

СВОДНАЯ ТАБЛИЦА

замечаний и (или) предложений, рассмотренных в ходе публичного обсуждения проекта постановления Совета Министров Республики Беларусь «О мерах по реализации Указа Президента Республики Беларусь от 25 января 2024 г. № 32» (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.		Pilya. Пользователь. НОВИЧОК. 23.04.2024 19:32:26 Добрый день Введите пожалуйста самозанятых, разрешите использовать авто в личных целях с введением реестра, нет возможности установить регистратор с интернетом	Не учтено. 1.Вопрос возможности задействования «самозанятых» при выполнении автомобильных перевозок пассажиров не относится к предмету правового регулирования проекта постановления и Правил автомобильных перевозок пассажиров, утвержденных постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 г. № 972 (далее – Правила № 972). 2. Использование автомобиля-такси для личных целей возможно в случае отсутствия на данном автомобиле элементов оформления и оснащения автомобиля-такси. 3. К техническим средствам видеорегистрации проектом постановления устанавливаются минимальные требования. Порядок съема и хранения данных устанавливается автомобильным перевозчиком.	
2.		Sergio555. Пользователь. НОВИЧОК. 24.04.2024 20:34:27 Использование автомобиля в личных целях!!!Бесплатный хостинг для выгрузки видео с регистратора, регулирование поездок с ребёнком, ведь водитель в любом случае несёт ответственность	Не учтено. 1. Использование автомобиля-такси для личных целей возможно в случае отсутствия на данном автомобиле элементов оформления и оснащения автомобиля-такси. 2. К техническим средствам видеорегистрации проектом постановления устанавливаются минимальные требования. Порядок съема и хранения данных устанавливается автомобильным перевозчиком. Также перевозчик имеет возможность обеспечить хранение на базе республиканского центра обработки данных с использованием объектного облачного хранилища по протоколу, совместимому с «Simple Storage Service» (S3) – услуга «Объектное облачное хранилище». 3. С учетом Правил дорожного движения, утвержденных Указом Президента	

	Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
			Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. № 551, перевозка ребенка в автомобиле-такси допускается без использования удерживающих устройств. В случае отказа водителя в перевозке предусмотрена административная ответственность. Предложение не является предметом правового регулирования проекта постановления.	
3.		Feen. Пользователь. НОВИЧОК. 24.04.2024 21:51:18 Реестр должен быть, вопросов нет... но!! 1) Запрещать индивидуальному предпринимателю использовать автомобиль в личных целях, это ни в какие рамки! Одна машина для работы, вторая в магазин с семьей съездить??? Думайте! 2) Объем памяти флеш-карты для хранения такого количества информации на столь длительный период поддерживает не каждый регистратор, а тот что поддерживает стоит очень дорого, отрегулировать бы сроки или качество записи. 3) Предрейсовый контроль для ИП перевести в ранг самоконтроля. Да и по факту этот контроль ничего не решает! Сугубо формальность и не более! Выйдя за порог кабинета никто не запретит водителю выпить - здесь больше решает момент сознательности. А механик еще больше формальность чем медик, так как определить техническое состояние автомобиля глядя на него - это что то с родни магии!!	Не учтено. 1. Использование автомобиля-такси для личных целей возможно в случае отсутствия на данном автомобиле элементов оформления и оснащения автомобиля-такси. 2. К техническим средствам видеорегистрации проектом постановления устанавливаются минимальные требования. Порядок съема и хранения данных устанавливается автомобильным перевозчиком. 3. Требования об обязательности проведения предрейсового медицинского освидетельствования водителя и контроля технического состояния транспортного средства установлены Законом Республики Беларусь от 5 января 2008 г. № 313-З «О дорожном движении» (далее - Закон о дорожном движении). Установление на уровне Правил № 972 иных, отличных от Закона о дорожном движении требований, не допускается	
4.		Driver. Пользователь. НОВИЧОК. 26.04.2024 12:30:27 Предложения касаются Правил автомобильных перевозок пассажиров (далее – Правила), утверждаемых Постановлением СМ РБ от 30.06.2008 №972 «О некоторых вопросах автомобильных перевозок пассажиров». 1) Пункт 27, абзац 6 (второе предложение): Исходный текст: «Пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, если иное не предусмотрено договором, законодательными актами или международными договорами Республики Беларусь, ...» Предлагаемая редакция: «Пассажир обязуется уплатить установленную договором автомобильной	1. Не учтено. Нормы пункта 27 Правил № 972 соотносятся с нормами статьи 20 Закона № 278-З.	

Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
		Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
	перевозки пассажиров плату за проезд, если иное не предусмотрено законодательными актами или международными договорами Республики Беларусь, ...» Обоснование: Предлагаемая формулировка конкретизирует документы, которыми в соответствии с Гражданским Кодексом Республики Беларусь может устанавливаться плата за проезд при перевозках пассажиров автомобилями-такси. 2) Пункт 159 абзац 2: Исходный текст: «Размер платы за автомобильную перевозку пассажиров автомобилем-такси, заказанную с использованием электронной информационной системы, определяется за посадку в автомобиль-такси, за 1 км оплачиваемого пробега и 1 минуту поездки и устанавливается договором автомобильной перевозки пассажира автомобилем-такси». Предлагаемая редакция: «Размер платы за автомобильную перевозку пассажиров автомобилем-такси, заказанную с использованием электронной информационной системы, определяется за посадку в автомобиль-такси, за 1 км оплачиваемого пробега и 1 минуту поездки». Обоснование. Правилами во втором предложении абзаца 4 пункта 27 уже установлено, что «Автомобильные перевозки пассажиров автомобилями-такси выполняются по договору автомобильной перевозки пассажира автомобилем-такси». 3) Пункт 163, абзац 3: Исходный текст: «безналичные платежи заказчиков автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси за оказанные им услуги по выполнению автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси, прием платежей при оплате автомобильной перевозки посредством электронной информационной системы только с использованием реквизитов банковских платежных карточек;» Предлагаемая редакция: «прием платежей за оказанные услуги по выполнению перевозок автомобилями-такси, заказ и оплата которых осуществляются только посредством электронной	2. Не учтено. В случае реализации возникает правовая неопределенность с учетом того, что электронная информационная система не является средством измерения с точки зрения Закона Республики Беларусь от 5 сентября 1995 г. № 3848-XII «Об обеспечении единства измерений».	Учтено частично. Из абзаца третьего пункта 163 слово «только» исключено

Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
		Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
	информационной системы с использованием реквизитов банковских платежных карточек;». Обоснование. Статьей 1 Закона Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. № 278-3 (далее – Закон № 278-3) определено, что «электронная информационная система – информационная система, зарегистрированная в установленном Советом Министров Республики Беларусь порядке в Государственном регистре информационных систем, посредством которой диспетчер такси или автомобильный перевозчик обеспечивают организацию и управление технологическим процессом выполнения автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси с использованием средств электросвязи и глобальной компьютерной сети Интернет и посредством которой может осуществляться оплата пассажирами выполненных автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси в соответствии с законодательством». Согласно Закону, оплата (наличная и безналичная) транспортных услуг по выполнению перевозок пассажиров автомобилями-такси посредством электронных информационных систем не имеет исключительного применения. Согласно сфере применения Правил (пункт 1) они устанавливают требования к оборудованию автомобилей-такси, при этом выделяют в особую категорию (пункт 13 абзац 7), автомобили-такси «выполняющие автомобильную перевозку пассажиров, заказ и оплата которой осуществляются только посредством электронной информационной системы с использованием реквизитов банковских платежных карточек», что и изложено в предлагаемой редакции по аналогии со всем текстом Правил. 4) Пункт 164, абзац 10: Исходный текст: «при обнаружении неисправностей программной кассы для такси, кассового суммирующего аппарата, совмещенного с таксометром (за исключением водителей автомобилей-такси, выполняющих автомобильные перевозки пассажиров автомобилями-такси, заказанные и оплачиваемые посредством электронной информационной системы только с	4. Не учтено. В автомобилях-такси, выполняющих автомобильные перевозки пассажиров автомобилями-такси, заказанных и оплачиваемых посредством электронной информационной системы только с использованием реквизитов банковских платежных карточек, допускается не использовать кассовое оборудование.	

	Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		использованием реквизитов банковских платежных карточек), принять меры по их устранению (если это не связано с нарушением пломбировки кассового суммирующего аппарата, совмещенного с таксометром, блокировкой программной кассы для такси) или прекратить обслуживание пассажира и незамедлительно доставить автомобиль-такси к месту ремонта кассового суммирующего аппарата, совмещенного с таксометром, программной кассы для такси;». Предлагаемая редакция: «при обнаружении неисправностей программной кассы для такси, кассового суммирующего аппарата, совмещенного с таксометром, или электронной информационной системы* (для водителей автомобилей-такси, выполняющих автомобильные перевозки пассажиров автомобилями-такси, заказанные и оплачиваемые посредством электронной информационной системы только с использованием реквизитов банковских платежных карточек) принять меры по их устранению (если это не связано с нарушением пломбировки кассового суммирующего аппарата, совмещенного с таксометром, блокировкой программной кассы для такси или электронной информационной системы) или прекратить обслуживание пассажира и незамедлительно доставить автомобиль-такси к месту ремонта кассового суммирующего аппарата, совмещенного с таксометром, программной кассы для такси или программно-аппаратных средств электронной информационной системы;». * Под неисправностями электронной информационной системы понимаются - неработоспособность программно-аппаратных средств электронной информационной системы; отсутствие или нестабильное интернет-соединение мобильного устройства коммуникации (телефона, планшета и т.п.) водителя автомобиля-такси с электронной информационной системой; отсутствие или неработоспособность мобильного приложения электронной информационной системы, размещенного на мобильном устройстве коммуникации водителя с электронной информационной системой.		

	Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		Обоснование. При отсутствии предлагаемого текста автомобильные перевозки пассажиров автомобилями-такси, заказанные и оплачиваемые посредством электронной информационной системы только с использованием реквизитов банковских платежных карточек, могут выполняться водителями автомобилей-такси и при неисправной электронной информационной системе (без неё). 5) Пункт 166, абзац 2: Исходный текст: «перевозить пассажиров с неисправными, выключенными (заблокированными) программной кассой для такси или кассовым суммирующим аппаратом, совмещенным с таксометром (за исключением водителей автомобилей-такси, выполняющих автомобильные перевозки пассажиров автомобилями-такси, если автомобильная перевозка заказана и оплачивается посредством электронной информационной системы только с использованием реквизитов банковских платежных карточек);». Предлагаемая редакция: «перевозить пассажиров с неисправными, выключенными (заблокированными) программной кассой для такси, кассовым суммирующим аппаратом, совмещенным с таксометром, или электронной информационной системой (для водителей автомобилей-такси, выполняющих автомобильные перевозки пассажиров автомобилями-такси, если автомобильная перевозка заказана и оплачивается посредством электронной информационной системы только с использованием реквизитов банковских платежных карточек);». Обоснование. При отсутствии предлагаемого текста автомобильные перевозки пассажиров автомобилями-такси, заказанные и оплачиваемые посредством электронной информационной системы только с использованием реквизитов банковских платежных карточек, могут выполняться водителями автомобилей-такси и при неисправной электронной информационной системе (без неё). 6) Пункт 167, абзац 2:	5. Не учтено. В автомобилях-такси, выполняющих автомобильные перевозки пассажиров автомобилями-такси, заказанных и оплачиваемых посредством электронной информационной системы только с использованием реквизитов банковских платежных карточек, допускается не использовать кассовое оборудование.	

	Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		Исходный текст: «получать информацию от водителей о месте нахождения автомобиля-такси после выполнения каждого заказа;». Предлагаемая редакция: «получать информацию от водителей о стоимости выполненной автомобильной перевозки и месте нахождения автомобиля-такси после выполнения каждого заказа;». Обоснование: в части 5 пункта 163 присутствует требование о необходимости ведения учета и хранения информации, в состав которой входит стоимость перевозки. 7) Пункт 169, абзац 9: Исходный текст: «отказаться от оплаты поездки в случае оказания услуги по перевозке с неисправными, выключенными (заблокированными) программной кассой для такси или кассовым суммирующим аппаратом, совмещенным с таксометром, за исключением случаев выполнения автомобильной перевозки пассажиров автомобилями-такси, заказанной и оплачиваемой посредством электронной информационной системы только с использованием реквизитов банковских платежных карточек;». Предлагаемая редакция: «отказаться от оплаты поездки в случае оказания услуги по перевозке с неисправными, выключенными (заблокированными) программной кассой для такси или кассовым суммирующим аппаратом, совмещенным с таксометром, или электронной информационной системой, в случае выполнения автомобильной перевозки пассажиров автомобилями-такси, заказанной и оплачиваемой посредством электронной информационной системы только с использованием реквизитов банковских платежных карточек;».	7. Не учтено. В автомобилях-такси, выполняющих автомобильные перевозки пассажиров автомобилями-такси, заказанных и оплачиваемых посредством электронной информационной системы только с использованием реквизитов банковских платежных карточек, допускается не использовать кассовое оборудование.	Учтено в предлагаемой редакции

	Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		Обоснование. При отсутствии предлагаемого текста при автомобильных перевозках пассажиров автомобилями-такси, заказанных и оплачиваемых посредством электронной информационной системы только с использованием реквизитов банковских платежных карточек, пассажиры не могут отказаться от оплаты при неисправности, блокировке, уклонении от использования электронной информационной системы. 8) Пункт 230, абзац 21: Исходный текст: «проверять перед началом работы возможность использования программной кассы, техническую исправность кассового суммирующего аппарата или кассового суммирующего аппарата, совмещенного с таксометром;». Предлагаемая редакция: «проверять перед началом работы возможность использования программной кассы, электронной информационной системы (для автомобилей-такси, выполняющих автомобильные перевозки пассажиров автомобилями-такси, если автомобильная перевозка заказана и оплачивается посредством электронной информационной системы только с использованием реквизитов банковских платежных карточек), техническую исправность кассового суммирующего аппарата или кассового суммирующего аппарата, совмещенного с таксометром;». Обоснование. При отсутствии предлагаемого текста автомобильные перевозки пассажиров автомобилями-такси, заказанные и оплачиваемые посредством электронной информационной системы только с использованием реквизитов банковских платежных карточек, могут выполняться водителями автомобилей-такси и при неисправной электронной информационной системе (без неё).	8. Не учтено. В случае неисправности (сбоев) электронной информационной системы автоматически невозможно принимать и выполнять заказы.	
5.		NoFearMyFriend. Пользователь. НОВИЧОК. 26.04.2024 17:20:55 1) Выделенные полосы Разрешить автомобилям-такси зарегистрированным в реестре и находящимся "на линии" использовать автобусные полосы	Не учтено. 1. Автомобили-такси не являются маршрутными транспортными средствами. Предложение не является предметом правового регулирования Правил № 972.	

	Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		2) Перевозка детей Разобраться с перевозкой детей без удерживающих устройств. Это небезопасно. И я знаю что по линии ГАИ нас поддержат с этим вопросом. Обратитесь к ним за статистикой смертности детей на дорогах. Если пассажир хочет поехать с ребенком, он может заказать детский тариф. Такая услуга уже давно есть у каждого диспетчера или информационной системы 3) Отказ от поездки На одном из собраний нас (таксистам) было сказано что с введением реестра будет запрещено отказываться от поездок. Нужно ввести перечень причин, по которым водитель может отказать в предоставлении услуги. Пассажиры не всегда могут находиться в трезвом состоянии. Некоторые из них агрессивные, не всегда находятся в адекватном состоянии. Это дело моей безопасности 4) И наконец, введение самоконтроля как писал человек выше	2. С учетом Правил дорожного движения, перевозка ребенка в автомобиле-такси допускается без использования удерживающих устройств. В случае отказа водителя в перевозке предусмотрена административная ответственность. Предложение не является предметом правового регулирования проекта постановления. 3. Не учтено. Основания для отказа автомобильного перевозчика от исполнения договора автомобильной перевозки пассажира уже определены статьей 31 Закона № 278-З и Правилами № 972. 4. Не учтено. Требования об обязательности проведения предрейсового медицинского освидетельствования водителя и контроля технического состояния транспортного средства установлены Законом о дорожном движении. Установление на уровне Правил № 972 иных, отличных от Закона о дорожном движении требований, не допускается	
6.		Попутка. Пользователь. НОВИЧОК. 28.04.2024 00:12:51 1) У общества есть запрос на вид передвижения, который не предусмотрен законами РБ - это попутные поездки. Основное отличие и признак попутных поездок - водитель поедет из точки А в точку Б в любом случае даже если не найдет попутчиков. Попутные поездки это не бизнес и не такси, это всего лишь возможность уменьшить свои расходы на поездку за счет попутчиков. А попутчикам получить дополнительный комфорт в поездке. Попутные поездки законны во многих странах, в том числе и в РФ. В РБ такие поездки вне правового поля. При этом нашими гражданами ежедневно организовывается тысячи таких поездок через телеграм-каналы, вк группы и вайбер.	1. Не учтено. Вопрос не относится к предмету правового регулирования проекта постановления.	

	Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		Мы разработали механизм, которым можно навести порядок в попутных поездках и заключается он в продаже дозволів на поездку через централизованную систему. Т.е. если попутчик и водитель нашли друг-друга и собираются ехать каждый из них должен заплатить дозвол по 1р. Из которых треть идет в бюджет, треть страховка а треть операторам системы. Данный механизм предлагаем запустить на основе разработанного телеграм-бота, которым уже пользуются 65 000 пользователей. Мы продумали все нюансы и готовы за свой счет реализовать механизм предоставив любой контроль со стороны государства. Оставляю телефон для обратной связи - в любой день и время готов презентовать систему на любом уровне!		
7.		Mikhail84. Пользователь. НОВИЧОК. 28.04.2024 18:29:59 1) 14 ноября на белорусском телевидений Президент Беларуси Александр Лукашенко выделил основные задачи в пассажирских перевозках. Обеспечить безопасность пассажирских перевозок, равные условия для всех перевозчиков и уплаченные налоги в государство. Видится, что данный указ в регулировании пассажирских перевозок давно напрашивался, так как вхождение в такси стало слишком простым и не контролируемым. В данный момент не видно, чтоб контролировалась задача Президента о безопасности пассажирских перевозок. Не ясно, как именно реестр будет контролировать безопасность пассажирских перевозок. Основные проблемы, которые привели к неконтролируемому хаосу в пассажирских перевозках - вызваны в первую очередь тем, что основные пункты правил автомобильных пассажирских перевозок прописаны под диспетчера, а несёт ответственность при этом перевозчик. Именно диспетчер способен контролировать с помощью законов цены на тарифы, а не перевозчик исходя из своих затрат и обязательных налогов установленных в Республике Беларусь. В свою очередь диспетчер в борьбе за рынок и пассажира		

	Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		устанавливает тарифы ниже затрат перевозчика, а перевозчик вынужден подстраиваться под условия диспетчера, а затем нести при этом ответственность за безопасность пассажирских перевозок и установленные налоги государством. С помощью данных правил пассажирских перевозок, компания Яндекс установила самые низкие цены на услуги такси во всем СНГ. А чтоб стимулировать водителей вывозить по таким низким тарифам больше заказов, предоставила возможность работать по 16 часов в сутки ограничивая доступ к заказам лишь на 6 часов, что сказывается на безопасности пассажирских перевозок и нарушает режим труда и отдыха, что не контролируется ни каким законом для диспетчера такси. Помимо низких тарифов компания Яндекс установила слишком высокие проценты с заказов не принимая при этом основное участие в перевозке пассажиров и не отвечая при этом за безопасность пассажирских перевозок. Ко всему прочему, компания Яндекс ввела недельные бонусы (необходимо выполнить 207 заказов в неделю), которые невозможно выполнить за неделю не нарушая режим труда и отдыха, в результате чего увеличились аварий с участием такси. А низкие тарифы на услуги такси толкают к выполнению данных бонусов водителей. В связи с этим, что в сфере такси слишком низкие тарифы установленные компанией Яндекс, а согласно правил пассажирских перевозок диспетчер имеет на это полное право, перевозчики вынуждены искать возможности обхода налогов или переработок в такси, которые поощряет компания Яндекс при этом не отвечая за безопасность. Остаётся непонятным, почему данные нарушения продолжаются и диспетчер в том числе не несёт ответственность за безопасность пассажирских перевозок и соблюдения режима труда и отдыха, а контролирующие органы не замечают нарушения со стороны компаний Яндекс и не выполняют главные требования Президента Беларуси о безопасности пассажирских перевозок. В том числе непонятно, почему оплата с заказов по безналичному расчету за выполненные заказы идёт		

	Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		на счета диспетчера Яндекс, а непосредственно на счета перевозчика, которому необходимо держать в должном состоянии автомобиль и оплачивать зарплату работникам. Яндекс перечисляет денежные средства за выполненные заказы лишь раз в неделю, когда именно переводчик несёт всю ответственность за пассажирские перевозки. Возможно ли прописать в правилах пассажирских перевозок: 1. Тарифы на оказания услуг основывались в первую очередь: из затрат перевозчика, зарплат работников, а также налоговой нагрузки на перевозчиков, а не диспетчером, который их устанавливает с учётом того, чтоб контролировать рынок в борьбе за пассажира, что и приводит к разного рода нарушениям и ставит под угрозу безопасность пассажирских перевозок. 2. Добавить ответственность перед диспетчером за соблюдением режима труда и отдыха водителей в соответствии с постановлением 82. 3. Установить, что средства за безналичную оплату услуг перевозок шли непосредственно на счёт перевозчика, а не диспетчера, который не принимает основное участие в перевозках пассажиров.	1. Не учтено. Вопрос не является предметом правового регулирования проекта постановления. Тарифы на автомобильные перевозки пассажиров автомобилями-такси су учётом Указа Президента Республики от 25 февраля 2011 г. «О некоторых вопросах регулирования цен (тарифов) в Республике Беларусь» на уровне государства не регулируются. 2. Не учтено. Вопросы безопасности выполнения автомобильных перевозок пассажиров возлагаются на перевозчика. Водители являются представителями перевозчика. 3. Не учтено. Вопрос не является предметом правового регулирования проекта постановления и находится в плоскости отношений «диспетчер такси – перевозчик».	
8.		DmitriiP. Пользователь. НОВИЧОК. 30.04.2024 09:16:09 1) Создание реестра отчасти нужно дело, но... Выделить отдельно нерегулярные перевозки кат. МЗ, зачем диспетчер если к перевозчику напрямую обращаются клиенты для доставки работников к месту работы, тур поездки за счет профсоюза, и опять таки детские перевозки которые нанимают за счет средств родителей, при заказе через диспетчера дешевле эти услуги не станут - только дороже. 2) По поводу видеонаблюдения: По всем нововведениям это хорошо подходит к такси и маршруткам (в регулярном сообщении) Технически это реализовать на автобусе кат. МЗ очень интересно исходя из слов "Должно обеспечить максимальный угол обзора, включая мест водителя и пассажиров" - 50 пассажирских	1. Не учтено. Правила № 972 не предусматривают установление для автомобильных перевозчиков, выполняющих перевозки пассажиров в нерегулярном сообщении, обязанностей по работе только с диспетчерами. Ограничений на работу перевозчиков непосредственно с заказчиками не устанавливается. 2. Не учтено. Требования по установке средств видеофиксации определены на уровне Указа Президента Республики Беларусь от 25 января 2024 г. № 32 «Об автомобильных перевозках пассажиров» (далее – Указ № 32).	

	Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		мест на 12 метровом автобусе при размещении в проходе камер видеонаблюдения их понадобится примерно 6, для этого нужно 1 видеорегистратор с жестким диском, 6 камер, монитор (для контроля работоспособности), блок питания, отдельный АКБ, и подменный фонд всех составляющих т.к. без видео фиксации нельзя начинать движения, а так же мониторинг в течении всей поездки при стоянках, остановках - зачем это все водителю? его работа Безопасное движение по правилам ПДД. Цель установки камер: контроль за водителем и пассажирами во время движения что они делают? как сообщалось ранее цель установки камер фиксация оплаты за проезд - в нерегулярных перевозках кат М3 оплата за проезд осуществляется оплатой по безналичному расчету или путем расчета в кассе которая в офисе. Если для безопасности на дороге то только видеорегистратор с двумя камерами 1-на в салон и 2-я на дорогу.		
9.		Shalena. Юрист.НОВИЧОК. 30.04.2024 13:59:58 Проектом постановления предусмотрены дополнения в Правила автомобильных перевозок пассажиров, нормами несоответствующими Указу Президента № 32. 1) П. 162 Правил предлагается дополнить обязанностью диспетчеров и перевозчиков включать в Реестр не позднее 10 числа месяца, следующего за отчетным, сведения об учете заказов (выполненных и невыполненных), полученных при организации и управлении технологическим процессом выполнения автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, с использованием информационных систем и ресурсов; обеспечивать включение полных и достоверных сведений, указанных в абзаце шестом настоящего пункта. В случае, если последний день срока включения сведений приходится на нерабочий день, днем окончания срока включения сведений считается ближайший следующий за ним рабочий день. Аналогичные нормы внесены в Положение о государственном информационном ресурсе «Реестр автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении» в части обязанности	1. Не учтено. Согласно части второй статьи 32 Закона № 278-З на автомобильного перевозчика могут быть возложены иные обязанности, установленные Правилами автомобильных перевозок пассажиров, иными актами законодательства и договором автомобильной перевозки пассажира. На основании статьи 27¹ Закона № 278-З диспетчер такси обязан выполнять иные обязанности, установленные Правилами автомобильных перевозок пассажиров, иными актами законодательства и договором об оказании услуг диспетчера такси.	

	Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		диспетчера (заинтересованного лица) по ведению Реестра (п. 15) При этом включение соответствующих требований в Реестр не предусмотрено Указом Президента РБ №32 (п. 1 Указа предусмотрен исчерпывающий перечень сведений, подлежащих включению в Реестр). П. 2.11 Указа предусматривает обязанность диспетчера такси осуществлять фиксацию, вести учет заказов (выполненных и невыполненных), в т.ч. полученных с использованием информационных систем и ресурсов, по форме, определяемой Советом Министров РБ, и в течение 12 месяцев хранить данную информацию, а не включать ее в Реестр. Также п. 162 Правил предлагается установить обязанность диспетчера такси осуществлять централизованный прием заказов, поиск транспортных средств и водителей автомобильных перевозчиков, способных выполнить заказ без нарушений требований законодательства, создающих угрозу причинения вреда жизни и здоровью людей; передавать заказы на выполнение внутриреспубликанских автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении водителям, а также на транспортные средства, периоды работы (эксплуатации) которых включены в Реестр и соответствуют фактическим срокам выполнения заказов; передавать заказы на выполнение перевозок пассажиров автомобилями-такси водителям, а также на транспортные средства, периоды работы (эксплуатации) которых включены в Реестр и соответствуют фактическим срокам выполнения заказов; Диспетчеру такси, автомобильному перевозчику запрещается: передавать заказы на выполнение автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси водителям, а также на транспортные средства, периоды работы (эксплуатации) которых не включены в Реестр автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении и (или) не соответствуют фактическим срокам выполнения заказов.		

Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
		Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
	П. 163. Правил предлагается установить, что электронные информационные системы должны обеспечивать прием заказов от физических лиц и передачу их с указанием кратчайшего маршрута автомобильной перевозки водителям, а также на транспортные средства, периоды работы (эксплуатации) которых включены в Реестр и соответствуют фактическим срокам выполнения заказов; Пунктом 231 Правил предлагается определить, что безопасное выполнение перевозок пассажиров должно обеспечиваться автомобильными перевозчиками, диспетчерами автомобильных перевозок в нерегулярном сообщении, диспетчерами такси, заказчиками автомобильных перевозок пассажиров и операторами автомобильных перевозок пассажиров, дорожными организациями и другими юридическими лицами, осуществляющими транспортную деятельность по перевозке пассажиров. Возможность выполнения заказов на перевозку пассажиров без нарушений, создающих угрозу причинения вреда жизни и здоровью людей определяется диспетчером автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, диспетчером такси посредством наличия сведения об эксплуатации транспортных средств и работе водителей в Реестре. Аналогичные нормы внесены в Положения о государственном информационном ресурсе «Реестр автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении» в части обязанности перевозчиков по ведению реестра и включению соответствующих сведений в Реестр (п. 15.2, 17). Указанные требования имеют неопределенный и трудновыполнимый характер для предпринимателей, содержат категории оценочного характера и многозначную терминологически не оправданную лексику без уточнения толкования конкретных понятий. В частности не определено, какие периоды работы (эксплуатации) транспортных средств и какие сведения о работе водителей являются достаточными для определения возможности выполнить заказ без нарушений		

	Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		требований законодательства, создающих угрозу причинения вреда жизни и здоровью людей. Кроме того, Указом Президента 32 и Законом не предусмотрено включение соответствующих сведений в Реестр и обязанности диспетчера такси контролировать периоды работы (эксплуатации) ТС и время работы водителей. В соответствии с п. 2.12 Указа диспетчеры передают заказы на автомобильную перевозку пассажиров только автомобильным перевозчикам и (или) водителям, сведения о которых включены в Реестр. Соответственно диспетчер должен руководствоваться только информацией о включении или не включении информации о перевозчике и водителе в Реестр. 2. Актуально снятие запрета на использование автомобиля в личных целях, если это транспортное средство является и средством передвижения для личных нужд и средством заработка. 3. При этом необходимо разграничить функции и полномочия агрегаторов автомобильных перевозок и владельцев ЭИС от функций и обязанностей диспетчеров такси, т. к. владелец информационной системы может не являться диспетчером такси или автомобильным перевозчиком, также и агрегаторы автомобильных перевозок не являются диспетчерами такси и в настоящее время их статус законодательно не урегулирован.	2. Не учтено. Использование автомобиля-такси для личных целей возможно в случае отсутствия на данном автомобиле элементов оформления и оснащения автомобиля-такси. 3. Не учтено. «Агрегаторы автомобильных перевозок» и владельцы ЭИС не являются субъектами правоотношений в сфере автомобильных перевозок пассажиров.	
10.		Неравнодушный таксист. Пользователь. НОВИЧОК. Про такси. 30.04.2024 14:59:23 1) В п.2 Проекта постановления устанавливается форма учета заказов (выполненных и невыполненных) для включения в реестр. Это уже третья форма. Сведения в ней практически идентичны сведениям, содержащимся в уже принятых приложениях 6 и 7 Правил. Считаю целесообразным разработать и утвердить одну унифицированную форму отчета о выполненных и невыполненных заказах с внесением либо в реестр, либо в ИМНС. Тем более, что сведения из приложения 6 Правил частично дублируют сведения из приложения 7. В целом присутствует стойкое убеждение, что и уже принятые Правила и предлагаемые изменения сконцентрированы на принципах работы одного	1. Учтено частично. Информация принята к сведению.	1. Откорректирована форма учета заказов.

Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
		Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
	иностранного «сервиса». А ведь большое количество диспетчеров такси работают в соответствии с законодательством, не имея такого продвинутого софта. Для понимания приведу пример: г. Смолевичи (Пинск, Барановичи, Молодечно). Местная диспетчерская служба такси. По телефону «123» звонит заказчик и просит автомобиль-такси по необходимому адресу на имя «Иван». Девушка-диспетчер приняла заказ, зафиксировала его и посредством радиостанции (мобильного телефона, мессенджера) передала его водителю. Водитель сообщил, что прибудет по указанному адресу через 10 мин., приехал, узнал от пассажира адрес точки Б и выполнил перевозку на N-ную сумму. В данном примере нет нарушений нормативных актов. А теперь вопросы: -что должен указывать этот диспетчер такси в ст.14 «Фамилия, инициалы заказчика»? Иван? Зачастую если даже диспетчер уточняет у заказчика: «На какую фамилию?», то слышит в ответ вымышленную «Иванов». Обязанности заказчика сообщать при заказе свои ФИО нет. В чем смысл ст.14 состоящего из «Иван» и «Иванов»? - ст.17 и 18. «Период перевозки. Время начала и время окончания». Из приведенного примера: водитель спустя 10 мин. после принятия заказа прибыл по указанному заказчиком адресу. А дальше возможны варианты. Заказчик уже мог ожидать автомобиль на улице, а мог выйти к автомобилю через 10 мин. Теоретически могла произойти погрузка багажа и могло уйти время на уточнение маршрута. После чего была поездка из точки А в точку Б. Поездка могла быть 3км, а могла быть и 15 км. Диспетчер не располагает информацией о времени начала и окончания перевозки. Что заполнять в этих столбцах? -ст.19-22. «Маршрут перевозки. Вид и стоимость.» Ст. 19 и 20. В чем отличие? Мне не известны случаи подачи автомобиля-такси к одному адресу, а пункт отправления был другой. Ст. 21 и 22. Адрес пункта назначения и согласование маршрута заказчик и водитель произвели при посадке, диспетчер опять же не имеет информации о пункте назначения и о		

	Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		стоимости перевозки. Откуда диспетчеру взять информацию для заполнения ст.19-22, ведь водитель не обязан сообщать диспетчеру о маршруте и о стоимости перевозки -ст.23. «Заказ выполнен/невыполнен». А если в вышеуказанном примере заказчик не вышел к месту подачи автомобиля и после 10 мин. ожидания водитель уехал. Опять же, откуда диспетчеру взять информацию для заполнения этого столбца? И какая была стоимость у этого невыполненного заказа? Откуда вообще может быть стоимость у невыполненного заказа? (если только этот заказ не был сделан посредством ЭИС). Хотелось бы обратить внимание авторов, что все вышеизложенное можно спроецировать и на приложение 6 Правил. Отдельной информацией, запрашиваемой для отчетов по выполненным/невыполненным заказам обладают диспетчеры такси, работающие с использованием программного обеспечения определенного уровня, каковых в Республике Беларусь единицы. 2) Внесенные еще в 2015 году изменения в п. 22 Правил только сейчас вызвали бурный резонанс. В части повышения квалификации водителей не реже одного раза в пять лет по единым программам, соответствующей категории. Есть безусловное понимание, что безопасность перевозок пассажиров стоит во главе. Но нет четкого понимания, чему может научить при вождении 30-ти летний инструктор какого-то образовательного учреждения водителя автомобиля-такси с 20-ти летним стажем. Из текста следует, что авторы проекта, который мы обсуждаем освобождают от этого обучения водителя у которого водительское удостоверение не старше 5-ти лет. Т.е. у этого водителя больше опыта и знаний? А вот у перевозчиков и страховых компаний диаметрально противоположное мнение. Всегда отдается предпочтение более опытному водителю с большим стажем, а страховые взносы у водителей со стажем ниже. Требования нормативных актов водители автомобилей-такси изучают на обучающих курсах. 3) Видеофиксация. С одной стороны, наличие регистратора в салоне способствует установлению	2. Не учтено. Проектом постановления не устанавливаются дополнительных требований по повышению квалификации водителей.	
			3. Не учтено. Обязанность по установке средств видеофиксации регламентирована Указом № 32.	

	Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		истины при разрешении спорных ситуаций. Многие водители, которые устали от подвыпивших дебоширов, самостоятельно их установили, не дожидаясь требований нормативных актов. Но с другой стороны из-за постоянно работающего регистратора конфликтных ситуаций может стать больше. Во многих странах мира регистраторы запрещены даже те, которые снимают обстановку снаружи. Несмотря на то, что закон будет на стороне водителя, объяснить иностранному гостю, что его поведение и разговоры (а возможно переговоры с бизнес-партнерами) станут достоянием какого-то белорусского таксиста будет весьма затруднительно. Да и свои, белорусские пассажиры во время поездки обсуждают между собой и по телефону, свои личные, семейные, деловые вопросы, которые даже теоретически не хотелось бы, чтобы стали известны третьим лицам. С введением видеофиксации поездки в такси судя по всему будут проходить при гробовой тишине. Это нововведение может привести к снижению пассажиропотока в такси. Предлагаю ввести возможность отключения регистратора в салоне в отдельных случаях по требованию пассажира.		
11.		Bavaria Taxi. Пользователь. НОВИЧОК. 30.04.2024 15:04:52 1) Глава 2. Пункт 15. При внутреннем оформлении автомобиля-такси используются буквы и цифры высотой не менее 10 мм, внешнем – не менее 15 мм. Предлагаем изменить пункт 15 на следующую редакцию: При внутреннем оформлении автомобиля-такси используется информационно- читабельный и удобный текст, при внешнем оформлении и буквы и цифры высотой не менее 15мм. Обоснование: Практически невозможно 1 сантиметровым шрифтом описать условия, тарифы и затем попытаться разместить информацию в автомобиле так, чтобы она не мешала водителю и выглядела эстетически комфортно для пассажира, так как не каждый пассажир готов лицезреть таблицу формата А4 и более. 2) 30.04.2024 15:06:42 Комментарий к фрагменту проекта НПА: Глава: 10 Пункт : 163	1. Не учтено. Вопрос требует дополнительной проработки, в том числе с учетом интересов пассажиров. 2. Информация принята к сведению. Определение термина «электронная информационная система» дано в Законе	

Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
		Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
	ЭИС должны обеспечивать: Абзац 2. Глава 10. Пункт 163. Прием заказов от физических лиц и передачу их водителям автомобилей-такси с указанием кратчайшего маршрута автомобильной перевозки; Абзац 3. Глава 10. Пункт 163. безналичные платежи заказчиков автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси за оказанные им услуги по выполнению автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси, прием платежей при оплате автомобильной перевозки посредством электронной информационной системы только с использованием реквизитов банковских платежных карточек; Абзац 8. Глава 10. Пункт 163. информирование водителя, выполняющего автомобильную перевозку пассажиров автомобилями-такси, о способе оплаты автомобильной перевозки пассажира; Из абзацев 2-3-8 пункта 163 следует, что ЭИС не имеет права принимать-передавать заказы с оплатой в иной безналичной форме, кроме как с использованием реквизитов банковских платежных карточек и принимать заказы только от физических лиц, имеющих право на иную форму оплаты, а именно, наличную оплату непосредственно в автомобилях-такси. Соответственно, владелец ЭИС, НЕ ИМЕЕТ ПРАВО сотрудничать с организациями, заключать договора с Юридическими лицами, оплачивающими поездки в безналичной форме, в пользу перевозчика. 3) 30.04.2024 15:09:20 Комментарий к фрагменту проекта НПА: Глава 10 Пункт: 162 Исходя из абзаца 1. Пункта 162. Главы 10 Диспетчер такси или автомобильные перевозчики, самостоятельно выполняющие прием и передачу заказов на выполнение перевозок автомобилями-такси при помощи средств электросвязи и глобальной компьютерной сети Интернет, в том числе посредством электронной информационной системы, обязаны. В данном пункте поставлены в один ряд Диспетчеры и Автомобильные перевозчики, на наш взгляд существует противоречие.	№ 278-З. Исходя из данного определения, возможность заключения договоров с юридическими лицами присутствует. 3. Не учтено. Такие субъекты правоотношений как диспетчер такси и автомобильный перевозчик, самостоятельно обеспечивающий организацию и управление технологическим процессом выполнения им автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси, определены Законом № 278-З. Проектом постановления четко регулируются вопросы предоставления информации о выполненных/невыполненных заказах на автомобильные перевозки пассажиров.	

	Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		Пример: Диспетчеры такси не имеющие собственного автомобильного парка могут самостоятельно выполнять прием и передачу заказов на выполнение перевозок автомобилями-такси, однако не могут выполнять автомобильные перевозки самостоятельно. Автомобильные перевозчики, самостоятельно выполняющие прием и передачу заказов на выполнение перевозок автомобилями-такси могут самостоятельно выполнять автомобильные перевозки. Необходима следующая трактовка Пункта 162. абзаца 1 Диспетчер такси или автомобильные перевозчики, самостоятельно выполняющие прием и передачу заказов, И выполнение перевозок автомобилями-такси при помощи средств электросвязи и глобальной компьютерной сети Интернет, в том числе посредством электронной информационной системы, обязаны Данная трактовка необходима для понимания абзацев 9-10 Пункта 162 в части заполнения отчёта 6, а именно: представлять до 20-го числа месяца, следующего за отчетным кварталом, информацию о выполненных автомобильных перевозках пассажиров автомобилями-такси в виде электронного документа по форме согласно приложению 6 в случае, если диспетчер такси является: юридическим лицом Республики Беларусь, а также если автомобильные перевозчики самостоятельно выполняют прием и передачу заказов на выполнение перевозок автомобилями-такси при помощи средств электросвязи и глобальной компьютерной сети Интернет, в том числе посредством электронной информационной системы, – в соответствующие инспекции Министерства по налогам и сборам по областям и г. Минску в структуре и формате, определенных Министерством по налогам и сборам; Если диспетчер такси не имеет собственного автомобильного парка и не осуществляет самостоятельно перевозки пассажиров, он не		

	Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		сможет корректно заполнить форму приложения 6, а именно: - графа 7 в приложении 6 – указывается дата начала работы на линии (начала смены) в отношении каждого водителя автомобиля-такси. - графа 8 в приложении 6 – указывается время начала работы на линии (начало смены) каждого автомобиля-такси. - графа 12 в приложении 6 – указывается наименование электронной информационной системы, с использованием которой осуществлены заказы, оплаченные с использованием реквизитов банковских платежных карточек; - графа 10 в приложении 6 – указывается количество исполненных заказов автомобилем-такси за смену; - графа 15 в приложении 6 – указывается общая стоимость исполненных заказов - графа 19 в приложении 6 – указывается общее количество отмененных заказов по автомобильной перевозке пассажиров автомобилями-такси (если все заказы выполнены, указывается «0») - графа 24 в приложении 6 – указывается оплаченный по исполненным заказам пробег (в километрах) с пассажирами в отношении субъекта хозяйствования и каждого автомобиля-такси за дату; - строка «ИТОГО: количество исполненных заказов в разрезе каждой ЭИС (по каждому УНП)» за квартал» заполняется в порядке, аналогичном порядку заполнения строки «ИТОГО: количество исполненных заказов в разрезе каждой ЭИС (по каждому УНП) за месяц». Диспетчер не выпускает Экипаж (водитель, автомобиль) из собственного парка, соответственно не может корректно предоставлять информацию по вышеперечисленным графам приложения 6, в особенности ИТОГО: количество исполненных заказов в разрезе каждой ЭИС (по каждому УНП) за месяц, квартал. По нашему мнению: Диспетчер такси с собственной ЭИС, или владелец ЭИС, должен подавать отчет приложение 7. Автомобильные перевозчики, самостоятельно выполняющие прием -передачу и выполнение перевозок автомобилями-такси при помощи		

	Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		средств электросвязи и глобальной компьютерной сети Интернет, в том числе посредством электронной информационной системы, обязаны, отчёт приложение 6 Автомобильные перевозчики, самостоятельно выполняющие прием заказов на выполнение перевозок автомобилями-такси, без права передачи заказов на выполнение иным перевозчиком, не обязаны представлять отчет о выполненных автомобильных перевозках пассажиров автомобилями-такси в случаях, если заказ на осуществление перевозки принят: - с использованием ЭИС, владельцем которой является другой субъект хозяйствования; - без помощи средств электросвязи и сети Интернет (так называемые перевозки "от борта"); - от диспетчера такси. 4) 30.04.2024 15:10:59 Глава 2.Пункт 13. Абзац 3 Автомобиль-такси должен быть окрашен в желтый цвет или иметь по всей длине на боковых поверхностях полосу желтого цвета (ширина полосы желтого цвета на дверях должна быть не менее 200 мм с ее продлением по горизонтальным контурам на всю боковую поверхность автомобиля) и соответствовать требованиям к оформлению согласно приложению 1. Абзац 4 На крыше автомобиля-такси должен быть размещен опознавательный фонарь оранжевого цвета в соответствии с требованиями согласно приложению 2. Абзац 5 Автомобиль-такси должен иметь отличительный знак обслуживания, которым является композиция из квадратов черного цвета, расположенных в шахматном порядке, и который соответствует требованиям согласно приложению 3. Отличительный знак обслуживания наносится на переднюю и заднюю стенки опознавательного фонаря и на передние двери автомобиля-такси. Отличительный знак обслуживания на передних дверях автомобиля-такси должен располагаться на желтой полосе (при ее наличии). Абзац 6 На правую и левую передние двери автомобиля-такси наносятся краткое наименование	4. Не учтено. Для всех автомобилей-такси должны предусматриваться единые требования.	

	Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		(фамилия и инициалы) автомобильного перевозчика, учетный номер плательщика. Предлагаем изменить пункт 13 главы 2 в части абзацев 3,4,5,6 на следующую редакцию: Автомобиль-такси должен быть окрашен в желтый цвет или иметь по всей длине на боковых поверхностях полосу желтого цвета (ширина полосы желтого цвета на дверях должна быть не менее 200 мм с ее продлением по горизонтальным контурам на всю боковую поверхность автомобиля) и соответствовать требованиям к оформлению согласно приложению 1. За исключением автомобилей-такси премиального класса, выполняющих перевозки пассажиров повышенного комфорта. На крыше автомобиля-такси должен быть размещен опознавательный фонарь оранжевого цвета в соответствии с требованиями согласно приложению 2. За исключением автомобилей-такси премиального класса, выполняющих перевозки пассажиров повышенного комфорта. Автомобиль-такси должен иметь отличительный знак обслуживания, которым является композиция из квадратов черного цвета, расположенных в шахматном порядке, и который соответствует требованиям согласно приложению 3. Отличительный знак обслуживания наносится на переднюю и заднюю стенки опознавательного фонаря и на передние двери автомобиля-такси. Отличительный знак обслуживания на передних дверях автомобиля-такси должен располагаться на желтой полосе (при ее наличии). За исключением автомобилей-такси премиального класса, выполняющих перевозки пассажиров повышенного комфорта. На правую и левую передние двери автомобиля-такси наносятся краткое наименование (фамилия и инициалы) автомобильного перевозчика, учетный номер плательщика. За исключением автомобилей-такси премиального класса, выполняющих перевозки пассажиров повышенного комфорта. Обоснование: Руководствуясь сложившейся рыночной ситуацией, где на протяжении более чем 7-ми лет явно выражена классовость и разделенная тарификация перевозок автомобилями-такси, а так		

	Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		же пожеланием большинства пассажиров пользующихся поездками на автомобилях-такси премиального класса и конечно же сточки зрения здравого смысла. Считаем необходимым выделить автомобиль-такси премиального класса и описать в правилах пассажирских перевозок как он должен быть оформлен. В нашем понимании в оформлении достаточно «светофора» СКНО в правом верхнем углу лобового стекла автомобиля, и как в дополнение возвращение к жёлтому государственному номерному знаку.		
12.		БелГо Корп Яндекс. Пользователь. НОВИЧОК 01.05.2024 18:49:47 1) Проект направлен на удаление категории «владелец ЭИС» из правовой системы, что приводит к правовой неопределенности. Категория «владелец ЭИС» появилась в отраслевом Законе в 2017 году как реакция на приход в Беларусь таких агрегаторов, как Uber и Gett. Мировые тенденции в то время показывали (подтверждено обширным исследованием ОЭСР, которое в свое время было предоставлено с переводом в Министерство транспорта Беларуси), что агрегаторы пассажирских поездок по своей сути не являются ни службами такси, ни перевозчиками, ни диспетчерами, ни иными существовавшими на тот момент категориями определения участников рынка. На этапе подготовки отраслевого Закона в 2017 году присутствовавшие агрегаторы давали свои предложения о введении новой категории – «коммерческие транспортные платформы», с определением четкой компетенции, обязанностей и прав, направленные на ясное и четкое сущностное разделение между диспетчерами и агрегаторами. Минтранс Беларуси не принял эти предложения, но Палата Представителей согласилась с доводами и в Закон была включена категория «владельцы ЭИС» с соответствующими обязанностями и регуляторикой. В предложенном Проекте регулятор планирует полностью исключить термин «владелец ЭИС», что не соответствует фактическому состоянию и создаст множество проблем в	1. Не учтено. Владелец электронной информационной системы не является субъектом правоотношений законодательства об автомобильных перевозках пассажиров.	

	Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		правоприменительной практике, исключив из сферы правового регулирования «владельцев ЭИС», включая «Яндекс». Если и делать это, то с точки зрения нормотворчества решение об изменении и удалении категории «владелец ЭИС» должно приниматься сначала на уровне отраслевого Закона, а уже потом на уровне нижестоящих в иерархии нормативных правовых актов.		
		2) Исходный текст: Форма Приложение № 1 Предлагаемая редакция: Исключить Приложение № 1 Обоснование: Чрезмерная необоснованная нагрузка на субъекты хозяйствования по выгрузке данных, которые уже подаются в налоговые органы Республики Беларусь в соответствии с Постановлением от 30.06.2008 N 972 “О некоторых вопросах автомобильных перевозок пассажиров” (далее по тексту - Постановление № 972), а также с учетом выполнения требования Указа Президента Республики Беларусь от 18.10.2022 N 368. Как представляется, государственные органы Республики Беларусь могут выстроить процесс межведомственного обмена данными. Доступность персональных данных, в которых нет необходимости государственным органам для выполнения своих служебных обязанностей.	Не учтено. В соответствии с подпунктом 2.11 пункта 2 Указа №32 при организации и управлении технологическим процессом выполнения автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении автомобильный перевозчик, диспетчер автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, диспетчер такси обязаны осуществлять фиксацию, а также вести учет заказов (выполненных и невыполненных), в том числе полученных с использованием информационных систем и ресурсов, по форме, определяемой Советом Министров Республики Беларусь, и в течение 12 месяцев хранить данную информацию. Учитывая изложенное, Указом № 32 предоставлены полномочия на определение одной формы учета и ведения заказов для различных субъектов транспортной деятельности, а не нескольких форм. Наличие единой формы учета и ведения заказов вызвано необходимостью автоматизированной обработки Реестром фиксируемых данных и последующего наведения порядка в сфере передачи заказов на перевозку пассажиров в нерегулярном сообщении. В соответствии с пунктом 5 Указа № 32 в целях ведения реестра должностным лицам Транспортной инспекции предоставлено право на безвозмездной основе запрашивать и получать без согласия физических лиц информацию, содержащую персональные данные от индивидуальных предпринимателей и юридических лиц.	

Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
		Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		Пунктом 6 Указа № 32 установлен перечень входящих в реестр сведений, относящихся к персональным данным физических лиц. В соответствии с пунктом 11 указанного перечня в Реестр должны входить сведения о приеме (передаче) заказов на выполнение автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении. Учитывая изложенное, а также тот факт, что владельцы ЭИС не являются субъектами правоотношений, предусмотренными Указом № 32, данным законодательным актом не предусмотрена возможность использования в целях ведения Реестра форм отчетов, предоставляемых в Министерство по налогам и сборам.	
	3) Исходный текст Проекта: «осуществлять в круглосуточном режиме централизованный прием заказов на выполнение автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси, поиск автомобилей-такси и водителей автомобильных перевозчиков, способных выполнить заказ без нарушений требований законодательства, создающих угрозу причинения вреда жизни и здоровью людей;» Предлагаемая редакция: «осуществлять в круглосуточном режиме (при технической возможности) централизованный прием заказов на выполнение автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси, поиск автомобилей-такси и водителей автомобильных перевозчиков» Обоснование: Круглосуточный централизованный режим передачи возможен при стабильной работе операторов сети Интернет, операторов связи на территории Республики Беларусь (а как известно перебои случаются). 2. в абз.2. п.231 и п.231* прилагаемого проекта уже включена норма о безопасности и мерах ее обеспечения со стороны диспетчеров. Текущая редакция создает предпосылки к неточным разграничения ответственности между участниками транспортной деятельности.	Не учтено. Действующей редакцией абзаца пятого части первой пункта 162 Правил № 972 предусмотрена обязанность по осуществлению в круглосуточном режиме централизованного приема заказов на выполнение автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси, поиска автомобилей-такси, способных выполнить заказ, и передачу заказов водителям автомобилей-такси автомобильных перевозчиков. Выполнение указанной нормы в части осуществления централизованного приема и передачи заказов в круглосуточном режиме не характеризуется наличием какой – либо проблематики, в том числе связанной с поступлением жалоб от граждан и юридических лиц. При этом перебои в стабильной работе операторов сети Интернет и операторов связи могут быть отнесены к форс-мажорным обстоятельствам и освобождают от ответственности по имевшимся обязательствам диспетчеров такси, а также автомобильных перевозчиков, самостоятельно выполняющих прием и передачу заказов. Предлагаемое к включению в нормативное правовое предписание с оговоркой «при	

	Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
			технической возможности» может свободно толковаться различными субъектами хозяйствования и использоваться с целью одностороннего отказа в предоставлении услуг пассажирам. Установленная абзацем пятым части первой пункта 162 Правил № 972 обязанность по поиску при помощи средств электросвязи и глобальной компьютерной сети Интернет, в том числе посредством электронной информационной системы автомобилей-такси, способных выполнить заказ требует конкретизации. Так, в соответствии с пунктом 6 статьи 11 Закона Республики Беларусь от 9 января 2002 г. № 90-З «О защите прав потребителей» потребитель имеет право на то, чтобы результат работы, услуга при установленных условиях использования результата работы, услуги был безопасен для жизни, здоровья, имущества потребителя и окружающей среды. Требования, которые должны обеспечивать безопасность услуги являются обязательными и устанавливаются в соответствии с законодательством, техническими регламентами Таможенного союза, техническими регламентами Евразийского экономического союза. Создание Реестра предоставляет дополнительную возможность диспетчерам автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, диспетчерам такси обеспечивать в пределах компетенции безопасность автомобильных перевозок пассажиров. Так, в соответствии с предлагаемым редакцией пункта 231 Правил № 972 возможность выполнения заказов на перевозку пассажиров без нарушений, создающих угрозу причинения вреда жизни и здоровью людей определяется диспетчером автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, диспетчером такси посредством наличия сведений об	

	Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
			эксплуатации транспортных средств и работе водителей в Реестре. В настоящее время заказы на перевозку пассажиров в массовом порядке передаются диспетчерами на транспортные средства, а также водителям, не соответствующим требованиям законодательства и не способным выполнить заказ без нарушений. При этом ряд диспетчеров обосновывает свою позицию тем, что автоматическая работа ЭИС является информационной услугой. Согласно части второй подпункта 2.16 пункта 2 Указа № 32 распространение информации в случаях, передачи заказов на выполнение автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении автомобильным перевозчикам, сведения в отношении транспортных средств и (или) водителей которых не включены в реестр запрещается. Предлагаемая к включению в Правила № 972 редакция пунктов 231, 231¹ регламентирует кем, каким образом и в какой части обеспечивается безопасная перевозка пассажиров. При этом обязанности, установленные пунктом 162 Правил № 972, содержат в себе специальные нормы касающиеся использования средств электросвязи и глобальной компьютерной сети Интернет, включая электронные информационные системы. Учитывая изложенное, пункты 231, 231¹ Правил № 972 содержат общие нормы, касающиеся обеспечения безопасного выполнения автомобильных перевозок пассажиров, в то время как в пункте 162 Правил № 972 закреплены специальные обязанности субъектов транспортной деятельности использующих средства электросвязи и глобальную компьютерную сеть Интернет, включая электронные информационные системы. Закрепленные в пункте 162 Правил № 972 обязанности не исключают необходимости выполнения требований пунктов 231, 231¹	

Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
		Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		Правил № 972, являясь корреспондирующими по отношению к правам потребителей, закрепленным пунктом 6 статьи 11 Закона Республики Беларусь от 9 января 2002 г. №90-3 «О защите прав потребителей».	
	4) Исходный текст Проекта: «включать не позднее 10-го числа месяца, следующего за отчетным в Реестр сведения об учете заказов, полученных при организации и управлении технологическим процессом выполнения автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси с использованием информационных систем и ресурсов по форме, установленной Советом Министров Республики Беларусь;» Предлагаемая редакция: исключить Обоснование: 1. Чрезмерная необоснованная нагрузка на субъекты хозяйствования по выгрузке данных, которые уже подаются в налоговые органы Республики Беларусь в соответствии с Постановлением № 972 а также с учетом выполнения требования Указа Президента Республики Беларусь от 18.10.2022 N 368. Как представляется, государственные органы Республики Беларусь могут выстроить процесс межведомственного обмена данными. 2. Доступность персональных данных, в которых нет необходимости государственным органам для выполнения своих служебных обязанностей.	Не учтено. Пунктом 6 Указа № 32 установлен перечень входящих в реестр сведений, относящихся к персональным данным физических лиц. В соответствии с пунктом 11 указанного перечня в Реестр должны входить сведения о приеме (передаче) заказов на выполнение автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении. Согласно пункту 5 Указа № 32 в целях ведения реестра должностным лицам Транспортной инспекции предоставлено право на безвозмездной основе получать такие сведения от индивидуальных предпринимателей и юридических лиц. Указанные сведения необходимы для выполнения возложенных на Транспортную инспекцию задач по осуществлению контроля за соблюдением производителями транспортных работ и услуг законодательства в области транспортной деятельности. Информация о выполненных автомобильных перевозках пассажиров автомобилями-такси представляется в МНС до 20-го числа месяца, следующего за отчетным кварталом. Указанные сроки являются актуальными для целей налогообложения. При этом они не позволяют принимать меры, предусмотренные законодательством, в отношении водителей, допустивших административные правонарушения, а также пресекать противоправную деятельность, связанную с регистрацией фирм-однодневок. Владельцы ЭИС не являются субъектами правоотношений, деятельность которых регулируется Указом № 32, в связи с чем возможность использования отчетов,	

Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
		Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		предоставляемых ими в МНС не предусмотрена для целей ведения Реестра.	
	5) Исходный текст Проекта (дополнительный абзац п.163) «наличие внешних пользователей: Транспортная инспекция, Комитет государственного контроля, налоговые органы.»; Предлагаемая редакция: «наличие внешних пользователей: КГБ, ОАЦ»; Обоснование: Недопустимо предоставление доступа широкому кругу лиц к информации, которая может использоваться в коррупционных целях или против национальной безопасности.		Дополнительный абзац исключен из Проекта постановления
	6) Исходный текст: отсутствует Предлагаемая редакция: исключить абз.6 п.163 Постановления № 972 следующего содержания: «Передачу до 20-го числа месяца, следующего за отчетным кварталом, полной и достоверной информации о выполненных автомобильных перевозках пассажиров автомобилями-такси, заказанных с использованием электронной информационной системы, предоставляемой владельцем данной системы, по форме согласно приложению 7 в соответствующие инспекции Министерства по налогам и сборам по областям и г. Минску в структуре и формате, определенных Министерством по налогам и сборам. В случае, если последний день срока представления информации приходится на нерабочий день, днем окончания срока представления информации считается ближайший следующий за ним рабочий день;» Обоснование: Если предложения не будут услышаны и регулятор продолжит курс на удаление любых упоминаний категории «владелец ЭИС», то тогда необходимо отменять и обязанность подачи сведений по Приложению 7, т.к. нет категории, не должно быть и обязанности, а также это создает чрезмерную необоснованную нагрузку на субъекты хозяйствования по выгрузке данных, которые уже подаются в налоговые органы Республики Беларусь в соответствии с Постановлением № 972.		Учтено. Абзац 7 (!) п.163 Постановления № 972 исключен

Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
		Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
	7) Исходный текст Проекта (абз.2 п.231*): «размещать на территории Республики Беларусь информационные системы и ресурсы, используемые для осуществления приема и передачи заказов на выполнение внутриреспубликанских автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, а также автомобилями-такси, обеспечивать наличие сведений о них в Реестре;» Предлагаемая редакция: исключить. Обоснование: Требование о размещении информационных ресурсов в Национальном сегменте соответствуют следующим целям: обеспечения защиты интересов личности, общества и государства в информационной сфере, создания условий для дальнейшего развития национального сегмента глобальной компьютерной сети Интернет, повышения качества и доступности предоставляемой гражданам и юридическим лицам информации о деятельности организаций и интернет-услуг, и не связаны с обеспечением безопасного выполнения автомобильных перевозок пассажиров и исключения случаев создания угрозы причинения вреда жизни и здоровью людей. Т.е. данный пункт противоречит Указу № 60 от 01.02.2010 № 60 "О мерах по совершенствованию использования национального сегмента сети Интернет".	Не учтено. Предлагаемая к включению в Правила автомобильных перевозок пассажиров редакция пункта 231¹ разработана в развитие Указа № 32, который в свою очередь издан в целях обеспечения безопасности автомобильных перевозок пассажиров.	
	8) Исходный текст Проекта (п. 244): «Контроль за выполнением требований по обеспечению безопасности автомобильных перевозок осуществляется уполномоченными лицами автомобильных перевозчиков, диспетчерами автомобильных перевозок в нерегулярном сообщении, диспетчерами такси, операторами автомобильных перевозок пассажиров, а также соответствующими государственными органами (организациями), местными исполнительными и распорядительными органами в пределах их компетенции». Предлагаемая редакция: «Контроль за выполнением требований по обеспечению безопасности автомобильных перевозок осуществляется уполномоченными	Не учтено. Согласно статье 1 Закона Республики Беларусь от 5 мая 1998 г. № 140-З «Об основах транспортной деятельности» (далее – Закон № 140-З): транспортная деятельность – совокупность организационных и технологических операций по перемещению грузов, пассажиров и багажа автомобильным транспортом, другие связанные с перевозкой транспортные работы и услуги, выполняемые (оказываемые) на договорной основе или иных законных основаниях; производители транспортных работ и услуг – юридические лица и индивидуальные предприниматели, Республика Беларусь в	

	Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		лицами автомобильных перевозчиков, операторами автомобильных перевозок пассажиров, а также соответствующими государственными органами (организациями), местными исполнительными и распорядительными органами в пределах их компетенции». Обоснование: Предложенное возложение на диспетчеров автомобильных перевозок в нерегулярном сообщении, диспетчеров такси ответственности по контролю за безопасностью автомобильных перевозок противоречит функциям, возможностям и сфере ответственности диспетчеров. Диспетчеры имеют объективную возможность контролировать только выполнение своих обязанностей перед автомобильными перевозчиками в рамках заключенных с ними договоров, а также требований, которые Правила предъявляют непосредственно к диспетчерам. В отношении водителей, автомобильных перевозчиков и используемых для перевозок транспортных средств диспетчер может контролировать только факт их включения в Реестр для определения возможности передачи заказа на выполнение автомобильной перевозки. Для избежания рисков расширительного толкования данного положения предлагается возложить контроль за безопасностью перевозок на автомобильных перевозчиков (как субъектов, непосредственно осуществляющих перевозки), операторов автомобильных перевозок и государственные органы (как субъектов, обязанных осуществлять такой контроль в силу своих полномочий и компетенции).	лице уполномоченных государственных органов и организаций, ее административно-территориальные единицы, иностранные государства, осуществляющие транспортную деятельность. Статьей 1 Закона № 278-3 установлено, что диспетчер автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, диспетчер такси - юридическое лицо, оказывающее услуги по организации и управлению технологическим процессом выполнения автомобильных перевозок пассажиров. Учитывая изложенное, диспетчеры автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении и диспетчеры такси являются производителями транспортных работ и услуг. В соответствии со статьей 1 Закона № 140-3 безопасность транспортной деятельности - состояние транспортной деятельности, при котором обеспечена минимальная вероятность возникновения опасности для жизни, здоровья и имущества граждан Республики Беларусь, иностранных граждан и лиц без, имущества юридических лиц Республики Беларусь, иностранных и международных юридических лиц (организаций, не являющихся юридическими лицами), Республики Беларусь, ее административно-территориальных единиц, иностранных государств, а также для окружающей среды. Согласно пункту 6 статьи 11 Закона № 90-3 потребитель имеет право на то, чтобы результат работы, услуга при установленных условиях использования результата работы, услуги был безопасен для жизни, здоровья, имущества потребителя и окружающей среды. Требования, которые должны обеспечивать безопасность услуги являются обязательными и устанавливаются в соответствии с законодательством, техническими регламентами Таможенного	

	Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
			союза, техническими регламентами Евразийского экономического союза. Таким образом диспетчеры автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, диспетчеры такси являясь производителями транспортных работ и услуг, обязаны обеспечивать в пределах компетенции минимальную вероятность возникновения опасности для жизни, здоровья и имущества граждан, т.е. безопасность транспортной деятельности. В соответствии с предлагаемой к включению в Правила автомобильных перевозок пассажиров редакцией пункта 231 возможность выполнения заказов на перевозку пассажиров без нарушений, создающих угрозу причинения вреда жизни и здоровью людей определяется диспетчером автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, диспетчером такси посредством наличия сведений об эксплуатации транспортных средств и работе водителей в Реестре.	
		9) Исходный текст Проекта (п.246) «Диспетчер автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, диспетчер такси и автомобильный перевозчик несут субсидиарную имущественную ответственность за причинение вреда жизни или здоровью пассажира, если причинение такого вреда связано с передачей заказа автомобильному перевозчику, его транспортному средству либо водителю, не способному выполнить заказ без нарушений, создающих угрозу причинения вреда жизни и здоровью людей.» Предлагаемая редакция: «Диспетчер автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, диспетчер такси несут субсидиарную имущественную ответственность за причинение вреда жизни или здоровью пассажира, если причинение такого вреда связано с передачей заказа автомобильному перевозчику, его транспортному средству либо водителю, сведения о которых не включены в Реестр». Обоснование:	Не учтено. В соответствии с предлагаемой к включению в Правила автомобильных перевозок пассажиров редакцией пункта 231 возможность выполнения заказов на перевозку пассажиров без нарушений, создающих угрозу причинения вреда жизни и здоровью людей определяется диспетчером автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, диспетчером такси посредством наличия сведений об эксплуатации транспортных средств и работе водителей в Реестре. Таким образом, формулировка, используемая в пункте 246 Правил автомобильных перевозок пассажиров – «не способному выполнить заказ без нарушений, создающих угрозу причинения вреда жизни и здоровью людей», тождественна предлагаемой группой компаний Яндекс формулировке – «сведения о которых не включены в Реестр».	

Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
		Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
	Норма приведена в соответствии с п.231 и п.231* настоящего проекта Постановления с целью исключения вольного толкования при применении данной нормы служебными лицами. Ответственность автомобильного перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира уже предусмотрена действующим законодательством.		
	10) Исходный текст: в приложении 7 к этим Правилам: «в названии слова «представляемая владельцем данной системы» исключить, слова «владельца электронной информационной системы» заменить словами «автомобильного перевозчика, в том числе самостоятельно выполняющих прием и передачу заказов на выполнение автомобильных перевозок пассажиров, диспетчера такси»; слова «Владелец электронной информационной системы» словами «Руководитель организации или уполномоченное (индивидуальный предприниматель)» Предлагаемая редакция: исключить Обоснование: Если предложения не будут услышаны и регулятор продолжит курс на удаление любых упоминаний категории «владелец ЭИС», то тогда необходимо отменять и обязанность подачи сведений по Приложению 7, т.к. нет категории, не должно быть и обязанности, а также диспетчер такси и автомобильные перевозчики уже предоставляет все необходимые для МНС данные посредством предоставления отчета по форме Приложения № 6. Предоставление отчета по форме Приложения № 7 лишь дублирует информацию, нагружая субъектов хозяйствования заниматься выгрузкой и передавать очередной массив данных без объективной необходимости для государственных органов Республики Беларусь.		Проектом постановления исключается Приложение 7 к правилам № 972
	11) Исходный текст: п. 5.34 Единого перечня административных процедур, осуществляемых в отношении субъектов хозяйствования, утвержденный постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 24 сентября 2021 г. № 548, содержат сроки для включения в реестр - 15 рабочих дней; для внесения изменения в сведения в реестре - 10 рабочих дней.	Не учтено. Проектом постановления предусмотрены максимально возможные сроки проведения административных процедур. Наличие указанных сроков связано с возможностью постановки программного обеспечения информационных ресурсов, с которыми планируется осуществление	

	Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		Предлагаемая редакция: для включения в реестр - 3 рабочих дня; для внесения изменения в сведения в реестре - 1 рабочий день. Обоснование: Заявленные сроки 15 рабочих дней (не календарных) соответствуют 3 календарным неделям, изменения в реестр вносятся в течение 10 рабочих дней, что соответствуют 2 календарным неделям. Установленные сроки противоречат задачам создания автоматизированного формата работы Реестра, а также создают препятствия для осуществления предпринимательской деятельности. Трудовое законодательство не содержит возможности заключения трудового договора под условием. При этом только уже заключенный трудовой договор может быть рассмотрен для включения водителя в реестр. Следовательно, создастся ситуация, когда перевозчики будут вынуждать водителей с первого дня уходить в неоплачиваемый социальный отпуск, дожидаясь включения в реестр, либо нести экономически не оправданные затраты, выплачивая трудоустроенному, но не работающему водителю до 3 недель вынужденного простоя (и до 2 недель при любом изменении реестровых данных). Норма приводит к уменьшению налоговых поступлений и отчислений в ФСЗН, а также может нарушать ст.41 Конституции Республики Беларусь, в которой государством гарантируется создание условий для полной занятости населения.	информационного взаимодействия Реестра, на техническое обслуживание. Так, например, в июле 2021 года Транспортная инспекция столкнулась с невозможностью использования сведений автоматизированной информационной системы Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел в связи с ее нахождением на техническом обслуживании в течении 15 рабочих дней. Указанный период не является показательным, так как на восстановление программного обеспечения, как правило, требуются более короткие сроки. В тоже время техническим заданием на разработку программного обеспечения Реестра предусмотрена автоматическая проверка всех представленных сведений в течении 3 минут. Исключение составляет визуальный осмотр 5 фотографий транспортного средства, на осуществление которого потребуется около 1 минуты. Таким образом при должном функционировании информационного обмена фактическое общее время проведения административной процедуры займет около 4 минут.	
		12) Исходный текст: п. 9. Положения о государственном ресурсе «Реестр информационном автомобильных перевозок пассажиров нерегулярном сообщении»: «номер, дата заключения, срок действия трудового договора». Предлагаемая редакция: «номер, дата заключения, срок действия трудового договора, гражданско-правового договора». Обоснование: Предложенное законодателем ограничение в виде оформления трудовых отношений между автомобильным перевозчиком и водителей, как единственной узаконенной формы отношений,	Не учтено. Законодательством Республики Беларусь не предусмотрена возможность заключения перевозчиками гражданско-правовых договоров с водителями на осуществление перевозок пассажиров. В настоящее время перевозчиками вместо заключения трудовых договоров притворно оформляются договоры подряда и договоры комиссии. Статьей 171 Гражданского кодекса (далее – ГК) предусмотрено, что мнимая сделка, то есть сделка, совершенная лишь для вида, без намерения создать соответствующие ей	

Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
		Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
	противоречит ст. 13 Конституции Республики Беларусь: «Государство гарантирует всем равные возможности свободного использования способностей и имущества для предпринимательской и иной не запрещенной законом экономической деятельности. Государство осуществляет регулирование экономической деятельности в интересах человека и общества;», а также противоречит основополагающим принципам гражданского законодательства (участники гражданско-правовых отношений свободны в заключении договоров). Правила автомобильных перевозок пассажиров – документ, который не может вносить изменения в Конституцию и Гражданский кодекс. Для большинства водителей использование такого базового навыка, как управление автомобилем для целей получения дохода, является временным выходом в периоды отсутствия постоянной работы или освоения новой профессии, а также дополнительным доходом в виду низкооплачиваемой основной работы. Длительность процесса оформления трудовых отношений, нежелание показывать свои дополнительные работы основному нанимателю может привести к оттоку водителей из сферы перевозок.	юридические последствия, а также притворная сделка, то есть сделка, которая совершена с целью прикрыть другую сделку, ничтожна. К сделке, которую стороны действительно имели в виду, с учетом существа сделки применяются относящиеся к ней правила. Таким образом в случае, если заключаемый автомобильным перевозчиком с водителем договор подряда или договор комиссии по своей сущности и условию сделки совершен с целью прикрыть трудовой договор, такая сделка ничтожна. Статьей 2 ГК установлено, что граждане и юридические лица свободны в заключении договора. Участники гражданских правоотношений свободны в установлении своих прав и обязанностей на основе договора и в определении любых не противоречащих законодательству условий договора. В соответствии со статьей 880 ГК по договору комиссии одна сторона (комиссионер) обязуется по поручению другой стороны (комитента) за вознаграждение совершить одну или несколько сделок от своего имени, но за счет комитента. Таким образом, водитель по договору комиссии от своего имени, являясь физическим лицом, должен заключать сделки на осуществление предпринимательской деятельности по перевозке пассажиров. Статьей 1 Закона № 278-З установлено, что автомобильный перевозчик – это юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие в соответствии с законодательством право на выполнение автомобильных перевозок и выполняющие такие перевозки. Таким образом, данное по договору комиссии поручение физическому лицу (комитенту) на совершение сделки по перевозке пассажиров от своего имени является неправомерным, поскольку такое поручение будет противоречить нормативным правовым предписаниям	

	Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
			закрепленным статьёй 2 ГК, а также статьёй 1 Закона №278-3. В соответствии с частью 1 статьи 656 ГК, по договору подряда одна сторона (подрядчик) обязуется выполнить по заданию другой стороны (заказчика) определенную работу и сдать ее результат заказчику в установленный срок, а заказчик обязуется принять результат работы и оплатить его (уплатить цену работы). В силу статей 656, 657 ГК, предметом договора подряда признается определенная работа, срок её выполнения, а также результат. Сущность деятельности по выполнению перевозок пассажиров автомобилем-такси заключается в том, что невозможно заранее установить объем определенной работы, а также сроки ее выполнения и результат, так как они зависят от воли пассажира. Следовательно, законодательство Республики Беларусь не предусматривает возможности заключения договора подряда (оказания услуг по управлению транспортным средством) с водителем для дальнейшего осуществления предпринимательской деятельности по перевозке пассажиров автомобилем-такси. Статьей 1 Трудового кодекса Республики Беларусь (далее – ТК) определено, что трудовой договор – соглашение между работником и нанимателем, в соответствии с которым работник обязуется выполнять работу по определенным одной или нескольким должностям служащих (профессиям рабочих) соответствующей квалификации согласно штатному расписанию и соблюдать внутренний трудовой распорядок, а наниматель обязуется предоставлять работнику обусловленную трудовым договором работу, обеспечивать условия труда, предусмотренные законодательством о труде, локальными правовыми актами и соглашением сторон, своевременно выплачивать работнику заработную плату.	

Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
		Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		Согласно статье 25 ТК фактическое допущение уполномоченным должностным лицом автомобильного перевозчика водителя к работе является началом действия трудового договора независимо от того, был ли прием на работу оформлен надлежащим образом.	
	13) Исходный текст: абз. 9 п. 10 Положения о государственном ресурсе «Реестр информационном автомобильных перевозок пассажиров нерегулярном сообщении»: «Номер, дата заключения договора об оказании услуг диспетчера автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, договора об оказании услуг диспетчера такси, учетный номер плательщика перевозчика, с которым заключен договор». Предлагаемая редакция: исключить. Обоснование: Представляется, что заявление диспетчера о включении в Реестр сведений о себе не должно содержать требований о наличии заключенных договоров с перевозчиками и их УНП. В противном случае нарушается логика и последовательность формирования Реестра: зачем перевозчикам заключать договоры на диспетчерские услуги с лицом, которое не состоит в Реестре как диспетчер. Подобные формулировки могут быть прочитаны как запрет на вход в отрасль лиц, которые не были диспетчерами на 01.08.2024.	Не учтено. В соответствии с пунктами 138, 158, 162 Правил автомобильных перевозок пассажиров диспетчеру запрещается передавать заказ на выполнение автомобильных перевозок пассажиров лицам, не заключившим с ним договор об оказании услуг диспетчера такси. Следовательно, для осуществления законной деятельности диспетчер обязан заключать договор об оказании услуг диспетчера. Согласно абзацам третьему – пятому пункта 29 проекта постановления Положения о государственном информационном ресурсе «Реестр автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении» (далее - Положение) диспетчер автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, диспетчер такси через личный кабинет получит доступ к актуальным сведениям Реестра: в отношении автомобильного перевозчика, с которым заключен договор об оказании услуг диспетчера автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, договор об оказании услуг диспетчера такси — полное наименование автомобильного перевозчика, его учетный номер плательщика; в отношении транспортных средств автомобильного перевозчика, с которым заключен договор об оказании услуг диспетчера автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, договор об оказании услуг диспетчера такси — марка, регистрационный знак, периоды эксплуатации транспортного средства;	

Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
		Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		в отношении водителей автомобильного перевозчика, с которым заключен договор об оказании услуг диспетчера автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, договор об оказании услуг диспетчера такси — фамилия, инициалы, периоды работы водителя. По указанным абзацам пункта 29 Положения группой компаний Яндекс замечания не представлялись. Таким образом включение в Реестр сведений о заключенных договорах позволит диспетчеру обеспечить передачу заказов на транспортные средства, а также водителям, сведения о которых находятся в Реестре.	
	14) Исходный текст: п. 12. Положения о государственном ресурсе «Реестр информационном автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении»: «12. О принятом решении заявителя уведомляются через единый портал электронных услуг не позднее семи рабочих дней со дня принятия соответствующего решения.». Предлагаемая редакция: «О принятом решении заявителя уведомляются через единый портал электронных услуг, а также посредством смс-уведомления не позднее 1 рабочего дня со дня принятия соответствующего решения.». Обоснование: 1. Заявленные выше сроки 15 рабочих дней (не календарных) соответствуют 3 календарным неделям, увеличиваются еще на 7 рабочих дней. Другими словами включение сведений в автоматизированный Реестр может занимать до одного календарного месяца. Текущие формулировки фактически допускают длительный простой на рабочих местах после официального трудоустройства водителя, который не сможет выйти на линию до официального включения сведений о нем в Реестр. Установленные сроки противоречат задачам создания автоматизированного формата работы Реестра, а также создают препятствия для осуществления предпринимательской деятельности.	Не учтено. В соответствии с частью второй пункта 1 статьи 27 Закона Республики Беларусь от 28 октября 2008 г. № 433-З «Об основах административных процедур» административное решение, принятое в электронной форме, либо извещение о таком решении направляются заинтересованному лицу через единый портал электронных услуг не позднее семи рабочих дней со дня принятия соответствующего решения.	

Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
		Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
	2. Уведомления участников транспортной деятельности о принятом решении только посредством личного кабинета может быть недостаточно информативным. Предлагается информировать участников рынка, например, посредством смс-уведомлений, что является распространенным и современным способом коммуникации как среди частного бизнеса, так и среди государственных органов (МВД, Минобороны).		
	15) Исходный текст: п. 14. Положения о государственном ресурсе «Реестр информационном автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении»: «14. При формировании Реестра не допускается включение заинтересованными лицами сведений: об одних и тех же транспортных средствах и водителях, одновременно двумя и более субъектами хозяйствования, в период, не предусматривающий уплату соответствующей государственной пошлины;». Предлагаемая редакция: исключить абз.1 п.14 Обоснование: 1. Текущая редакция нормы нарушает трудовые права граждан Республики Беларусь, а также вступает в противоречие с Трудовым Кодексом Республики Беларусь, поскольку запрещает водителям работать с двумя и более перевозчиками по совместительству как минимум в период, не предусматривающий уплату соответствующей государственной пошлины (август-ноябрь 2024 г.). 2. Для перевозчиков это создает неравные экономические условия, поскольку после внесения сведений одним перевозчиком о водителях и их транспортных средствах, другой перевозчик останется без работы, ведь совместителей уже включить будет нельзя.	Не учтено. Недобросовестными субъектами хозяйствования период, не предусматривающий уплату соответствующей государственной пошлины, может использоваться с целью включения в Реестр сведений в отношении одних и тех же транспортных средств, а также водителей неограниченное количество раз. Указанная норма является своеобразным механизмом защиты от неуплаты соответствующей государственной пошлины по истечении льготного периода.	
	16) Исходный текст: п. 17. Положения о государственном ресурсе «Реестр информационном автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении»: «17. При ведении Реестра в автоматическом режиме ограничиваются: определение двумя и более субъектами хозяйствования периода эксплуатации	Не учтено. Определение двумя и более субъектами хозяйствования периода эксплуатации транспортного средства и (или) периода работы водителя при перевозках пассажиров возможно только в случае включения сведений о них в Реестр.	

Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
		Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
	транспортного средства и (или) периода работы водителя при перевозках пассажиров на одно и то же время.». Предлагаемая редакция: исключить абз.1 п.17 Обоснование: Пример: водитель на своем авто работает у двух автомобильных перевозчиков: у одного – по основному месту, у второго – по совместительству. Работники находящийся в трудовом отпуске по основному месту работы, может работать по совместительству полный рабочий день (смену) (ст. 345 ТК РБ). Текущая редакция нормы запрещает в период с августа по ноябрь 2024 (как минимум) осуществлять работу водителем автомобиля-такси по совместительству, что нарушает трудовые права граждан РБ, а также вступает в противоречие с Трудовым Кодексом Республики Беларусь.	Одновременное использование водителя, а также транспортного средства различными субъектами хозяйствования является невозможным. При этом указанная норма в редакции разработчика не нарушает требований трудового законодательства и позволяет беспрепятственно определять диспетчеру и пассажиру наименование конкретного перевозчика, использующего транспортное средство, а также водителя.	
	17) Исходный текст: п. 19. Положения о государственном ресурсе «Реестр информационном автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении»: «19. Приостановление нахождения в Реестре сведений осуществляется Транспортной инспекцией на основании решения уполномоченного должностного лица Транспортной инспекции либо иного государственного органа (организации), выявившего в пределах своей компетенции нарушение, предусмотренное подпунктом 2.7 пункта 2 Указа (далее - уполномоченное должностное лицо). Уполномоченное должностное лицо назначается Транспортной инспекцией либо иным государственным органом (организацией) из числа лиц не ниже заместителя руководителя областного территориального уровня.» Предлагаемая редакция: «19. Приостановление нахождения в Реестре сведений осуществляется Транспортной инспекцией на основании решения уполномоченного должностного лица Транспортной инспекции (далее - уполномоченное должностное лицо).		Учтено.

Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
		Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
	Уполномоченное должностное лицо назначается Транспортной инспекцией из числа лиц не ниже заместителя руководителя областного территориального уровня.» Обоснование: Не определен точный перечень государственных органов, которые имеют право приостанавливать нахождение в Реестре сведений, что создает правовую неопределенность для участников транспортной деятельности, а также злоупотреблениями полномочиями государственных органов на местах.		
	18) Исходный текст: упоминание «иного государственного органа (организации)» в п. 21 – 24, 26-27 Положения о государственном ресурсе «Реестр информационном автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении» Предлагаемая редакция: исключить упоминание «иного государственного органа (организации)» Обоснование: Не определен точный перечень государственных органов, которые имеют право приостанавливать нахождение в Реестре сведений, что создает правовую неопределенность для участников транспортной деятельности, а также злоупотреблениями полномочиями государственных органов на местах.		Учтено.
	19) Исходный текст: абз. 6 ч. 5 п. 21 Положения о государственном ресурсе «Реестр информационном автомобильных перевозок пассажиров нерегулярном сообщении»: «Решение о приостановлении нахождения в Реестре сведений вступает в законную силу в течение пяти рабочих дней с даты принятия уполномоченным должностным лицом соответствующего решения». Предлагаемая редакция: «Решение о приостановлении нахождения в Реестре сведений вступает в законную силу по истечении пяти рабочих дней с даты принятия уполномоченным должностным лицом соответствующего решения». Обоснование: Оборот «в течение» означает любую дату в интервале пяти рабочих дней и не дает определенности участникам рынка.		Учтено предлагаемой редакции. в

Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
		Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
	20) Исходный текст: п. 22. Положения о государственном ресурсе «Реестр информационном автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении»: «22. О приостановлении нахождения в Реестре сведений заинтересованное лицо уведомляется путем размещения Транспортной инспекцией соответствующей информации в личном кабинете.». Предлагаемая редакция: «О приостановлении нахождения в Реестре сведений заинтересованное лицо уведомляется путем размещения Транспортной инспекцией соответствующей информации в личном кабинете, а также посредством смс-уведомления не позднее 1 рабочего дня со дня принятия соответствующего решения.». Обоснование: Уведомления участников транспортной деятельности о принятом решении только посредством личного кабинета может быть недостаточно информативным. Предлагается информировать участников рынка, например, посредством смс-уведомлений, что является распространенным и современным способом коммуникации как среди частного бизнеса, так и среди государственных органов (МВД, Минобороны).	Не учтено. Главой 5 Положения предусмотрено вступление в законную силу решений о приостановлении нахождения сведений в реестре, их возобновлении либо исключении в течении нескольких дней. Указанный порядок позволит заблаговременно, до начала выполнения перевозки, уведомлять пользователей реестра о принятом решении без необходимости оперативного направления им push-уведомлений. Уведомление заинтересованных лиц путем направления на экраны мобильных устройств push-уведомлений является нерациональным так как может отвлекать водителя от управления транспортным средством и негативно повлиять на безопасность дорожного движения, что создаст угрозу здоровью водителя, пассажиров и их багажа, в частности.	
	21) Исходный текст: ч. 3 и ч. 7 п. 23. Положения о государственном ресурсе «Реестр информационном автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении»: Первое предложение части 3: «Заявление рассматривается в течение пяти рабочих дней.». Предлагаемая редакция: «Заявление рассматривается в течение 3 рабочих дней.». Предложение части 7: «Решение о возобновлении нахождения в Реестре сведений вступает в законную силу в течение трех рабочих дней с даты принятия уполномоченным должностным лицом соответствующего решения.». Предлагаемая редакция: «Решение о возобновлении нахождения в Реестре сведений вступает в законную силу на следующий день после принятия	Не учтено. В соответствии с частью третьей пункта 23 Положения заявление о возобновлении нахождения в Реестре сведений рассматривается в течение пяти рабочих дней. В ходе рассмотрения заявления заинтересованное лицо по требованию Транспортной инспекции, государственного органа (организации), должностное лицо которого приняло решение о приостановлении нахождения в Реестре сведений, обязано подтвердить устранение нарушений на месте. Невыполнение указанного требования, влечет признание оснований, повлекших приостановление нахождения в Реестре сведений, не устраненными.	

Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
		Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
	уполномоченным должностным лицом соответствующего решения.». Обоснование: Установленные сроки противоречат заявлениям профильного Министерства об автоматизированном формате работы Реестра, а также создают препятствия для осуществления предпринимательской деятельности, простой на рабочих местах, в связи с чем предлагается сократить сроки рассмотрения и вступления в силу решения, поскольку к данному сроку также прибавляется срок, предусмотренный п.24 Положения.	Таким образом сокращение пятидневного срока может повлечь невыполнение требования о подтверждении устранения нарушений на месте. Согласно части седьмой пункта 23 Положения решение о возобновлении нахождения в Реестре сведений вступает в законную силу в течение трех рабочих с даты принятия уполномоченным должностным. Указанный срок является оптимальным и позволит заблаговременно уведомлять пользователей реестра о принятом решении.	
	22) Исходный текст: п. 24. Положения о государственном ресурсе «Реестр информационном автомобильных перевозок пассажиров нерегулярном сообщении»: «24. Транспортная инспекция возобновляет нахождение в Реестре сведений путем внесения в Реестр даты возобновления в течение двух рабочих дней со дня: О возобновлении нахождения в Реестре сведений заинтересованное лицо уведомляется путем размещения Транспортной инспекцией соответствующей информации в личном кабинете.». Предлагаемая редакция: «24. Транспортная инспекция возобновляет нахождение в Реестре сведений путем внесения в Реестр даты возобновления в течение одного рабочего дня со дня: О возобновлении нахождения в Реестре сведений заинтересованное лицо уведомляется путем размещения Транспортной инспекцией соответствующей информации в личном кабинете, а также посредством смс-уведомления не позднее 1 рабочего дня со дня принятия соответствующего решения.». Обоснование: Уведомления участников транспортной деятельности о принятом решении только посредством личного кабинета может быть недостаточно информативным. Предлагается информировать участников рынка, например, посредством смс-уведомлений, что является	Не учтено. Возобновление нахождения в Реестре сведений путем внесения в Реестр даты возобновления напрямую связано со сроками вступления решения в законную силу (вступает в законную силу в течение трех рабочих с даты принятия уполномоченным должностным лицом). Уведомление заинтересованных лиц путем направления на экраны мобильных устройств push-уведомлений является нерациональным так как может отвлечь водителя от управления транспортным средством и негативно повлиять на безопасность дорожного движения, что создаст угрозу здоровью водителя, пассажиров и их багажа, в частности.	

Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
		Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
	распространенным и современным способом коммуникации как среди частного бизнеса, так и среди государственных органов (МВД, Минобороны).		
	23) Исходный текст: п. 29. Положения о государственном ресурсе «Реестр информационном автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении»: «29. Диспетчер автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, диспетчер такси через личный кабинет имеет доступ к актуальным сведениям Реестра:» Предлагаемая редакция: «Диспетчер автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, диспетчер такси имеет доступ к актуальным сведениям Реестра через внешний API интерфейс (набор способов и правил для автоматизированного обмена данными между программными продуктами), при этом для каждой сущности реестра (транспортное средство, водитель, диспетчер, перевозчик) должен быть предусмотрен отдельный метод, на вход которого подается уникальный идентификатор сущности, в ответ на который выдается набор актуальных сведений». Обоснование: Текущий формат должен закреплять техническую возможность получения сведений из Реестра для диспетчера и других участников отрасли в автоматическом и круглосуточном режиме. Отслеживание крупного массива данных в возможном ручном режиме через доступ в личный кабинет через ЭЦП невозможно и делает невозможным исполнение требований, зафиксированных в Указе. Для крупных субъектов хозяйствования это может создавать непреодолимые препятствия для осуществления экономической деятельности на территории Республики Беларусь.	Не учтено. Программное обеспечение Реестра предусматривает возможность доступа к актуальным сведениям Реестра посредством личного кабинета как крупным, так и мелким субъектам хозяйствования. Технические возможности получения сведений через внешний API интерфейс не являются предметом регулирования постановления Совета Министров Республики Беларусь и включены в техническое задание на разработку программного обеспечения Реестра.	
	24) Исходный текст: п. 34. Положения о государственном ресурсе «Реестр информационном автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении». Предлагаемая редакция: исключить. Обоснование:	Не учтено. Пунктом 6 Указа № 32 установлен перечень персональных данных физических лиц, входящих в Реестр. В соответствии с пунктом 11 указанного перечня к таким данным отнесены сведения о приеме	

	Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		1. Чрезмерная необоснованная нагрузка на субъекты хозяйствования по выгрузке данных, которые уже подаются в налоговые органы Республики Беларусь в соответствии с Постановлением № 972, а также с учетом выполнения требования Указа Президента Республики Беларусь от 18.10.2022 N 368. Как представляется, государственные органы Республики Беларусь могут выстроить процесс межведомственного обмена данными. 2. Доступность персональных данных, в которых нет необходимости государственным органам для выполнения своих служебных обязанностей. 3. В случае распределенного хранения данных со стороны разработчика и оператора Реестра потребуется ресурсоемкая интеграция.	(передаче) заказов на выполнение автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении. Согласно абзацу третьему подпункта 2.11 пункта 2 Указа № 32 автомобильные перевозчики, диспетчеры автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, диспетчеры такси обязаны осуществлять фиксацию и вести учет указов на выполнение автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении. Таким образом пункт 34 Положения разработан в развитие указанных нормативных правовых предписаний.	
		25) Исходный текст: Положение о порядке предоставления автомобильным перевозчиком, диспетчером автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, диспетчером такси доступа к используемым в своей деятельности информационным системам и ресурсам Предлагаемая редакция: Целиком исключить Обоснование: Как представляется, с учетом требований Постановления № 972, а также Указа Президента Республики Беларусь от 18.10.2022 N 368, государственные органы Республики Беларусь могут выстроить процесс межведомственного обмена данными. Доступ широкого круга лиц и органов к информации, напрямую не связанной с возложенными на них служебными задачами, может противоречить интересам обеспечения национальной безопасности.	Не учтено. В соответствии с абзацем девятым подпункта 2.3, абзацем четвертым подпункта 2.11 пункта 2 Указа №32 Советом Министров Республики Беларусь определяется порядок предоставления доступа контролирующим (надзорным) органам, иным государственным органам (организациям) к информационным системам и ресурсам, используемым при организации и управлении технологическим процессом выполнения автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении автомобильными перевозчиками, диспетчерами автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, диспетчерами такси.	
13.		Перевозчик. Пользователь. НОВИЧОК. 01.05.2024 23:19:14 1) Указ подразумевает тотальный контроль за гражданами РБ, что нарушает права человека и права. А именно: Статья 151 Гражданского кодекса предусматривает охрану данных различными законными способами, одним из которых является самозащита права. В нашем случае к самозащите относится требование прекратить съемку.	Информация принята к сведению. Указ № 32 в соответствии с установленным порядком прошел юридическую и криминологическую экспертизы. Вопросы налогообложения и ценообразования не относятся к предмету правового регулирования проекта постановления.	

Структурный элемент проекта постановления	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
		Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
	Вторит этому статья 28 Конституции «каждый имеет право на защиту о незаконного вмешательства в его личную жизнь, в том числе от посягательства на тайну его корреспонденции, телефонных и иных сообщений, на его честь и достоинство». В соответствии со ст.18 Закона «Об информации, информатизации и защите информации» «сбор, обработка, хранение информации о частной жизни физического лица и персональных данных, а также пользование ими осуществляется с согласия данного физического лица, если иное не установлено законодательными актами Республики Беларусь». Таким образом, Организатор общественного обсуждения: Министерство транспорта и коммуникаций и транспортная инспекция нарушают конституцию РБ. А также нарушают гражданский кодекс. 2) Второй момент налогообложение: Яндекс Go на территории РБ является ЭИС. Исходя из законодательства РБ и со слов представителей Яндекса, сервис соблюдает все законодательства в стране, где осуществляется их деятельность. Таким образом сервис Яндекс Go является диспетчером такси?! МТиС и ТИ сами не могут ответить на этот вопрос. Если да, то процент от диспетчерских услуг (23% Я говорю про город-герой Минск) должен быть, ОБЯЗАН включать в себя подоходный налог в 13%. Для обеспечения добросовестной конкуренции. И также в других сервисах такси.!!! 3) Ценообразование: Министерство антимонопольного регулирования и торговли Республики Беларусь необходимо принять меры по поддержке добросовестной оплаты труда водителей такси. А именно: установить тарифы на перевозку пассажиров, согласно затратам водителя.		