Передача как операций по созданию, так и эксплуатации ЕФС МКПП одному лицу (частному партнеру) позволяет ему минимизировать затраты в течение всего срока концессионного соглашения.

Концедентом в рассматриваемом варианте будет являться Российская Федерация в соответствии с пунктом 1 части 1 статьи 5 Федерального закона от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ. По общему правилу от имени Российской Федерации при заключении и исполнении концессионного соглашения выступает Правительство Российской Федерации. Правительство Российской Федерации может назначить федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный исполнять функции концедента по концессионному соглашению путем издания соответствующего распоряжения.

Создание ЕФС МКПП является комплексным проектом, в будущем затрагивающим несколько видов транспорта. Возложение функций концедента на одно из отраслевых федеральных агентств приведет к неизбежному смещению фокуса развития ЕФС МКПП на тот вид транспорта, за который отвечает такое агентство.

Так, в целях соблюдения баланса интересов всех заинтересованных участников и для упрощения интеграции целесообразно возложить полномочия концедента на Минтранс России по концессионному соглашению, заключаемому в целях реализации проекта по созданию и эксплуатации ЕФС МКПП.

Анализ вариантов государственно-частного партнерства по ключевым критериям приведен в таблице № 3.

Таблица № 3

Критерии		Правовая основа	Необходимость бюджетного финансирования (в отношении данного проекта)	Стоимость создания ЕФС МКПП для государства	Возможность привлечения внебюджетных средств
Соглашение о государственно-частном партнерстве	конкурентная процедура	Федеральный закон от 13 июля 2015 г. № 224-ФЗ	отсутствует	минимальная при условии полного покрытия расходов инвестора за счет	есть
	частная инициатива				
Концессионное соглашение	конкурентная процедура	Федеральный закон	отсутствует		есть

	частная концессионная инициатива	от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ		доходов от проекта	
	определение без конкурса				
Государственный контракт		Федеральный закон от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ	обязательно	полная оплата расходов на создание ЕФС МКПП	отсутствует

## 2. Реализация концессионного соглашения в рамках создания ЕФС МКПП.

Для выполнения функций, закладываемых в ЕФС МКПП, в рамках рассматриваемого варианта концессионного соглашения необходимо определение инвестора (концессионера) как оператора ЕФС МКПП, осуществляющего весь цикл задач по ее созданию и эксплуатации, что позволит обеспечить:

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

В соответствии с концессионным соглашением оператор (концессионер) примет на себя обязательства осуществить за счет собственных и привлеченных средств создание ЕФС МКПП, осуществлять эксплуатацию ЕФС МКПП с соблюдением установленных параметров до окончания срока действия концессионного соглашения и деятельность с использованием ЕФС МКПП, включая заключение договоров с перевозчиками, обеспечение информационного взаимодействия ЕФС МКПП с информационными системами уполномоченных федеральных органов исполнительной власти, Российская Федерация (концедент) обязуется предоставить ЕФС МКПП в пользование концессионера и не осуществлять действий, способствующих снижению уровня поступления платы за пользование ЕФС МКПП.

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

- деятельность по сбору, обработке и использованию содержащейся в ней информации в связи с ее назначением;
- управление функционированием ЕФС МКПП, ее развитие и модернизацию

в соответствии с изменениями влияющих на нее факторов и условий;

- техническую эксплуатацию ЕФС МКПП как сложной информационной системы, включая эксплуатацию входящих в состав ЕФС МКПП программно-технических средств.

Предметом концессионного соглашения будет являться создание и эксплуатация концессионером ЕФС МКПП.

На момент формирования организационно-правовой схемы реализации ЕФС МКПП известны следующие ключевые предпосылки и параметры, которые подлежат учету при формировании основных условий концессионного соглашения:

- запуск ЕФС МКПП планируется осуществить с 1 декабря 2020 г.;

- оператор осуществляет создание и эксплуатацию ЕФС МКПП;

- создание и эксплуатация ЕФС МКПП должны осуществляться в соответствии с Требованиями к порядку создания, развития, ввода в эксплуатацию, эксплуатации и вывода из эксплуатации государственных информационных систем и дальнейшего хранения содержащейся в их базах данных информации, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 6 июля 2015 г. № 676 (в непротиворечащей части);

- услуги, оказываемые оператором в рамках концессионного соглашения, являются возмездными для хозяйствующих субъектов – участников рынка пассажирских перевозок;

- финансирование создания ЕФС МКПП будет осуществляться концессионером за счет привлечения собственных или заемных средств;

- на этапе эксплуатации ЕФС МКПП предполагается получение оператором дохода в виде платы от участников рынка за оказание услуг по предоставлению УИР и УИПП в течение срока действия концессионного соглашения.

ЕФС МКПП включает в себя объект концессионного соглашения и иное имущество. Объект концессионного соглашения сразу после ввода ЕФС МКПП в эксплуатацию поступает в собственность Российской Федерации и передается концессионеру во владение и пользование на срок действия концессионного соглашения. Иное имущество с момента его создания или приобретения и до окончания срока действия концессионного соглашения находится в собственности концессионера, а по истечении срока действия концессионного соглашения будет передано в собственность Российской Федерации.

Состав объекта и иного имущества концессионного соглашения определяется на этапе разработки концессионного соглашения.

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

Концессионер осуществляет содержание, текущий ремонт и капитальный



ремонт объекта и элементов, обеспечивая их эксплуатационные и качественные характеристики.

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

В соответствии с условиями концессионного соглашения концессионер вправе использовать ЕФС МКПП и данные, полученные при ее использовании, для предоставления дополнительных услуг, предусмотренных функционалом ЕФС МКПП, перевозчикам, пассажирам или иным участникам рынка пассажирских перевозок. Дополнительный коммерческий потенциал подтверждается примерами возможных дополнительных услуг, например, анализ статистических данных по пассажиропотокам, средней заполняемости транспортных средств и среднего времени оформления предварительной продажи, с целью предложений о наличии потребности в новых маршрутах и рейсах для существующих и новых перевозчиков. Однако полный перечень услуг может быть определен только после анализа каждой из предполагаемых услуг на этапе подготовки концессионного соглашения в силу наличия предубеждений существующих перевозчиков перед использованием статистической информации о пассажирских перевозках. Также будет определен принцип распределения доходов от таких услуг между концедентом и концессионером.

3. «Дорожная карта» внедрения настоящей Концепции для реализации ЕФС МКПП по модели концессионного соглашения (далее – «дорожная карта») приведена в таблице № 4.

Таблица №4

Этап	Мероприятие	Срок исполнения
1.	Разработка, согласование концепции создания ЕФС МКПП в части межрегиональных перевозок автобусами	апрель 2020 г.
2.	Проведение пилотного проекта с использованием прототипа ЕФС МКПП	апрель 2020 г.
3.	Издание проекта Распоряжения Правительства о заключении концессионного соглашения	апрель 2020 г.
4.	Заключение концессионного соглашения	апрель 2020 г.
5.	Разработка программного обеспечения	ноябрь 2020 г.
6.	Разработка и принятие нормативных правовых актов: -на этапе создания ЕФС МКПП -на этапе эксплуатации ЕФС МКПП	декабрь 2020 г. март 2022 г.
7.	Ввод в эксплуатацию ЕФС МКПП	декабрь 2020 г.
8.	Разработка концепции интеграции в платформу ЕФС МКПП междугородных перевозок автобусами в границах одного субъекта Российской Федерации, а также других видов перевозок и видов транспорта	декабрь 2021 г.

## VIII. Предложения по изменению нормативного регулирования автобусных межрегиональных перевозок

Реализация этапа 7 «дорожной карты» (приведена в таблице № 4) потребует внесения изменений в действующие нормативные правовые акты и принятия новых нормативных правовых актов. В частности, должны быть установлены:

1. Понятия и требования к ЕФС МКПП (на этапе создания ЕФС МКПП).
2. Реквизиты электронного билета (багажной квитанции), применяемые при осуществлении пассажирских перевозок по регулярным маршрутам (на этапе эксплуатации ЕФС МКПП).
3. Возможность использования в пассажирских автобусных перевозках электронных билетов (багажных квитанций), все реквизиты которых указаны в электронном виде, а также обязанность объектов транспортной инфраструктуры осуществлять посадку пассажиров в транспортное средство на основании электронного билета путем предъявления пассажиром электронного билета в виде изображения на экране мобильного устройства либо путем предъявления пассажиром документа, удостоверяющего личность (на этапе эксплуатации ЕФС МКПП).
4. Возможность использования электронного билета для доступа в зону досмотра на объектах транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта (на этапе эксплуатации ЕФС МКПП).
5. Запрет на заключение договора фрахтования в отношении части вместимости автобуса, используемого для перевозки пассажиров и иных лиц, равно как и размещение публичной оферты о заключении таких договоров (на этапе эксплуатации ЕФС МКПП).
6. Обязанность перевозчиков, фрахтовщиков и иных лиц, осуществляющих перевозку пассажиров и иных лиц автобусами, а также при следовании автобуса без пассажиров или иных лиц по межрегиональному маршруту (в междугороднем сообщении в границах не менее двух субъектов Российской Федерации, за исключением перевозок между городом федерального значения Москвой и Московской областью, между городом федерального значения Санкт-Петербургом и Ленинградской областью, а также между городом федерального значения Севастополем и Республикой Крым) по получению УИР и (или) УИПП, предоставлению оператору ЕФС МКПП достоверных данных, перечень которых предусмотрен Правительством Российской Федерации (на этапе создания ЕФС МКПП).
7. Запрет осуществления перевозок пассажиров и иных лиц автобусами, а также осуществление следования автобуса по межрегиональному маршруту

(в междугороднем сообщении в границах не менее двух субъектов Российской Федерации, за исключением перевозок между городом федерального значения Москвой и Московской областью, между городом федерального значения Санкт-Петербургом и Ленинградской областью, а также между городом федерального значения Севастополем и Республикой Крым) без получения в установленном порядке УИР и (или) УИПП на каждый рейс и каждого пассажира и иных лиц при перевозках для собственных нужд за исключением экипажа транспортного средства соответственно, а также без предоставления достоверных данных в ЕФС МКПП (на этапе создания ЕФС МКПП).

8. Обязанность перевозчиков формировать до осуществления рейса список пассажиров с указанием УИПП в отношении каждого из пассажиров, если в соответствии с законодательством Российской Федерации персональные данные о пассажирах подлежат передаче в АЦБПДП (на этапе эксплуатации ЕФС МКПП).

9. Обязанность перевозчиков по передаче информации в ЕФС МКПП с технических средств, установленных на транспортных средствах в соответствии с требованиями действующего законодательства Российской Федерации (на этапе эксплуатации ЕФС МКПП).

10. Возможность для перевозчиков и владельцев остановочных пунктов при осуществлении посадки/высадки пассажиров и иных лиц перевозок для собственных нужд применять устройства регистрации посадки/высадки пассажиров, обеспечивающие передачу юридически значимых данных в ЕФС МКПП, с указанием пространственно-временных параметров места посадки/высадки (на этапе эксплуатации ЕФС МКПП).

11. Полномочия Правительства Российской Федерации утверждать:

- порядок создания, развития, ввода в эксплуатацию, эксплуатации и вывода из эксплуатации ЕФС МКПП (на этапе создания ЕФС МКПП);

- правила формирования УИР, УИПП, порядок их выдачи и получения на этапе создания ЕФС МКПП);

- состав и порядок предоставления информации в ЕФС МКПП (на этапе создания ЕФС МКПП);

- порядок хранения, обработки и предоставления информации, содержащейся в ЕФС МКПП, в том числе порядок отнесения информации к общедоступной информации (на этапе создания ЕФС МКПП);

- порядок взаимодействия ЕФС МКПП с государственными информационными системами и иными информационными системами (на этапе создания ЕФС МКПП);

- размер и порядок внесения платы за оказание услуг по выдаче УИР и УИПП (на этапе создания ЕФС МКПП).

12. Расширение перечня информации, передаваемой ЕГИС ОТБ, а именно

обязанность перевозчиков и автовокзалов/автостанций предоставлять в указанную систему УИР и УИПП (на этапе создания ЕФС МКПП).

13. Внесение в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях изменений, устанавливающих санкции за нарушение правил использования ЕФС МКПП (на этапе эксплуатации ЕФС МКПП):

- за несоблюдение требований о получении и использовании УИР и (или) УИПП на каждый рейс и каждого пассажира или иное лицо перевозки для собственных нужд;

- за непредоставление оператору ЕФС МКПП достоверных информации и сведений, установленных Правительством Российской Федерации;

- за заключение договора фрахтования в отношении части вместимости автобуса, используемого для перевозки пассажиров и иных лиц перевозок для собственных нужд, равно как и размещение публичной оферты о заключении таких договоров.

14. Уточнение терминологии, применяемой в нормативных правовых актах, регулирующих пассажирские автомобильные перевозки, в том числе введены понятия рейса для заказных перевозок, УИР, УИПП, ЕФС МКПП и прочие (на этапе эксплуатации ЕФС МКПП).

**ПЛАН ПОДГОТОВКИ**  
проектов нормативных правовых актов,  
обеспечивающих создание и эксплуатацию ЕФС МКПП

Наименование мероприятия	Результат мероприятия	Срок достижения результата мероприятия	Исполнитель
<p>1. Подготовка проекта федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон от 13 июля 2015 г. № 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», устанавливающего:</p> <p>а) понятие ЕФС МКПП;</p> <p>б) полномочия Правительства Российской Федерации по утверждению:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- порядка создания, развития, ввода в эксплуатацию, эксплуатации и вывода из эксплуатации ЕФС МКПП;</li> <li>- правил формирования УИР, УИПП, порядка их выдачи</li> </ul>	<p>Проект федерального закона представлен в Правительство Российской Федерации</p>	<p>45 календарных дней с даты выпуска распоряжения</p>	<p>Минтранс России</p>

2.	<p>и получения;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- состава, порядка предоставления информации в ЕФС МКПП;</li> <li>- порядка хранения, обработки и предоставления информации, содержащейся в ЕФС МКПП, в том числе порядка отнесения информации к общедоступной информации и полномочий оператора в отношении информации, содержащейся в ЕФС МКПП;</li> <li>- порядка взаимодействия ЕФС МКПП с государственными информационными системами и иными информационными системами;</li> <li>- размера и порядка внесения платы за оказание услуг по выдаче УИР и УИПП;</li> <li>в) обязанность лиц, осуществляющих пассажирские перевозки автобусами, по получению УИР и (или) УИПП, предоставлению достоверных данных и сведений, необходимых для функционирования ЕФС МКПП, в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации;</li> <li>г) запрет осуществления перевозок пассажиров и иных лиц автобусами, а также осуществление следования автобусов без пассажиров и иных лиц без получения в установленном порядке уникальных идентификаторов на каждый рейс и каждого пассажира или иное лицо, а также без предоставления информации и сведений в ЕФС МКПП.</li> </ul>	Проект	45 календарных	Минтранс
----	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------	----------------	----------

<p>изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, устанавливающих административную ответственность за нарушение правил использования ЕФС МКПП, включая установление административной ответственности лиц, осуществляющих пассажирские перевозки автобусами по межрегиональным маршрутам перевозок (в междугородном сообщении в границах не менее двух субъектов Российской Федерации, за исключением перевозок между городом федерального значения Москвой и Московской областью, между городом федерального значения Санкт-Петербургом и Ленинградской областью, а также между городом федерального значения Севастополем и Республикой Крым), а также при следовании автобусов без пассажиров и иных лиц перевозки для собственных нужд по межрегиональным маршрутам (в междугородном сообщении в границах не менее двух субъектов Российской Федерации, за исключением перевозок между городом федерального значения Москвой и Московской областью, между городом федерального значения Санкт-Петербургом и Ленинградской областью, а также между городом федерального значения Севастополем и Республикой Крым), за несоблюдение требований о получении и использовании уникальных идентификаторов на каждый рейс и каждого пассажира или иное лицо перевозки для собственных нужд, за непредоставление</p>	<p>федерального закона представлен в Правительстве Российской Федерации</p>	<p>дней с даты выпуска распоряжения</p>	<p>России</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------	---------------



	<p>достоверных информации и сведений оператору ЕФС МКПП, установленных Правительством Российской Федерации.</p>			
3.	<p>Подготовка проекта федерального закона о внесении изменений и дополнений в Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» в части запрета на заключение договора фрахтования в отношении части вместимости автобуса, используемого для перевозки пассажиров и иных лиц перевозки для собственных нужд, равно как и размещение публичной оферты о заключении таких договоров, а также иных положений, необходимых для целей использования ЕФС МКПП.</p>	<p>Проект федерального закона представлен в Правительство Российской Федерации</p>	<p>60 календарных дней с даты выпуска распоряжения</p>	<p>Минтранс России</p>
4.	<p>Подготовка проекта федерального закона о внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, устанавливающих административную ответственность за перевозку пассажиров на основании договора фрахтования части вместимости автобуса или размещение публичной оферты о заключении таких договоров фрахтования.</p>	<p>Проект федерального закона представлен в Правительство Российской Федерации</p>	<p>60 календарных дней с даты выпуска распоряжения</p>	<p>Минтранс России</p>
5.	<p>Подготовка проекта постановления Правительства Российской Федерации, устанавливающего:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- порядок создания, развития, ввода в эксплуатацию, эксплуатации и вывода из эксплуатации ЕФС МКПП;</li> <li>- правила формирования УИР, УИП, порядок их выдачи и получения;</li> </ul>	<p>Проект постановления Правительства Российской Федерации представлен</p>	<p>90 календарных дней с даты выпуска распоряжения</p>	<p>Минтранс России</p>

<ul style="list-style-type: none"><li>- состав и порядок предоставления информации в ЕФС МКПП;</li><li>- порядок хранения, обработки и предоставления информации, содержащейся в ЕФС МКПП, в том числе порядок отнесения информации к общедоступной информации;</li><li>- порядок взаимодействия ЕФС МКПП с государственными информационными системами и иными информационными системами;</li><li>- размер и порядок внесения платы за оказание услуг по выдаче УИР и УИПП.</li></ul>	в Правительство Российской Федерации	
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------	--