СВОДНАЯ ТАБЛИЦА

замечаний и (или) предложений, рассмотренных в ходе публичного обсуждения проекта постановления Совета Министров Республики Беларусь «Об изменении постановления Совета Министров Республики Беларусь от 24 сентября 2008 г. № 1398» (далее – проект постановления)

	Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
1.	Комментарий к фрагменту проекта НПА: Глава : 3 Пункт : 29 Элемент текста : По результатам проведенного конкурса договор об организации автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении заключается автомобильным перевозчиком, признанным победителем конкурса. в зависимости от срока эксплуатации автобусов со дня их изготовления на следующий срок: пять лет для автобусов сроком эксплуатации до пяти лет включительно; три года для автобусов сроком эксплуатации от шести до девяти лет включительно;	TruVas. Пользователь. НОВИЧОК 20.03.2025 09:04:35 Глава 3 пункт 29 (дополнение) Положения: В случае группового лота не понятно по какому автобусу считать срок договора. Приложение 1 к Положению (4. Качественные характеристики автобусов): В данных критериях огромное внимание уделено автобусам выполняющим междугородные перевозки пассажиров. Большинство критериев не актуально для городских перевозок (багажный отсек, wifi, кондиционер, мягкие сиденья и т.д.) Необходимо добавить критерии актуальные для городских перевозок, например наличие сдвижной двери соответствующей НПА, возможность оплаты проезда с использованием электронных систем оплаты(ОПЛАТИ, Беларусбанк), количество посадочных мест, высота салона и т.д. Возможно разделение данного пункта на подпункты (для каждого вида перевозок).	Не учтено. Предусматривается заключение с автомобильным перевозчиком, признанным победителем конкурса, нескольких договоров об организации автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении, в зависимости от срока эксплуатации автобусов. В рамках одного конкурса может определяться лот - право выполнения перевозок по одному или нескольким маршрутам, но не более пяти Данная норма позволяет предоставить право выполнения городских, пригородных и междугородных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении одновременно (при наличии возможности обслуживания), путем включения при проведении конкурсов в лот нескольких маршрутов. Таким образом, один и тот же автобус может использоваться на разных маршрутах в зависимости от расписания движения по маршрутам.	

	Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
2.	Проект постановления в целом	<p>busfor. Пользователь. НОВИЧОК 27.03.2025 10:50:19</p> <p>На право аренды помещения проводится аукцион, на право установки аттракциона - аукцион, магазина - так же. Может и здесь следует сделать так же, а не придумывать велосипед. Заказчик пусть предъявляет требования к подвижному составу (адекватные) и объявляет аукцион на право заключения договора. Неплохие суммы пойдут в бюджет, которые можно потратить на инфраструктуру или замену подвижного состава общественного транспорта данного региона. Гораздо больше пользы будет и никаких судов, жалоб и тд по результатам конкурса. Кто больше средств внёс в развитие региона - тот и получил право. Всё просто!</p>	<p>Не учтено.</p> <p>Предложение не является предметом правового регулирования проекта постановления.</p> <p>Пунктом 1 Указа Президента Республики Беларусь от 26 августа 2008 г. № 444 «О некоторых вопросах проведения конкурсов на право выполнения автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении» в целях обеспечения качественного и безопасного транспортного обслуживания населения, создания условий для добросовестной конкуренции на рынке автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении предоставлены полномочия Совету Министров Республики Беларусь по установлению порядка конкурса на право выполнения автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении.</p>	
3.	Проект постановления в целом	<p>Ваван. Пользователь. НОВИЧОК 27.03.2025 11:59:52</p> <p>Главное это борьба с ростом цен. Перевозка пассажиров это социальная услуга. Бабушке на остановке все равно, какого там года автобус и сколько зарабатывает водитель. Главный критерий при выборе победителя должна быть минимальная ЦЕНА. Ничего ведь делать не нужно, просто выбрать победителя, предлагающего минимальную стоимость услуги. Второе в Беларуси построили новый завод по выпуску автобусов. В Россию падает экспорт. Отдавать предпочтение претендентам с автобусами Белорусского производства. А то, процент продажи белорусских товаров в магазинах всех волнует, а продажей автобусов кто будет заниматься?</p>	<p>Не учтено в части стоимости проезда.</p> <p>Регулирование цен (тарифов) на товары (работы, услуги) осуществляется по перечням, установленным Указом Президента Республики Беларусь от 25 февраля 2011 г. № 72 «О некоторых вопросах регулирования цен (тарифов) в Республике Беларусь».</p>	<p>Учтено в части автобусов белорусского производства.</p> <p>Пункт 1 Критериев оценки конкурсных предложений участников конкурса на право выполнения автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении, установленных приложением 1 к проекту постановления, дополнен частью следующего содержания:</p>

	Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
				«За каждый основной конкурс участника белорусского производства дополнительно начисляется 20 баллов.».
4.	Проект постановления в целом	<p>Vit333. Пользователь. НОВИЧОК 28.03.2025 13:44:56</p> <p>В настоящее время есть множество критериев оценки победителя конкурсных предложений, на право выполнения автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении но, на мой взгляд, отсутствует основополагающий, такой как ценообразование. Перевозка пассажиров в регулярном сообщении является социально-значимой услугой. Конечно здорово, когда идет обновление автопарка и улучшение характеристик автобусов, но это полностью нивелируется повышением цены на десятки процентов, что способно повысить социальную напряженность среди населения пользующегося данной услугой на постоянной (ежедневной) основе. На основании вышеизложенного, прошу сделать обязательным и основным критерии конкурсного предложения в котором будет запрещено повышение цены проезда для населения в течении года после проведения конкурса, а возможность повышения цены проезда, со следующего года, ограничить процентом годовой инфляции в Республике Беларусь. А в случае необоснованного повышения цены перевозчиком автоматически расторгать договор на право выполнения автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении. Не могу припомнить в Республике Беларусь ни одного тендера (конкурса), где цена предоставления услуги не важна.</p>	<p>Не учтено.</p> <p>Регулирование цен (тарифов) на товары (работы, услуги) осуществляется по перечням, установленным Указом Президента Республики Беларусь от 25 февраля 2011 г. № 72 «О некоторых вопросах регулирования цен (тарифов) в Республике Беларусь».</p>	
5.	Проект постановления в целом	<p>Владимир_66. Пользователь. НОВИЧОК 29.03.2025 16:40:47</p> <p>Предлагаю рассмотреть вариант разделить пункт 5 критериев оценки конкурсных предложений отдельно: * за отсутствие у участника грубых нарушений требований и условий осуществления деятельности в области автомобильного транспорта - 30 баллов, * за отсутствие у участника нарушений правил дорожного движения при выполнении автомобильных перевозок пассажиров - 20 баллов. Так как совмещение двух этих категорий не целесообразно. Так как грубые нарушения</p>	<p>Не учтено.</p> <p>Проектом постановления предусмотрено отсутствие у участника грубых нарушений требований и условий осуществления деятельности в области автомобильного транспорта, а также правил дорожного движения при выполнении автомобильных перевозок пассажиров.</p>	

	Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		включают в себя множество важнейших пунктов отвечающих за безопасность перевозки пассажиров на линии. В то время как нарушение правил дорожного движения может быть у водителя, использовавшего в этот момент транспорт для собственных нужд организации, а не на линии с пассажирами.	<p>Автомобильные перевозки пассажиров в соответствии со статьей 4 Закона Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. № 278-3 «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» могут выполняться в нерегулярном или регулярном сообщениях.</p> <p>Основанием для оценки конкурсного предложения по данному критерию является информация филиалов Транспортной инспекции Министерства транспорта и коммуникаций по областям, г. Минску и Минской области, а также органов государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел, предоставляемая в конкурсную комиссию по запросу организатора конкурса.</p> <p>Таким образом, организатором конкурса запрашивается информация о нарушениях, совершенных автомобильным перевозчиком при выполнении автомобильных перевозок пассажиров.</p>	
6.	Проект постановления в целом	<p>Вадим 1223. Пользователь. НОВИЧОК 29.03.2025 16:45:10</p> <p>При выставлении маршрутов на конкурс важно учитывать специфику перевозок. Например, на городских маршрутах нет смысла в автобусах с багажными отделениями, тогда как на междугородних они необходимы. Также, если автобус работает в городе, то важны низкопольность, манёвренность и быстрый пассажирообмен. Если речь о междугороднем маршруте – нужны комфортные сиденья, багажные отсеки и климат-контроль. Критерии оценки транспорта должны зависеть от типа маршрута, иначе могут возникнуть ситуации, когда требования будут либо завышенными,</p>	<p>Не учтено.</p> <p>В рамках одного конкурса может определяться лот - право выполнения перевозок по одному или нескольким маршрутам, но не более пяти</p> <p>Данная норма позволяет предоставить право выполнения городских, пригородных и междугородных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении одновременно (при наличии</p>	

Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
		Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
	<p>либо недостаточными для качественного обслуживания пассажиров. Учитывая все вышесказанное, предлагаю рассмотреть вынести постановлением критерии оценки конкурсных предложений при проведении конкурса на право выполнения автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении отдельно по каждому виду маршрута: городской, пригородный, междугородный. К примеру: 1) Городские маршруты, начисление баллов за:</p> <ul style="list-style-type: none"> * Наличие широкой двери, обеспечивающей более свободный проход в салон автобуса ; * Наличие поручней для более устойчивого выхода с автобуса на остановочном пункте и передвижения в салоне для посадки / высадки ; * Наличие низкого пола ; * Наличие противоскользящего покрытия пола ; * Наличие ступеньки для удобного входа в салон автобуса ; * Количество посадочных мест в салоне автобуса (что крайне важно в моменты высокой загрузки городского транспорта) ; * Наличие аудио-системы в салоне, дающей информацию о следующем остановочном пункте маршрута ; * Наличие электронного табло, указывающего название следующего остановочного пункта и времени до него. (как это сделано к примеру в метро) ; * Баллы за доступность для маломобильных пассажиров <p>• Если перевозчик использует автобусы с удобными подъемниками или пандусами, широкими проходами и специальными местами для людей с ограниченными возможностями. Это повысит доступность транспорта для всех категорий пассажиров ;</p> <p>* и т. д. 2) Пригородные маршруты, начисление баллов за:</p> <ul style="list-style-type: none"> * Наличие поручней для более устойчивого выхода с автобуса на остановочном пункте и передвижения в салоне для посадки / высадки ; * Наличие противоскользящего покрытия пола ; * Наличие ступеньки для удобного входа в салон автобуса ; * Наличие аудио-системы в салоне, дающей информацию о следующем остановочном пункте маршрута ; * Наличие мягкий регулируемых сидений ; * Наличие функционирующего кондиционера в салоне автобуса ; * Наличие сети Wi-Fi, позволяющей пассажирам осуществить бесплатное подключение к Глобальной пользовательской сети интернет ; * и т. д. 3) Междугородные маршруты, начисление баллов за: <ul style="list-style-type: none"> * Расположение всех сидений для пассажиров по ходу движения автобуса (так как поездки длинные и очень многих пассажиров укачивает) ; * Высота салона 	<p>возможности обслуживания), путем включения при проведении конкурсов в лот нескольких маршрутов.</p> <p>Таким образом, один и тот же автобус может использоваться на разных маршрутах в зависимости от расписания движения по маршрутам.</p>	

	Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		<p>автобуса не менее 180 см (что позволяет пассажиру наиболее комфортно ощущать себя во время длительной поездки, а не в замкнутом пространстве) ; * Наличие противоскользящего покрытия пола ; * Наличие мультимедийной системы, позволяющей обеспечить восприятие информационно-развлекательного аудио и видео контента ; * Наличие мягкой регулируемых сидений ; * Наличие подлокотников у сидений (так же не мало важно для комфорта пассажира в дальней поездке) ; * Наличие функционирующего кондиционера в салоне автобуса ; * Наличие багажного отделения за пассажирами в конце салона автобуса (свободное пространство), не обязательно под полом автобуса. Наличие сквозного прохода к багажному отделению для более свободного размещения мест в салоне и доступности пассажиру к своему багажу без выхода на проезжую часть дороги и возможностью достать багаж с салона автобуса. А также, сквозной проход служит и запасным выходом, что не мало важно в любом случае. Так как дверь лучше чем люк ; * Наличие сети Wi-Fi, позволяющей пассажирам осуществить бесплатное подключение к Глобальной пользовательской сети интернет ; * Наличие портативных зарядных отсеков для зарядки мобильных устройств ; * и т. д.</p>		
7.	Проект постановления в целом	<p>Александр10. Пользователь. НОВИЧОК 29.03.2025 16:53:37 Согласен с рассмотрением разделения критериев оценки по видам маршрутов. Также предлагаю добавить баллы при оценке междугородних перевозок за: Логотип перевозчика на автобусе. Это шаг к более прозрачным перевозкам. Так пассажир видит, кто его везёт. Это дисциплинирует перевозчиков и делает рынок более открытым. Когда на автобусе чётко указан перевозчик, пассажирам легче узнать информацию о маршруте, они могут быстро найти контакты для жалоб или предложений. Логотип – это не просто реклама, а инструмент навигации для пассажиров. Особенно это актуально на междугородних маршрутах, где бывает несколько перевозчиков на одном направлении. Это повысит качество сервиса.</p>	<p>Не учтено. Размещение рекламы на транспортном средстве, информации о принадлежности транспортного средства соответствующей организации (индивидуальному предпринимателю), информации о книге жалоб и предложений осуществляется автомобильными перевозчиками в соответствии с требованиями Правил дорожного движения, утвержденными Указом Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. № 551, и Правил автомобильных перевозок пассажиров, утвержденными постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 г. № 972.</p>	

	Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
8.	Проект постановления в целом	<p>Маргарита1023. Пользователь. НОВИЧОК 29.03.2025 21:26:40</p> <p>Сегодня пассажиры привыкли к цифровым сервисам. Отсутствие сайта у перевозчика – это показатель его отсталости и нежелания быть ближе к клиентам.</p> <p>Поэтому хотел бы предложить добавление в критерии оценки начисление баллов перевозчику за наличие собственного интернет-ресурса в течение последних 12 месяцев перед месяцем конкурса.</p> <p>Ведь если у перевозчика есть действующий сайт не менее года, это говорит о его стабильности и прозрачности. Пассажиры могут проверить информацию о маршрутах, водителях, условиях перевозок, а контролирующие органы – оценить, насколько перевозчик открыт и готов соблюдать правила.</p> <p>Плюс открытая информация – это залог доверия.</p> <p>Когда у перевозчика есть сайт, пассажиры могут легко найти расписание, контакты, условия перевозки багажа и животных. Это делает поездки удобнее, а саму компанию – более надёжной. Такой критерий в конкурсе позволит выделить тех, кто действительно заботится о клиенте, а не просто на нем зарабатывает.</p> <p>Собственный интернет-ресурс – это возможность пассажира оперативно связаться с перевозчиком и его командой, а не просто с третьей организацией, которая не владеет толком информацией, а только оформляет бронь. Например, пассажир может узнать о задержке рейса, оставить жалобу или уточнить информацию о поездке – всё это можно сделать напрямую, а не через посредником.</p> <p>Также если компания ведёт сайт более 12 месяцев, значит, она не скрывается, работает официально и открыта для пассажиров. А те, кто только создал сайт перед конкурсом, могут просто пытаться соответствовать требованиям на бумаге, но не в реальности.</p> <p>Онлайн-расписание опять же – это удобство для пассажиров.</p> <p>На сайте перевозчика пассажир может быстро узнать расписание рейсов, возможные изменения, контакты диспетчеров.</p> <p>Добавление этого критерия в конкурс поможет отсеять перевозчиков-однодневок, которые открываются перед конкурсом и быстро исчезают. Надёжные компании</p>	<p>Не учтено.</p> <p>Предложение не является предметом правового регулирования проекта постановления.</p> <p>Обязанность информирования населения о порядке и условиях выполнения автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении определена Законом Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. № 278-3 «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках».</p>	

	Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		<p>готовы работать открыто и предоставлять полную информацию о своей деятельности.</p> <p>Предлагаю такую систему баллов:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Нет сайта или создан менее 12 месяцев назад – 0 баллов. • Сайт работает от 1 до 2 лет – 10 баллов. • Сайт работает от 2 до 3 лет, регулярно обновляется – 30 баллов. • Сайт работает более 3 лет, есть онлайн-бронирование, обратная связь – 50 баллов. 		
9.	Проект постановления в целом	<p>Владимир_66. Пользователь. НОВИЧОК 29.03.2025 21:45:38</p> <p>Предлагаю пункт 29 Положения о порядке проведения конкурса на право выполнения автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении дополнить частями следующего содержания в зависимости от вида выполняемых перевозок (так как износ транспортного средства при использовании на городском, пригородном маршруте больше, практически в два раза, чем при использовании его на междугородних маршрутах): «По результатам проведенного конкурса договор об организации автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении заключается с автомобильным перевозчиком, признанным победителем конкурса, в зависимости от срока эксплуатации автобусов со дня их изготовления на следующий срок: 1) При городских маршрутах: * пять лет для автобусов сроком эксплуатации до пяти лет включительно; * три года для автобусов сроком эксплуатации от шести до девяти лет включительно; * два года для автобусов сроком эксплуатации от десяти лет. 2) При пригородных маршрутах: * семь лет для автобусов сроком эксплуатации до пяти лет включительно; * пять лет для автобусов сроком эксплуатации от шести до девяти лет включительно; * три года для автобусов сроком эксплуатации от десяти лет. 2) При междугородних маршрутах: * десять лет для автобусов сроком эксплуатации до пяти лет включительно; * семь лет для автобусов сроком эксплуатации от шести до девяти лет включительно; * пять лет для автобусов сроком эксплуатации от десяти лет. Так как конструкция транспортного средства позволяет его эксплуатировать длительное время при условии качественного технического обслуживания. Либо использовать предложенные сроки советом министров но операторами пролонгировать договора перевозчикам, проверяя</p>	<p>Не учтено.</p> <p>Определение и расчет износа автобусов, а также порядок продления договора об организации автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении не относится к предмету правового регулирования проекта постановления.</p>	

	Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		пригодность автобуса к осуществлению автомобильных перевозок определенного вида сообщения: городское, пригородное, междугородное. То есть, возложить на операторов обязанность проверки состояния транспортного средства и его соответствие НПА перед продлением договора и в зависимости от состояния автобуса определять срок на который продлевается договор. Тем самым заставляя перевозчика обновлять свой автобусный парк при желании дальше работать на маршруте.		
10.	Проект постановления в целом	<p>Маргарита1023. Пользователь. НОВИЧОК 29.03.2025 21:47:59</p> <p>Считаю, что критерии оценки конкурсных предложений должны содержать баллы за опыт перевозчика. Так как:</p> <p>1. Опытный перевозчик – гарантия стабильности. “Стаж работы перевозчика – важный показатель надёжности. Компании, которые работают на рынке много лет, доказали свою состоятельность, прошли проверки транспортной инспекции, налоговых органов и т. д и знают все нюансы перевозок. Добавление этого критерия в конкурс поможет выделить стабильных и проверенных участников.”</p> <p>2. Скрыться от нарушений – будет не вариант. “Если перевозчик только открылся, сложно сказать, насколько качественно он будет работать. А компании с опытом в 5, 10 и более лет можно проверить по отзывам, истории работы, количеству штрафов. Это поможет исключить недобросовестных перевозчиков, которые могли закрыться из-за нарушений и открыться заново под другим именем.”</p> <p>3. Почему это важно для пассажиров? “Пассажиры хотят ездить с проверенными перевозчиками, которые давно работают и знают, как обеспечить комфорт и безопасность. Если у компании большой стаж, значит, она выжила в конкурентной среде, справляется с требованиями законодательства и умеет решать нестандартные ситуации.”</p> <p>4. Стаж – это не просто цифра, а показатель качества “Перевозчики, которые работают давно, не могут скрыться от проверок, отзывов и оценок пассажиров. Они вынуждены поддерживать свою репутацию. А новые компании могут работать без правил, а потом просто исчезнуть. Поэтому учитывать стаж – логичное решение.”</p>	<p>Не учтено. Проектом постановления предусмотрено, что в случае одинаковой наибольшей общей суммы баллов оценки конкурсных предложений в двух и более участников конкурса победителем конкурса признается участник конкурса с большим опытом работы в области выполнения автомобильных перевозок пассажиров.</p>	

	Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		<p>Проанализировав все вышесказанное предлагаю рассмотреть следующую систему начисления баллов:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Менее 1 года – 0 баллов (недостаточно опыта, сложно проверить репутацию); • От 1 до 3 лет – 10 баллов (перевозчик уже работает, но его стабильность пока под вопросом); • От 3 до 5 лет – 30 баллов (есть опыт, можно оценить качество работы); • От 5 до 10 лет – 50 баллов (доказанная надёжность и стабильность); • Более 10 лет – 70 баллов (перевозчик давно на рынке, его деятельность прозрачна, он прошёл множество проверок). 		
11.	Проект постановления в целом	<p>Вадим 1223. Пользователь. НОВИЧОК 29.03.2025 21:52:08</p> <p>Рассмотрите оценку срока эксплуатации автобуса в зависимости от страны производства. Совершенно неслучайно делать единую оценку ТС только по году выпуска. Ведь каждая страна с разным качеством делает автомобили, а следовательно с разным сроком эксплуатации и надёжностью. И на это есть кучу аргументов: 1. Немецкое качество – это проверенная надёжность. Немецкие автобусы, такие как Mercedes, MAN или Setra, известны высоким качеством сборки, надёжностью и долговечностью. Они могут без проблем эксплуатироваться 10–15 лет, в то время как китайские или российские аналоги часто требуют капитального ремонта уже через 5 лет. 2. Почему пассажиры выбирают европейский транспорт? Когда у пассажира есть выбор между Mercedes 2020 года и новой Газелью 2024 года, он почти всегда выберет Mercedes. Почему? Потому что немецкий транспорт надёжнее, комфортнее и безопаснее. 3. Разные стандарты – это разные сроки эксплуатации. Европейские автобусы проходят жёсткие стандарты качества, экологичности и безопасности. Их производят с расчётом на долгий срок эксплуатации. А вот у китайских, российских и некоторых других марок ресурс работы меньше. Поэтому устанавливать одинаковый максимальный возраст для всех автобусов – нелогично. 4. Китайский автобус через 5 лет и Mercedes через 10 лет – разница очевидна. Европейские автобусы сохраняют высокий уровень надёжности даже спустя 10 лет. Китайские и отечественные аналоги через 5–7 лет начинают требовать частых ремонтов. Поэтому вводить единый срок эксплуатации для всех машин –</p>	<p>Не учтено.</p> <p>Определение и расчет износа автобусов не относится к предмету правового регулирования проекта постановления.</p>	

Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
		Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
	<p>нерационально. 5. Безопасность пассажиров прежде всего Старый Mercedes зачастую безопаснее, чем новый автобус сомнительного производства. Это факт. В нём лучше проработаны системы торможения, стабилизации, аварийной защиты. Поэтому вводить возрастные ограничения без учёта марки – значит снижать безопасность перевозок. 6. Экономичность и ремонтпригодность Европейские автобусы даже в возрасте 7–10 лет экономичны, их легче обслуживать, а детали износостойкие. Китайские же аналоги могут быть дешевле при покупке, но быстро выходят из строя. Включение этого критерия в конкурс поможет выбрать надёжный транспорт. 7. Пример: Mercedes vs. китайский аналог Возьмём, к примеру, Mercedes Sprinter 2019 года и новый китайский автобус 2024 года VANCHE. Который стоя еще на стоянке на продаже в 2024 году (даже есть обзоры на www.youtube.com) уже ржавеет. Что могут подтвердить дилеры в городе Бресте. У Mercedes надёжный двигатель, качественная подвеска, высокие стандарты безопасности. А китайский автобус за 5 лет может растерять половину своих характеристик. Очевидно, что пассажиры предпочтут проверенный вариант. 8. Как можно учитывать этот критерий в конкурсе? Можно предложить такую систему оценки: • Немецкие, шведские, японские автобусы (Mercedes, MAN, Volvo, Setra, Scania, Toyota) – срок эксплуатации до 12–15 лет. • Корейские и американские автобусы (Hyundai, Kia, Ford) – до 10 лет. • Российские и китайские автобусы (ГАЗ, ПАЗ, Yutong, Higer) – до 5–7 лет. В зависимости от этого и определять срок заключения договора. 9. Пассажир должен получать качественный транспорт Люди заслуживают ездить на надёжном и комфортном транспорте. А если мы не будем учитывать страну-производителя и качество автобуса, пассажиры могут получить новые, но ненадёжные машины. В конкурсе важно делать ставку на качество, а не просто на возраст автобуса.</p>		