

## СВОДНАЯ ТАБЛИЦА

замечаний и (или) предложений, рассмотренных в ходе общественного обсуждения проекта Указа Президента Республики Беларусь «Об автомобильных перевозках пассажиров» на сайте «Правовой форум Беларуси»

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
1.	<p>1. Подпункт 2.12 пункта 2 проекта Указа.</p> <p>2. В целом по указу.</p> <p>3. Подпункты 2.4 и 2.19 пункта 2 проекта Указа.</p> <p>4. Пункт 5 проекта Указа.</p>	<p><u>gleb_bylol:</u></p> <p>1. Я считаю, что данный Указ не доработан. Особенно не нравится, что водитель должен иметь видеорегистрацию внутри салона и она будет доступна 3-м лицам!</p> <p>2. Также необходимо поднять стоимость на поездки в такси!</p> <p>3. Весело... Яндекс- это не только такси, но и грузоперевозки... Его уход затронет тысячи людей и компаний, которые пользуются агрегатором.</p> <p>4. Если цель контролировать перевозчиков, то для чего доступ к данным физ. лиц которых перевозили? Мы знаем о законе по персональным данным, так вот такие сведения по сбору и доступу избыточны для ведомства с целью контроля юр лиц...</p>	<p>Не учтено.</p> <p>1. После принятия Указа будут внесены изменения в законодательство об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках, касающиеся обязательного размещения информации на внешней поверхности транспортного средства о ведении видеofиксации (видеонаблюдения) в его салоне. Наличие информации о ведении видеofиксации (видеонаблюдения) в совокупности, например, с требованиями части второй статьи 20 Закона Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. № 278-3 «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» о том, что «договор автомобильной перевозки пассажира считается заключенным с момента посадки пассажира в транспортное средство», позволит пассажиру, заключившему такой договор, подтвердить тем самым и свое согласие на сбор, обработку, хранение, информации, полученной в результате ведения видеонаблюдения (аудио и видеозаписи) в салоне транспортного средства, выполняющего автомобильные перевозки пассажиров.</p> <p>В случае, если вышеуказанные изменения в законодательство будут признаны нецелесообразными, то обработка персональных данных физических лиц, полученных в результате</p>	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
			<p>видеофиксации в салоне транспортного средства без согласия физического лица, будут осуществляться в порядке, установленном пунктами 1 и 2 статьи 8 Закона Республики Беларусь от 7 мая 2021 г. № 99-3 «О защите персональных данных» (далее – Закон № 99-3).</p> <p>2. Вопрос не относится к предмету правового регулирования проекта Указа.</p> <p>3. Вопрос не относится к предмету правового регулирования проекта Указа.</p> <p>4. Без предоставления полномочий Транспортной инспекции по доступу к информации, указанной в пункте 5 проекта Указа, ведение реестра не представляется возможным.</p>	
2.	Проект Указа.	<p><u>M19TuTukaka, 08.06.2023 18:52:</u>          Было бы неплохо добавить следующие пункты:          1. Лицензирования Такси (квоты) 1 лицензия на 5000 жителей. Выгода-казна ежегодно пополняется затраты на выдачу лицензии минимальные.</p>	Не учтено. Вопрос не относится к предмету правового регулирования проекта Указа.	
		2. Единый тариф для всех служб такси. В результате мы получим конкуренцию. Пассажир будет защищен от необоснованно высокой стоимости, водитель будет понимать свой доход.	Не учтено. Вопрос не относится к предмету правового регулирования проекта Указа.	
		3. Запретить осуществлять пассажира перевозки в нерегулярном сообщении со стажем меньше 5 лет.	Не учтено. Отсутствует обоснование в установлении предлагаемого стажа работы. Реализация данного предложения может привести к дефициту водителей.	
		4. Запретить использовать ТС в такси старше 5 лет.	Не учтено. Отсутствует обоснование в установлении предлагаемого срока эксплуатации транспортного средства, используемого для перевозок пассажиров автомобилями-такси.	
		5. Работать водителем только по трудовому контракту!	Не учтено.	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
			Вопрос не относится к предмету правового регулирования проекта Указа.	
3.	Подпункт 2.11 пункта 2 проекта Указа.	<p><u>Георгий Ильяшук, 08.06.2023 20:48:</u>  Вменить в обязанность диспетчерской проверять при заключении договора об оказании информационных услуг (иного аналогичного договора на передачу заказов) с перевозчиком проверить сведения в реестре о транспортных средствах и водителях, регистрируемых в диспетчерской.</p>	<p>Не учтено.  Подпунктом 2.12 проекта Указа предусмотрено, что диспетчер автомобильных перевозок диспетчер такси обязан передавать заказы на автомобильную перевозку пассажиров перевозчикам и (или) водителям при условии внесения сведений о транспортных средствах и водителей в реестр.  За невыполнение данного требования диспетчером такси в дальнейшем сведения в отношении диспетчера такси могут быть исключены из реестра.</p>	
	Пункты 3 и 6 проекта Указа.	Предусмотреть ответственность за заключение договора с перевозчиком, не включённым в реестр	<p>Не учтено.  Пунктом 6 проекта Указа предусматривается поручение Совету Министров обеспечить:  в течение одного месяца внесение в Палату представителей Национального собрания Республики Беларусь проекта Закона Республики Беларусь, предусматривающего административную ответственность: водителей, выполняющих автомобильные перевозки пассажиров в нерегулярном сообщении, за выполнение заказов, полученных от диспетчеров автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, диспетчеров такси, автомобильных перевозчиков, самостоятельно выполняющих прием и передачу заказов на выполнение автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси, сведения о которых не внесены в реестр.</p>	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
4.	Абзац четвертый подпункта 2.12 пункта 2 проекта Указа: слова «1 месяца» заменить словами «14 дней».	<u>Тот самый Андрей, 08.06.2023 22:16:</u> Видеофиксация самих поездок является отличной идеей, по крайней мере в такси. Это повысит добросовестность и безопасность, как и пассажиров, так и водителей. Но возникает вопрос, каким образом хранить огромное количество файлов видеозаписи за целый месяц, ведь их размер настолько большой, что для этого потребуется крайне много места на флеш-накопителях (дисках и т.д). Думаю стоило бы сократить срок хранения данных видеофайлов хотя бы до 2 недель.	Не учтено. При подготовке проекта Указа учитывались возможности хранения информации, получаемой при видеофиксации.	
	Подпункты 2.10, 2.11 пункта 2 и пункт 5 проекта Указа.	Считаю, что стоило бы добавить в данный проект обязанность диспетчера такси ограничить рабочее время водителей до 8 рабочих часов, а так же осуществлять фиксацию и вести учет рабочих часов водителей посредством информационных систем и ресурсов, имеющих подключение к глобальной компьютерной сети Интернет, посредством которых осуществляется прием (передача) заказов на выполнение автомобильных перевозок пассажиров. Так же обязать предоставить постоянный доступ к данной информации Транспортной инспекции. Это так же обезопасило бы не только пассажиров, но и других участников дорожного движения. На данный момент к сожалению это никоим образом не регулируется, а ведь это жизни людей.	Не учтено. Реализация данного предложения приведет к дублированию нормативных предписаний, установленных Положением о рабочем времени и времени отдыха водителей автомобильного транспорта, утвержденным постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 25 ноября 2010 г. № 82. Обязанность по соблюдению рабочего времени и времени отдыха возлагается на перевозчика. Данный вопрос будет решаться техническим путем при создании реестра.	
	Пункт 5 и подпункт 2.4 пункта 2 проекта Указа.	Так же хотелось бы обратить внимание на то, что данный проект предусматривает предоставление диспетчером такси контролирующим органам, безвозмездный круглосуточный доступ к информации о заказах. Отсюда вытекает вопрос, целесообразно ли в автомобилях такси использовать кассово-суммирующий аппарат или все же можно отказаться от его в пользу введения каких-либо электронных чеков, которые мог бы предоставлять диспетчер такси посредством приложения (программы), устанавливаемого пользователями (потребителями) на мобильные устройства.	Не учтено. Вопрос не относится к предмету правового регулирования проекта Указа. Данные вопросы урегулированы Законом Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках».	
	Проект Указа.	Есть вопросы и о прохождении предварительных предрейсовых осмотров. На данный момент они не являются гарантиями безопасности пассажиров и окружающих, так как зачастую фирмы предоставляющие данные услуги, просто	Не учтено. Отсутствует конкретное предложение.	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		ставят подписи и штампы на путевых листах «не глядя». Да и например, никто не мешает тому же водителю после прохождения медицинского осмотра пойти выпить озорчительный напиток, а после сесть за руль и возить пассажиров. Или например, пьяный водитель может попросить знакомого пройти медосмотр за себя, так как на осмотрах практически никогда не требуют документ удостоверяющий личность. Считаю что не стоит отказываться от данных осмотров, но оставлять все как есть тоже считаю нельзя.	Основной гарантией безопасности транспортной деятельности является соблюдение всех требований, установленных законодательством об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках. К тому же в последующем (в случае принятия Указа) предполагается создание единой платформы, которая будет содержать сведения об обязательных видах страхования гражданской ответственности, сроках прохождения транспортными средствами государственного технического осмотра, повышения водителями квалификации, прохождения ими предрейсового медицинского осмотра, контроля технического состояния транспортного средства перед выездом на линию, увязка водителей и транспортных средств с конкретным перевозчиком, а также другие сведения с формированием электронного транспортного листа.	
	Проект Указа.	Так же есть вопрос ценообразования. Думаю что стоит продумать механизм регулирования цен на предоставляемые услуги. К сожалению на данный момент те же диспетчера такси (монополисты), не закладывают расходы перевозчиков в стоимость поездок, а придерживаются принципа «если возят, значит и будут возить». В связи с этим качество услуг за последние годы в такси снизилось и это не говоря о перевозчиках которые в связи с этим уходят работать в «черную». Думаю решение вопроса ценообразования в совокупности с данным проектом, приведет только к положительному результату, станет меньше «нелегалов», плюс ко всему вырастет качество предоставляемых услуг.	Не учтено. Вопрос не относится к предмету правового регулирования проекта Указа.	
5.	Подпункт 2.13 пункта 2 проекта Указа.	<u>Vadikom, 08.06.2023 22:53:</u>	Не учтено. Вопрос не относится к предмету правового регулирования проекта Указа.	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		В такси в первую очередь необходимо: 1. Разрешить работать физическим лицам на своих авто как самозанятым		
	Проект Указа.	2. Убрать бесполезные таксометры из 90-х, при условии работы через Яндекс и использовать хотя бы кассы	Не учтено. Вопрос не относится к предмету правового регулирования проекта постановления. Данный вопрос урегулирован Законом Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках», постановлением Совета Министров Республики Беларусь и Национального банка Республики Беларусь от 6 июля 2011 г. № 924/16 «Об использовании кассового и иного оборудования при приеме средств платежа» и рядом других нормативных правовых актов.	
6.	Пункт 5 проекта Указа.	<u>arti9m, 09.06.2023 01:20:</u> В целях ведения реестра предоставить должностным лицам Транспортной инспекции право: на безвозмездной основе запрашивать и получать без письменного согласия физических лиц информацию, содержащую персональные данные, в том числе из информационных систем и ресурсов, а также иметь доступ, включая удаленный, к информационным системам и ресурсам, содержащим такие сведения, от индивидуальных предпринимателей, юридических лиц, за исключением указанных в абзаце третьем настоящего пункта: на безвозмездной основе запрашивать и получать без письменного согласия физических лиц информацию, содержащую персональные данные, в том числе из информационных систем и ресурсов от государственных органов посредством общегосударственной автоматизированной информационной системы в объеме и порядке, установленными соглашением между Транспортной инспекцией и государственным органом. Хотелось бы получить разъяснения по пункту 5 Проекта Указа.	Не учтено. Данное право предоставляется Транспортной инспекции в целях ведения реестра.	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		<p>В текущем виде он позволит получить работникам Транспортной инспекции персональные данные вообще любых физических лиц без их согласия, а объём этих данных ограничивается только источниками данных, предусмотренными в тексте пункта 5.</p> <p>Возможность получения персональной информации о физических лицах (ещё и без их согласия) должна быть ограничена в данном случае только тем кругом физлиц, которые внесены или были ранее внесены в реестр. Должны быть установлены сроки, в течение которых такая информация может быть запрошена и использована после исключения физлица из реестра.</p> <p>Также, как я понимаю, придётся дописывать закон "О защите персональных данных", чтобы предоставить Транспортной инспекции те же права, которые сейчас предоставляются правоохранительным органам.</p> <p>Должны быть определены конкретные цели использования таких данных, формулировка "в целях ведения реестра" является слишком размытой.</p> <p>Каждый день читаю новости об утечках персональных данных из соседних стран, не хочется видеть того же самого в РБ. А раздача таких широких прав на доступ к персональным данным - верный шаг к потере контроля над ними.</p>		
	Приложение «Ставки государственной пошлины за внесение в реестр сведений, внесение в него изменений» проекта Указа.	<p>В приложении к проекту Указа содержатся ставки госпошлины за внесение в реестр ТС, водителей, организаций и т.д. Как говорится, "покажите калькуляцию". Каково обоснование именно таких ставок?</p> <p>С нетерпением ждём тендера на создание этого реестра...</p>	Отсутствует конкретное предложение. Ставки государственной пошлины являются минимальными. Их установление обусловлено необходимостью затрат на создание реестра и его дальнейшего администрирования.	
	Проект Указа.	<p>Есть один полезный момент в этом указе. А именно, если РБ в какой-то момент вообще отключат от всякого интернета, службы нерегулярных перевозок, завязанные на интернет, будут иметь возможность нормально работать, если вся их инфраструктура будет расположена в РБ. В частности, у Яндекса и так есть представительство у нас, для них это не</p>	Принято к сведению.	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		должно быть серьёзной проблемой. Но заплатить за такой "переезд", да и за вообще реестр, придётся нам, простым гражданам.		
7.	Подпункт 2.5 пункта 2 и приложение «Ставки государственной пошлины за внесение в реестр сведений, внесение в него изменений» проекта Указа.	<u>Белый Рус, 09.06.2023 06:25:</u> Более половины водителей не смогут работать. Подработчики исчезнут сразу же. Уже только по этому, тарифы взлетят как минимум 2-2.5 раза. Устроиться работать таксистом станет в разы тяжелее. Ни один перевозчик не станет за собственный счет проплачивать занесение в реестр новых водителей и уж тем более новых водителей со своим авто. Это ляжет на плечи самих вновь прибывших. А вновь прибывшие как правило без денег в кармане, по этому они и ищут работу. И вот вам палка о двух концах.	Отсутствует конкретное предложение. Информация принята к сведению.	
8.	Подпункт 2.13 пункта 2 проекта Указа.	<u>Alexander Sakun, 09.06.2023 10:36:</u> Вопрос по пункту 2.13 (водитель обязан: выполнять автомобильные перевозки пассажиров в нерегулярном сообщении только по заказам, полученным от диспетчеров...). Означает ли этот пункт, что водитель может работать ТОЛЬКО по заказам, полученным от диспетчеров и не может сам брать пассажиров "от борта"? Если да - то почему? Если нет - то действуют ли на перевозки "от борта" те же правила, что и на перевозки по полученному заказу (видеофиксация поездки и т.д.)?	Проектом Указа не предусматривается ограничений по работе перевозчиков без диспетчера. Нормы по видеофиксации распространяются на все виды перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении. Информация принята к сведению.	
	Подпункт 2.12 пункта 2 проекта Указа.	Вопрос по обеспечению видеофиксации: на видео должна быть видна дорога или салон с пассажирами? Если пассажиры не хотят, чтобы их снимали - это их право, им придётся отказываться от услуг такси?	Процесс видеофиксации предусматривает возможность размещения средств видеофиксации и запись видеoinформации в салоне транспортного средства. Информация принята к сведению.	
9.	Проект Указа.	<u>Анатолий, 09.06.2023 12:11:</u> На мой взгляд проект указа оставляет слишком много места для интерпретации части его положений. Например, указ не прописывает требования для включения участников рынка в Реестр. Значит, мы можем предположить, что будут ещё и подзаконные акты, но сможет ли общественность и их	В развитие проекта Указа планируется принятие постановления Совета Министров Республики Беларусь, проект которого также будет вынесен на общественное обсуждение.	



№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		обсуждать здесь на Форуме или где бы то ни было ещё. Считаю, что проект Указа должен быть уточнен в этой части.	Информация принята к сведению.	
10.	Проект Указа.	<u>Ира, 09.06.2023 12:21:</u> Очень плохо, что в проекте указа лоббируются интересы перевозчиков, услугами которых пользуется меньшинство потребителей. Главное правило оказания услуг - ценовая доступность и безопасность поездки для потребителя. В связи с этим возникает вопрос: указ принимается для того, чтобы сделать хуже рядовым людям? Ведь платить в разы дороже за такую же услугу потребитель не будет. В первую очередь должны стоять интересы народа, а потом финансовые интересы отдельных организаций. Категорически против подобных инициатив.	Проект Указа разработан в целях обеспечения национальной безопасности, безопасности автомобильных перевозок создания условий для добросовестной конкуренции и повышения качества оказываемых услуг. Информация принята к сведению.	
11.	Проект Указа.	<u>Снег, 09.06.2023 14:40:</u> Обоснование цен на включение в реестр? Повышение стоимости перевозок - однозначно.	Отсутствует конкретное предложение. Информация принята к сведению.	
	Подпункт 2.12 пункта 2 проекта Указа.	Против видеофиксации салона с пассажирами, особенно при индивидуальной перевозке. Учитывая это при vip-заказе : то видеофиксация этически недопустима для многих заказчиков. Где будет храниться информация с регистратора, использование этих данных будет на каких основаниях, как объяснить людям - что их будут снимать на видео и как получать от них согласие на это, конфиденциальность и неприкосновенность личной жизни? Въезды на режимные объекты, пересечение границы, где нельзя даже телефоном пользоваться? У кого можно согласовать будет включение и отключение?	Нормы о видеофиксации включены в проект Указа в целях обеспечения национальной безопасности, безопасности автомобильных перевозок. Отсутствует конкретное предложение. Информация принята к сведению.	
	Пункт 1, подпункт 2.4 пункта 2 проекта Указа.	Регистрация водителей в реестре? Какая цель? Не стоит ограничивать ни возраст автомобиля (нет таких ресурсов сейчас), ни опыт (якобы от даты получения прав) водителя. Тех осмотр, ухоженность авто- да.	Проект Указа не устанавливает дополнительных требований к водителям, кроме тех, что установлены Правилами автомобильных перевозок пассажиров.	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		Дайте льготу на пригон нового автопарка в страну - автобусов, микроавтобусов как минимум.	Вопрос не относится к предмету правового регулирования проекта Указа.	
12.	Подпункт 2.12 пункта 2 проекта Указа.	<u>Вячеслав, 09.06.2023 14:56:</u> Никто не обращает внимание на требование о видеофиксации всех поездок и хранение полученной информации. С учетом минимальных требований по хранению даже небольшой автопарк получает "общественную нагрузку" в виде построения системы хранения такой информации. То есть в штате нужен будет человек типа админа, который смотрит за серверами? Или как это будет реализовано? Непрофильная деятельность для перевозчика... Дополнительные расходы, которые неизбежно будут переложены на пассажира.	Нормы о видеофиксации включены в проект Указа в целях обеспечения национальной безопасности, безопасности автомобильных перевозок. Отсутствует конкретное предложение. Информация принята к сведению.	
13.	Подпункты 2.10, 2.11 и 2.12 пункта 2 проекта Указа.	<u>Сергей Гр, 09.06.2023 15:15:</u> Было бы хорошо обязать перевозчиков принимать оплату по карте или иным безналичным образом. Некоторые диспетчерские службы организующие междугородние перевозки на маршрутках принимают только наличку. Это очень неудобно для многих пассажиров. Половина точно хотела бы оплачивать проезд по карте.	Вопрос не относится к предмету правового регулирования проекта Указа. Данный вопрос урегулирован постановлением Совета Министров Республики Беларусь и Национального банка Республики Беларусь от 6 июля 2011 г. № 924/16 «Об использовании кассового и иного оборудования при приеме средств платежа». Информация принята к сведению.	
14.	Подпункт 2.4 пункта 2 проекта Указа.	<u>skin82, 09.06.2023 16:08:</u> Нужно запретить таксовать с определенного возраста например 65 лет (или пенсионер), машины не старше 10 лет. Один тариф для всех перевозчиков (например 1 р. за км.). Конфискация авто за нелегальное такси.	Вопрос не относится к предмету правового регулирования проекта Указа. Информация принята к сведению.	
	Подпункт 2.12 пункта 2 проекта Указа.	Видеофиксация в авто это нарушение конституции и очень сложная процедура( в т.ч хранение месяц). Что в целом даст этот реестр? Кто работает легально и так знают в налоговой и транспортной, а нелегалы и дальше будут возить без страховок, таксометра и т.д.	Нормы о видеофиксации включены в проект Указа в целях обеспечения национальной безопасности, безопасности автомобильных перевозок.	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
			Отсутствует конкретное предложение. Информация принята к сведению.	
15.	Проект Указа.	<u>Svetra, 09.06.2023 23:26:</u> Считаю, что нужно зафиксировать цены у всех одинаковые и доступные даже пенсионерам. В первую очередь пенсионеры, по состоянию здоровья, нуждаются в такси больше всех. Сегодня пришлось ехать на такси сдавать анализ в лабораторию на Академической от комаровского рынка - заплатила 8 рублей. Назад в 4 часа обзвонила всех - машин нет. Набрала 135, мне говорят 14 рублей! Что это за бандитизм? У них с 4 часов, оказывается, начинается час пик и поднимаются цены и так до 12 ночи - но не в два же раза!. Говорят не хочешь - не едь! Что это за дискриминация пенсионеров, вы их просто выкидываете и лишаете возможности пользоваться услугами такси. Разве могут они себе позволить такие цены? Услуги должны быть доступны всем и малоимущим тоже!	Вопрос не относится к предмету правового регулирования проекта Указа. Информация принята к сведению.	
	Проект Указа.	Во-первых, надо сделать единую диспетчерскую службу как это было в Советском Союзе, а не заставлять людей по часу обзванивать всех перевозчиков.	Проект Указа разработан в целях обеспечения национальной безопасности, безопасности автомобильных перевозок, создания условий для добросовестной конкуренции и повышения качества оказываемых услуг. Предложение о создании единой службы не поддерживается.	
	Проект Указа.	Во-вторых, зафиксировать цены для всех одинаковые и доступные даже пенсионерам. Разрешить получать чаевые сверх фиксированных цен, если пассажир доволен и хочет отблагодарить водителя - это повысит качество предоставляемых услуг, водитель будет стараться, чтобы получить чаевые, а не хамить пассажиру. И таксисты смогут заработать на богатеньких, которые могут себе позволить заплатить больше. И в итоге выйдут на ту же зарплату, какую бы получали с высокими ценами. Больше людей будет пользоваться такси если оно станет доступным. То есть таксисты будут зарабатывать с оборота и не будут простаивать. В-третьих, убрав посредников - диспетчеров, которые снимают от 25% с водителя вы сможете увеличить водителям зарплату	Регулирование тарифов на услуги такси не предусматривается.  Вопрос не относится к предмету правового регулирования проекта Указа.	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		и на пенсионный фонд хватит. Они сейчас не думают о пенсии. А на какие деньги они будут жить в старости? Считаю, что государство должно об этом позаботиться. Каждый должен быть защищен в старости.	Информация принята к сведению.	
16.	Проект Указа.	<u>Ррв, 10.06.2023 07:11:</u> По поводу тарифа, нужен единый минимальный тариф, а выше рынок сам отрегулирует. А минимальный тариф это безопасность водителя и пассажира.	Регулирование тарифов на услуги такси не предусматривается. Вопрос не относится к предмету правового регулирования проекта Указа. Информация принята к сведению.	
17.	Проект Указа.	<u>Яуген, 10.06.2023 11:29:</u> Я не вижу здесь самого главного. Это забота государства о водителе такси! На сегодня заработки в такси мизерные и это при условии, что никто не платит всех налогов. Деньги, которые водители платят Яндекс, парку частично должны идти государству. Давайте посчитаем заработок водителя с каждого заказа(прибыли) при работе на своей машине официально: 23% забирает с каждого заказа Яндекс; 8%-18% парк; 13% - подоходный налог; 35% – ФСЗН; 20% – затраты на топливо; 20% – амортизация авто. Т.е. на сегодня, чтобы работать официально по трудовой книжке нужно ещё принести деньги с дома! В Европе максимальный процент от заказа который должен оплатить водитель диспетчеру такси и прочие налоги ограничен 25%. Необходимо сначала здесь навести порядок! Водители лучше заплатят государству и будут социально защищены! Согласен, что диспетчера такси должны иметь юрлица в РБ и напрямую возможность подключать водителей к приложению-такси. Зачем мне посредник парк, за что ему платить до 18%? Нужно убрать эту ненужную прослойку и ограничить размеры вознаграждения диспетчера такси и всех других налогов. В общем подытожу в таком виде как написан указ такси в РБ не будет, зато спрос на общественный транспорт вырастет однозначно!	Вопрос не относится к предмету правового регулирования проекта Указа. Информация принята к сведению.	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
18.	Подпункт 2.4 пункта 2 проекта Указа.	<u>Boss, 11.06.2023 12:40:</u> Необходим обязательный возврат для такси желтых номеров 13 типа. Это позволит выделить легальных перевозчиков такси. Возврат путевых листов о прохождении медика механика.	Не учтено. Вопросы не относятся к предмету правового регулирования проекта Указа.	
	Проект Указа.	Наличие единой базы на водителя такси по личному номеру паспорта, где должны быть сведения о сроке действия водительского удостоверения, медицинской справки на право управления ТС, справки об обучении водителей осуществляющих таксомоторные перевозки, лицензии Минтранса, установленный 6 месячный срок для такси техосмотра, страховки А-6, и страховки ОСГОППП, сведений о поверке таксометра. Создание единой электронной системы получения заказов для всех агрегаторов такси. Также для водителей которые работают с помощью электронных систем агрегаторов для получения заказа, необходим вход в данную систему по личному номеру паспорта, это не допустит работу водителей на линии сверх установленной нормы рабочего времени. Отработав на линии у одного агрегатора установленную норму времени, водитель не сможет зарегистрироваться в системе у другого агрегатора, личные данные паспорта его не пропустят. Увеличить в разы численность работников на линии транспортной инспекции за работой такси, для соблюдения действующего законодательства, и идентификации водителей такси. График работы данного подразделения сделать по принципу контрольно- ревизорской службы Минтранса и в круглосуточном режиме.	Информация принята к сведению. В последующем на базе данного информационного ресурса предполагается создание единой платформы, которая будет содержать также сведения об обязательных видах страхования гражданской ответственности, сроках прохождения транспортными средствами государственного технического осмотра, повышения водителями квалификации, прохождения ими предрейсового медицинского осмотра, контроля технического состояния транспортного средства перед выездом на линию, увязка водителей и транспортных средств с конкретным перевозчиком, а также другие сведения с формированием электронного транспортного листа.	
19.	Подпункт 2.5 пункта 2 и приложение «Ставки государственной пошлины за внесение в реестр сведений, внесение в него	<u>Rigma, 11.06.2023 15:31:</u> Рассмотрев данный проект Указа выскажу свое компетентное мнение, основанное на многолетнем опыте работы в данной отрасли. 1. Сведения об автомобильных перевозчиках и транспортных средствах, используемых ими для оказания услуг по выполнению внутривереспубликанских перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, уже имеются в Транспортной инспекции Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (далее – ТИ), так как представляются	Отсутствует конкретные предложения. Информация принята к сведению.	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
	изменений» проекта Указа.	перевозчиком при получении специального разрешения (лицензии) на право перевозки пассажиров автомобильным транспортом с уплатой госпошлины за получение лицензии в размере 10 базовых величин (далее – БВ), то есть в данном случае будет происходить уплата госпошлины одному и тому же государственному органу при предоставлении идентичных данных.		
	Пункт 1 проекта Указа.	Кроме того, не понятно, как быть с транспортными средствами, которые используются как для регулярных, так и нерегулярных перевозок пассажиров? Их тоже нужно вносить в реестр?	Отсутствует конкретное предложение. Информация принята к сведению.	
	Подпункт 2.5 пункта 2 и приложение «Ставки государственной пошлины за внесение в реестр сведений, внесение в него изменений» проекта Указа.	Текущая текучесть кадров в отрасли автомобильного транспорта составляет 8,5%, около 20% водителей автобусов увольняются до истечения испытательного срока. В проекте Указа не определено, когда наниматель обязан уплатить госпошлину за внесение данных о водителе автобуса в реестр, что подразумевает необходимость уплаты госпошлины и внесения сведений в реестр на дату приема водителя автобуса на работу. В сложившихся условиях высокого уровня текучести кадров это повлечет за собой существенный рост финансовой нагрузки на перевозчиков, особенно крупных хозяйственных обществ – ОАО и ООО.	Отсутствует конкретное предложение. Информация принята к сведению.	
	Пункт 1 проекта Указа.	Кроме того, не урегулирован вопрос с водителями автобусов, которых перевозчики привлекают для разового выполнения работ по гражданско-правовым договорам. Нужно ли вносить в реестр сведения о таких водителях автобусов? В какой срок будут внесены данные сведения? Как быть, когда гражданско-правовой договор заключается «сегодня на сегодня», а дата его заключения приходится на выходной день по графику работы ТИ? 3. Исходя из норм Закона Республики Беларусь от 14 августа 2007 года «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» с учетом изменений, внесенных в него изменений и дополнений, диспетчер автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении - юридическое лицо, оказывающее услуги по организации и управлению технологическим процессом выполнения автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении (за исключением автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси) на определенной территории, включая	Вопрос не относится к предмету правового регулирования проекта Указа. Внесение сведений в реестр относится к административной процедуре, в которой будут установлены сроки ее осуществления. Информация принята к сведению.  Для перевозчиков, самостоятельно осуществляющих прием и передачу заказов, не предусматривается ведение сведений. Такой перевозчик обязан будет внести сведения в отношении водителей и транспортных средств. Госпошлина в указанном размере уплачивается только диспетчерами.	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		прием и передачу заказов на выполнение автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, справочно-информационные, консультационные и иные сопутствующие услуги, в том числе с использованием средств электросвязи и глобальной компьютерной сети Интернет. Указанные услуги перевозчики негосударственной формы собственности оказывают самостоятельно. При этом в проекте Указа не определено, обязан ли такой перевозчик регистрироваться в реестре и уплачивать госпошлину в размере 100 БВ. Сразу хотим отметить, что такая сумма может достигать до 10% валового годового дохода индивидуального предпринимателя, имеющего один автобус категории М3 и выполняющего нерегулярные перевозки пассажиров.		
	Подпункт 2.6 пункта 2 проекта Указа.	4. Отсылочная норма пункта 2.6 проекта Указа об основаниях, определяемых Советом Министров Республики Беларусь, приостанавливающих нахождение в реестре, может нанести необратимый ущерб деятельности перевозчиков, а потому заранее ходатайствуем перед Правительством Республики Беларусь о приглашении на правах совещательного голоса представителей нашего бизнес-сообщества к разработке данного перечня норм.	Отсутствует конкретное предложение. Информация принята к сведению.	
	Подпункт 2.7 пункта 2 проекта Указа.	5. По пункту 2.7 проекта Указа не определено конкретно, если организация одновременно является и перевозчиком, и диспетчером, будет ли исключение ее из реестра по одному из оснований исключением в целом или будет являться только запретом на занятие исключенным видом деятельности?	В случае исключения из реестра запрет на занятие исключённым видом деятельности. Информация принята к сведению.	
	Подпункт 2.9 пункта 2 проекта Указа.	6. Принятие пункта 2.9 Указа в изложенной редакции лишит граждан возможности заказать автобус для личных нужд. Приведем пример. Сейчас у нас по всей республике проходят выпускные вечера – один из самых светлых и ярких праздников наших детей, вступающих во взрослую жизнь. Родительские комитеты в большинстве своем принимают решения о заказе автобуса для доставки детей их родителей от учреждения образования к месту проведения городского (районного) праздника и обратно. Заказчиком в таком случае выступает физическое лицо – один из родителей. Как поступить в таком случае? Проект Указа нам ответа не дает. Не менее сложной окажется и ситуация, когда при проведении похорон	Законом Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» и Правилами автомобильных перевозок пассажиров предусмотрена возможность в данном случае заключения договора фрахтования для автомобильной перевозки и выполнение перевозки в нерегулярном сообщении. Информация принята к сведению.	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		родственники усопшего обращаются к перевозчику и заказывают автобус для доставки людей, пришедших разделить с ними боль утраты, к месту гражданской панихиды, захоронения, ритуального поминовения усопшего. Необходимость обращаться к индивидуальному предпринимателю либо юридическому лицу, которое возьмет на себя обязанность по заключению договора фрахтования, существенно увеличит стоимость данных услуг для физических лиц.		
	Проект Указа.	7. В Республике Беларусь по итогам 2022 года в собственности физических лиц находится 10 400 автобусов, в том числе: в Брестской области – 1 423 автобуса, в Витебской – 1 167 автобусов, в Гомельской – 1 523 автобуса, в Гродненской – 1 135 автобусов, в Минской – 1 594 автобуса, в Могилевской – 1 600 автобусов и в г.Минске – 1 958 автобусов. Большинство из них используется для нерегулярных перевозок пассажиров, при этом проектом Указа не определено правовое регулирование деятельности данных транспортных средств.	Вопрос не относится к предмету правового регулирования проекта Указа. Информация принята к сведению.	
	Подпункт 2.10 пункта 2 проекта Указа.	8. Пунктом 2.10 проекта Указа определено, что диспетчера и перевозчики должны осуществлять фиксацию и вести учет заказов с использованием программных средств и информационных ресурсов, размещенных на территории Республики Беларусь, на возмездной основе, но не указано, что это за программные средства, кто их будет поставлять на рынок и как будет реализовано взаимодействие между всеми участниками данного процесса.	Вопрос не относится к предмету правового регулирования проекта Указа. Информация принята к сведению.	
	Подпункт 2.12 пункта 2 проекта Указа.	9. Пунктом 2.12 предусмотрено, что автомобильный перевозчик обязан обеспечить видеofиксацию выполнения автомобильных перевозок пассажиров в салонах транспортных средств с последующим хранением информации не менее 1 месяца. Единовременные затраты на приобретение соответствующего оборудования для записи, переноса и хранения таких больших объемов информации являются, на наш взгляд, очень высокими и потребуют отвлечения существенной суммы оборотных средств организаций и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих нерегулярные пассажирские перевозки автобусами.	Проект Указа разработан в целях обеспечения национальной безопасности, безопасности автомобильных перевозок. Информация принята к сведению.	



№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
20.	Пункт 1 проекта Указа.	<u>ИП, 12.06.2023 09:02:</u> Прочитав проект, ясно, что государство хочет навести порядок в такси и маршрутках. Но под нерегулярные пассажирские перевозки попадают и автобусы категории МЗ -туристические. Моё предложение дополнить проект указа оговоркой : за исключением пассажирского транспорта - автобусов категории МЗ.	Проект Указа направлен на регулирование всех видов перевозок в нерегулярном сообщении. Предложение не поддерживается.	
21.	Проект Указа.	<u>Yashka, 12.06.2023 20:11:</u> Это хорошо если из сферы такси уйдут подработчики и просто пилоты которые только вчера закончили автошколу. Тариф однозначно должен быть выше чем он сейчас. Все компании работающие на территории РБ в сфере такси должны иметь как минимум офис и уполномоченных представителей в лице директора и гл. бухгалтера. Водитель работающий в такси должен быть оформле по трудовому договору.	Вопрос не относится к предмету правового регулирования проекта Указа. Информация принята к сведению.	
22.	Подпункт 2.9 пункта 2 проекта Указа.	<u>Sergey8882, 12.06.2023 22:12:</u> Пункт 2.9 Указа Необходимость обращаться к индивидуальному предпринимателю либо юридическому лицу, которое возьмет на себя обязанность по заключению договора фрахтования, существенно увеличит стоимость данных услуг для физических лиц. (диспетчер посредник, не понятно за что ему платить) лучше внести перевозчиков в реестр, но оставить право обратиться на прямую к Перевозчику и заказать автобус. Как диспетчер будет формировать стоимость перевозки? Если во время перевозки пассажиров произойдёт форс мажор, сломался автобус кто будет решать эту проблему? Диспетчер или Перевозчик?	Законом Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» и Правилами автомобильных перевозок пассажиров предусмотрена возможность в данном случае заключения договора фрахтования для автомобильной перевозки и выполнение перевозки в нерегулярном сообщении. Возможность организации перевозок непосредственно самим перевозчиком Проектом Указа не ограничивается. Информация принята к сведению.	
23.	Пункт 1 проекта Указа.	<u>Rom7, 12.06.2023 23:26:</u> Считаю что на данный момент исходя из нынешней ситуации в сфере пассажирских перевозок этот указ лишь усугубит положение перевозчиков в нерегулярном виде. Да согласен что нужно наводить порядок в такси и регулярных маршрутных перевозках пассажиров но для нерегулярных наоборот необходимо сейчас поддержка со стороны государства, стимулирование а не ужесточение условий рынка. Нерегулярные ! Это туризм , трансфер, свадьбы , похороны ,	Отсутствует конкретное предложение. Информация принята к сведению.	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		<p>индивидуальные заказы и тд . У большинства перевозчиков на сегодняшний день нет возможности обновления автопарка, минимум наемных лиц , и в основном за рулём сами хозяева транспорта. Лишь за счёт этого можно сказать и выживают . Да и работа в основном сезонная. Все это во-первых указывает не на жадность перевозчиков а на благосостояние общества и уровень развития пассажирских перевозок в стране. На мой взгляд сегодня нужно четко разделить что такое регулярные и нерегулярные перевозки пассажиров и перевозки такси. Когда была лицензия на внутриреспубликанские перевозки пассажиров, жёлтые номера и определенные условия для такси ..считаю что был какой то порядок и компетентность перевозчиков. Реестр возможно и нужно но на данный момент необходимо определиться с конкретными и аргументированными критериями вхождения в него каждого представителя всех видов перевозок пассажиров. Считаю что в данном проекте это полностью не раскрыто и возникает много вопросов. Диспетчер нерегулярных перевозок! ..просматривается возникновение лишь как посредник между заказчиком и исполнителем, что конечно же скажется на стоимости оказываемых услуг и ее доступности. Очень хотелось бы верить что представители власти прислушаются к мнению общества, к перевозчикам и всех кто задействован в этой сфере и примет во внимание все замечания и дополнения.</p>		
24.	Проект Указа.	<p><u>apid, 13.06.2023 11:08:</u>  Данный Проект Указа «Об автомобильных перевозках пассажиров» (далее – Проект Указа) вызвал большой общественный резонанс, поэтому Ассоциация перевозчиков и диспетчеров такси предоставляет вам комментарий по предлагаемым нововведениям.  От имени подавляющего большинства участников рынка пассажирский перевозок мы хотели бы предупредить о негативных социальных и экономических последствиях, которые будут вызваны реализацией норм предусмотренных Проектом Указа.  Из результатов анализа рынка, предлагаемые в данном Проекте Указа меры повлекут повышение цен на перевозку для</p>	Отсутствует конкретное предложение. Информация принята к сведению.	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		пассажиров, уход минимум 70 % водителей и 90 % перевозчиков в теневой сегмент рынка и утрату дополнительного заработка для 30-40 % занятого в отрасли трудоспособного населения. В конечном итоге это приведет к крупным потерям налоговых отчислений в бюджет Республики Беларусь.		
	Пункт 1 проекта Указа.	Кроме этого, стоит подчеркнуть, что: 1. Введение информационного ресурса «Реестр автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении» (далее – реестр), по своей сути, вводит лицензирование автомобильных перевозчиков, водителей, транспортных средств, диспетчерах такси, диспетчерах автомобильных перевозок пассажиров нерегулярном сообщении на деятельность по автомобильной перевозке пассажиров в нерегулярном сообщении (далее – субъекты) (Подпункт 1 в редакции Проекта Указа). Данные положения Проекта Указа с положениями Декрета Президента Республики Беларусь № 7 от 23 ноября 2017 г. «О развитии предпринимательства» (далее – Декрет № 7), который отменил лицензирование такой деятельности.	Отсутствует конкретное предложение. Информация принята к сведению.	
	Подпункт 2.1 пункта 2 проекта Указа.	2. Введение реестра, владельцем которого, согласно Проекту Указа, будет государственное учреждение «Транспортная инспекция Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь» (далее - Транспортная инспекция) и на которое будут возложены обязанности по созданию, ведению, эксплуатации и программно-техническому сопровождению, повлечет за собой увеличение государственных расходов, которые будут выделяться из средств республиканского бюджета (Подпункт 2.1. в редакции Проекта Указа).	Отсутствует конкретное предложение. Информация принята к сведению.	
	Подпункт 2.3 пункта 2 проекта Указа.	3. Само ведение и внесение сведений о вышеперечисленных субъектах в реестр, подразумевает под собой не устранения возможностей причинения вреда жизни или здоровью людей, а тотальный и повсеместный контроль за ведением субъектами своей деятельности, и введения дополнительных ограничений при такой деятельности (Подпункт 2.3. в редакции Проекта Указа).	Отсутствует конкретное предложение. Информация принята к сведению.	
	Подпункт 2.4 пункта 2 проекта Указа.	4. Основания об отказе во внесении в реестр недостаточно конкретизированы, так как в законодательстве об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках	Критериями для включения в реестр служит соответствие транспортных средств, водителей, диспетчеров уже	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		присутствует обширное количество положений, и за большую часть несоответствий, недопуск является нецелесообразной мерой. (Подпункт 2.4 в редакции Проекта Указа)	установленным Законом и Правилами требованиям, а также соблюдения норм настоящего проекта Указа. Информация принята к сведению.	
	Подпункт 2.6 пункта 2 проекта Указа.	5. Приостановление нахождения в реестре, указанное в Подпункте 2.6. в редакции Проекта Указа, подразумевает под собой приостановления деятельности субъекта за любое нарушение, без каких-либо предварительных мер (предупреждение, штраф), и не соответствует принципам разумности и справедливости. Также, данная мера применяется к субъекту не только из-за нарушения им положений Проекта Указа, но и другим актам законодательства Республики Беларусь, затрагивающим сферу автомобильной перевозки пассажиров.	Нормы проекта Указа направлены на побуждение субъектов хозяйствования к соблюдению требований законодательства Отсутствует конкретное предложение. Информация принята к сведению.	
	Абзацы восьмой и девятый подпункта 2.7 пункта 2 проекта Указа.	6. Включение в перечень случаев исключения субъектов из реестра абзацев 8-9 Подпункта 2.7 в редакции Проекта Указа, которые затрагивают соблюдение субъектами Налогового законодательства Республики Беларусь, не соответствует сфере, которую регулирует данный Проект Указа, и в случае их включения необходимо вводить изменения и налоговое законодательство.	Регулирование указанных вопросов Указом не противоречит налоговому законодательству. Проект Указа согласован Министерством по налогам и сборам.	
	Абзац четвертый подпункта 2.12 пункта 2 проекта Указа.	7. Абзац 4 Подпункта 2.12 в редакции Проекта Указа изложена обязанность перевозчика обеспечить видеофиксацию выполнения автомобильных перевозок пассажиров, что является дополнительной финансовой нагрузкой перевозчиков, а также увеличивает риск неблагоприятных ситуаций между водителем и перевозчиком, ввиду 1) недобросовестности водителей по возврату средств видеофиксации; 2) включению видеозаписи при осуществлении перевозки пассажира, ввиду нежелания водителя осуществлять видеозапись (отметим, что при выключении записи водителем, ответственность понесет перевозчик), а также между водителем и пассажирами, так как очень велик риск нежелания со стороны пассажиров на осуществление видеофиксации.	Проект Указа разработан в целях обеспечения национальной безопасности, безопасности автомобильных перевозок. Отсутствует конкретное предложение. Информация принята к сведению.	
	Подпункты 2.10, 2.14, 2.15 и 2.19	8. Подпункты 2.10, 2.14 – 2.15., 2.19 направленные на обязательства субъектов использовать в своей деятельности	Отсутствует конкретное предложение.	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
	пункта 2 проекта Указа.	только информационные системы и ресурсы, размещенные на территории Республики Беларусь, и самого размещения субъекта на территории Республики Беларусь, в целом ограничивает право иностранных субъектов хозяйствования на ведение своей деятельности на территории Республики Беларусь, что негативно повлияет на огромный сегмент рынка оказания услуг, который включает в себя не только рынок такси, но и такие сферы как купля-продажа автомобилей, деятельность лизинговой и страховых компаний, а также иные направления различных субъектов хозяйствования.	Информация принята к сведению.	
	Подпункт 2.18 пункта 2 проекта Указа.	9. Подпунктом 2.18. Проекта Указа, Министерство по налогам и сборам было наделено правом вынесения ограничения доступа к информационным системам и ресурсам, однако, принимая во внимание вышесказанное, в компетенцию Министерства по налогам и сборам входит контроль субъектов за соблюдением налогового законодательства, но никак не законодательства о автомобильной перевозках пассажиров.	Регулирование указанных вопросов Указом не противоречит налоговому законодательству. Проект Указа согласован Министерством по налогам и сборам.	
	Подпункт 2.5 пункта 2 и приложение «Ставки государственной пошлины за внесение в реестр сведений, внесение в него изменений» проекта Указа.	10. Также введение ставок государственной пошлины за внесение сведений и изменений в него в размерах, указанных в Приложении к Проекту Указа, окажет сильное финансовое влияние на деятельность перевозчиков, и на долгосрочной перспективе будет перекрывать желание у новых субъектов на начало своей деятельности в данной сфере, а также увеличит объем документооборота и нагрузки работников не только внутри самого субъекта хозяйствования, но и в государственных органах.	Отсутствует конкретное предложение. Ставки государственной пошлины являются минимальными. Их установление обусловлено необходимостью затрат на создание реестра и его дальнейшего администрирования. Единовременная уплата пошлины не окажет негативного влияния на деятельность перевозчиков.	
	Проект Указа.	Учитываю вышеизложенное, в случае принятия данного Проекта Указа, направленного по своей сути на ограничение деятельности субъектов хозяйствования в области автомобильной перевозки пассажиров, введения дополнительных критериев для осуществления такой деятельности, введения тотального контроля и нецелесообразных мер обеспечения данного Проекта Указа, подавляющее количество перевозчиков и водителей уйдет в теневой сегмент, что в свою очередь повлечет негативные последствия для республиканского бюджета. Кроме этого данные нововведения сильно отразятся не только на субъектах	Отсутствует конкретное предложение. Информация принята к сведению.	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		<p>хозяйствования, количество которых снизится к минимуму, если не сведется к нулю, но и для обычных людей, ввиду потери как основного, так и дополнительного заработка.</p> <p>Более того, создание единого реестра для контроля будет происходить за счет государственных средств (по оценкам экспертов, на разработку такого реестра, порядка и механики его заполнения, обучению по пользованию реестром, уйдет огромное количество денежных средств и времени, а окупаемость данного реестра под вопросом), а нечеткий порядок внесения, приостановления, исключения из этого реестра могут умножить коррупционные риски, поэтому необходимо еще раз осуществить прогнозирование всех возможных последствий.</p> <p>Ассоциация перевозчиков и диспетчеров такси предлагает для последующего обсуждения и разработки Проекта Указа, пригласить участников рынка (водителей, перевозчиков, пассажиров, диспетчеров), а также гарантирует собственное участие в данном процессе – только так можно быть уверенным, что работа над Проектом будет сделана правильно, интересы государства и субъектов хозяйства соблюдены, и созданы благоприятны условия для последующего развития отрасли.</p>		
25.	Пункты 3 и 6 проекта Указа.	<p><u>Андрей К, 13.06.2023 16:41:</u></p> <p>В целях обеспечения безопасности автомобильных перевозок, создания условий для добросовестной конкуренции и повышения качества оказываемых услуг.</p> <p>Проектом устанавливаются:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• нормы, что деятельность без включения в реестр запрещается;</li> </ul> <p>Деятельность без регистрации юридического лица тоже запрещена на сегодняшний день. Но нелегальные перевозчики наносят ущерб и ведут не добросовестную конкуренцию, это ставит добросовестных перевозчиков в неравные условия. В данном указе не сказано какими методами будет достигаться контроль, если, к примеру Иванов решит выехать на своем личном автомобиле в ночное время, который не безопасен для использования в перевозках, это влияет на безопасность и качество перевозок. Для нелегальных перевозчиков и</p>	<p>Информация принята к сведению.</p> <p>Нормы о конфискации транспортного средства предусматриваются в проекте закона, предусматривающего корректировку Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях, подготовка которого предусматривается пунктом 6 проекта Указа.</p>	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		владельцев транспортных средств следует ввести конфискацию ТС.		
	Подпункт 2.13 пункта 2 проекта Указа.	Необходимо вносить изменения с учетом роста технологий. Можно приравнять водителя такси к самозанятым, как например доставщик. Необходимо создать условия, что бы человек мог легально выйти подработать. Так как многие водители работают в качестве подработки несколько раз в неделю. Таким образом водителю не пришлось бы нарушать правила, зарегистрировался, оплатил налог с заработка, и не было вопросов. Такой водитель использовал бы автомобили пригодные для перевозок, с техосмотром, страховками, наклейками и т.д.	Вопрос не относится к предмету правового регулирования проекта Указа. Информация принята к сведению.	
	Проект Указа.	Само постановление 972 «О правилах пассажирских перевозок» нуждается в изменениях и дополнениях. Если будет доступ у контролирующих органов к перевозкам, следует изменить использование таксометров и заменить на мобильное приложение с выдачей электронного чека. Многие добросовестные перевозчики согласятся с нововведениями, так как это наведет порядок в пассажирских перевозках, особенно в такси, где любой автолюбитель в выходные ночью может выйти подзаработать, так как ночью нет транспортной и налоговой инспекции. При таких условиях безопасность, качество и добросовестная конкуренция будет страдать.	Информация принята к сведению. После принятия Указа предусматривается корректировка постановления Совета Министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 г. № 972.	
26.	Подпункт 2.19 пункта 2 проекта Указа.	<u>gmeln, 13.06.2023 23:34:</u> Относительно проекта Указа Президента Республики Беларусь «Об автомобильных перевозках пассажиров» (далее – Указ) считаю возможным высказать следующее: 1. Об установлении обязанности ведения деятельности путем создания юридического лица на территории Республики Беларусь, применительно к иностранным юридическим лицам (организациям) (п.п. 2.19 п. 2 Указа). Защита национальной экономики в нынешних условиях, несомненно, является одной из важнейших задач в сфере публично-правового регулирования. Тем не менее представляется, что наличие императивной нормы, запрещающей любую форму деятельности иностранных субъектов хозяйствования, за исключением, предположим, дочерних организаций, учреждений и пр., может как внести	Не учтено. Предложение отработано во взаимодействии с государственными органами при подготовке проекта Указа и не поддерживается.	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		<p>некий элемент «хаоса» в уже устоявшиеся общественные отношения (в частности, речь идет о работе таких популярных сервисов перевозок автомобилями-такси как «Яндекс.Такси» и «Uber»), так и, что менее вероятно, привести к полному уходу некоторых субъектов с внутреннего рынка (такой исход, с одной стороны, частично «освободит» место в отрасли для отечественных субъектов, а с другой – возникнет вопрос: смогут ли отечественные субъекты хозяйствования полноценно заполнить возникший пробел, в частности, относительно сократившихся в этой связи налоговых доходов бюджета?). Считаю возможным придать рассматриваемой норме диспозитивность в части формы осуществления деятельности, изложив ее в следующей редакции: «2.19. Иностранное юридическое лицо, иностранная организация, созданные в соответствии с законодательством иностранного государства, вправе оказывать услуги диспетчера автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, диспетчера такси только в случае создания ими на территории Республики Беларусь юридического лица и (или) представительства. Основным видом деятельности создаваемого юридического лица должно являться оказание соответствующих услуг. В случае создания представительства основным видом деятельности иностранного юридического лица, иностранной организации, должно являться оказание идентичных (в сравнении с законодательством иностранного государства) услуг». Такой вариант нормы позволит, с одной стороны, облегчить процесс «адаптации» хозяйственной деятельности таких организаций, а с другой – обеспечит гарантированное признание полученного такими филиалами дохода объектом налогообложения (исходя из ст. 180 Налогового кодекса Республики Беларусь), тем самым сохранив баланс публичных и частных интересов.</p> <p>Отдельно следует отметить срок вступления в силу анализируемой нормы. Так, п. 7 Указа установлено, что положения п.п. 2.19 п. 2 Указа вступают в силу через 2 месяца после его официального опубликования. Полагаю, что установленный срок для приведения указанными субъектами своей деятельности в соответствие с законодательством может оказаться недостаточным. При создании юридического лица</p>	<p>Информация принята к сведению. Прорабатывается вопрос корректировки сроков вступления в силу проекта Указа.</p>	



№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		подлежит разрешению достаточно широкий круг организационных и правовых вопросов, что может потребовать более значительных временных затрат. Как минимум, предлагаю удвоить срок вступления в силу данной нормы с целью предоставления иностранным субъектам хозяйствования возможности принятия взвешенного решения о продолжении (прекращении) деятельности на территории Республики Беларусь.		
	Подпункт 2.5 пункта 2 и приложение «Ставки государственной пошлины за внесение в реестр сведений, внесение в него изменений» проекта Указа.	2. Об обязанности уплаты государственной пошлины и ее ставках (п.п. 2.5 п. 2 Указа) По своему смыслу уплата государственной пошлины представляет собой, по большей части, способ компенсации затрат, понесенных государством в процессе совершения юридически значимого действия. В этой связи возникают сомнения в обоснованности размеров указанных ставок, в частности, ставки государственной пошлины, указанной в п.п. 1.3 п. 1 приложения к Указу. Полагаю, что ставка в размере 100 базовых величин за внесение в реестр указанных в подпункте сведений является объективно несоразмерной совершаемому действию, а в совокупности с размерами иных ставок – способной поставить плательщиков в затруднительное финансовое положение. Предлагаю рассмотреть вопрос о снижении указанной ставки (ставок) государственной пошлины.	Информация принята к сведению. Предложение о корректировке ставки государственной пошлины для диспетчеров не поддерживается.	
	Подпункты 2.2 и 2.6 пункта 2 проекта Указа.	3. О полномочиях Совета Министров Республики Беларусь (п.п. 2.2 п. 2, п.п. 2.6 п. 2 Указа) Согласно п.п. 2.2 п. 2, а также п.п. 2.6 п.2 Указа, Совет Министров Республики Беларусь наделяется крайне широким спектром инструментов правового воздействия, помимо прочего создающих основания для приостановления деятельности заинтересованных субъектов хозяйствования. Бланкетность нормы, установленной п.п. 2.6 п. 2 Указа, в сочетании с определением в ней лишь возможных санкции, не позволяет подвергнуть объективной оценке совокупность возможных ограничений до момента принятия уполномоченным органом соответствующего нормативного правового акта. Считаю необходимым (как минимум) включение в Указ «основного» перечня оснований приостановления нахождения субъекта в реестре, а также	Не учтено. После принятия проекта Указа планируется разработка соответствующего проекта постановления Совета Министров Республики Беларусь.	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		нормы, уполномочивающей Совет Министров Республики Беларусь устанавливать иные («особые») основания такого приостановления (тем не менее, считаю более эффективным включение закрытого списка любых подобных оснований в текст самого Указа, разумеется, без делегирования каких-либо полномочий по его расширению).		
	Абзац третий подпункт 2.12 пункта 2 проекта Указа.	<p>4. Об обязанностях автомобильного перевозчика (абз. 3 п.п. 2.12 п. 2 Указа)</p> <p>Формулировка, обязывающая автомобильного перевозчика «обеспечить своевременное внесение информации в реестр, а также контролировать ее актуальность», в совокупности с положениями п.п. 2.1 п. 2 Указа, представляется некорректной. Так, в соответствии с п.п. 2.1 п. 2 Указа: «государственное учреждение «Транспортная инспекция Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь» (далее – Транспортная инспекция) является владельцем реестра и обеспечивает его создание, ведение, эксплуатацию и программно-техническое сопровождение».</p> <p>Следовательно, вопросы своевременного внесения информации, а также контроля ее актуальности в рамках самого реестра, исходя из смысловой взаимосвязи данных положений, следует разрешать именно Транспортной инспекции. При этом внесение такой информации осуществляется на основании заявления лица, на которого возложена соответствующая обязанность. Полагаю, что подразумевается необходимость обязать перевозчика предоставлять актуальную информацию в случае, если она была изменена (устарела); в таком случае следует, с учетом положений п.п. 2.3 п. 2 Указа, представить эту часть нормы в следующем виде: «актуализировать информацию, подлежащую внесению в реестр, в порядке, предусмотренном подпунктом 2.3 настоящего пункта, иными актами законодательства;».</p>	Информация принята к сведению. Требуется дополнительная проработка вопроса.	
	Пункт 5 проекта Указа.	<p>5. О персональных данных (п.5 Указа).</p> <p>Предполагаю, что предоставление Транспортной инспекции доступа к любым персональным данным физически лиц в абстрактных целях «ведения реестра» может стать и почвой для злоупотреблений. Так, к примеру, хранящиеся в соответствии с абз. 4 п.п. 2.12 видеозаписи также будут</p>	Не учтено. Информация принята к сведению.	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		содержать персональные данные (биометрические), однако остается неясным: как доступ к таким данным может способствовать ведению реестра? Следует также четко определить порядок хранения и использования таких видеозаписей перевозчиками (бланкетная часть нормы предусматривает лишь особый порядок их использования, определяемы Советом Министров Республики Беларусь).		
	Абзац второй подпункта 2.10 пункта 2 проекта Указа.	<p>б. Об информационных системах и ресурсах (абз. 2 п.п. 2.10 п. 2 Указа).</p> <p>Норма, обязывающая диспетчеров автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, диспетчеров такси, автомобильных перевозчиков, самостоятельно выполняющих прием и передачу заказов на выполнение автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси «использовать в своей деятельности информационные системы и ресурсы, в том числе включающие приложения (программы) ... размещенные на территории Республики Беларусь и зарегистрированные соответственно в Государственном регистре информационных систем и Государственном регистре информационных ресурсов», не содержит признаков, позволяющих достоверно отнести ту или иную программу (ресурс) к «размещенным на территории Республики Беларусь». При этом санкции, установленные абз. 5 п.п. 2.7 п. 2 Указа предусматривают исключение заинтересованных субъектов из реестра, что в свою очередь породит необходимость повторной подачи заявления о внесении соответствующих сведений и, следовательно, уплату установленной государственной пошлины. Считаю необходимым конкретизировать критерии отнесения программ (ресурсов) к тем, которые могут быть использованы «легально». Такие критерии должны быть четкими и ясными для всех участников правоотношений, нельзя допустить их двоякого толкования. Также отмечу, что сведения, предоставляемые Государственным регистром информационных ресурсов и систем в открытом доступе, не содержат параметра, позволяющего обязанным лицам достоверно определить территориальную принадлежность той или иной информационной системы (ресурса).</p>	<p>Проект Указа разработан в целях обеспечения национальной безопасности, безопасности автомобильных перевозок создания условий для добросовестной конкуренции и повышения качества оказываемых услуг.</p> <p>Информация принята к сведению.</p>	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		В заключение хотелось бы отметить, что официальное опубликование Указа в существующем виде может повлечь за собой неблагоприятные последствия для соответствующего сегмента экономики. Считаю важным напомнить, что перевозки в нерегулярном сообщении автомобилями-такси также могут выполнять и важную социальную функцию: служить одним из немногих способов транспортировки лиц, имеющих постоянные или же временные физические ограничения. Сокращение доли соответствующих услуг на внутреннем рынке негативным образом скажется как на комфортном укладе жизни таких людей, так и миллионов иных потребителей.		
27.	Абзац второй пункта 1 проекта Указа.	<p><u>Яна Хилинская, 14.06.2023 21:14:</u></p> <p>1. Считаю, что Реестр должен включать в том числе информацию о "владельцах эис". К ним должны применяться те же меры ответственности, что и для диспетчеров, водителей и перевозчиков. Ведь ЭИС - это часть автомобильной перевозки, а владелец ЭИС такой же участник процесса как диспетчер, перевозчик и водитель. Он отвечает за функционирование ЭИС на территории РБ и соответствие ее законодательству РБ. Кроме того, согласно п. 46 постановления Совмина и НацБанка N841/27 от 07.12.2022 владелец ЭИС вправе принимать платежи за услуги такси от пассажиров и может выступать платёжным агрегатором. Как можно допустить, чтоб владельцы ЭИС, не соответствующие требованиям имели право получать деньги? Считаю, что Минтранс, МНС и КГК должны иметь право ограничивать владельцев ЭИС наравне с диспетчерами и перевозчиками, если владельцами ЭИС нарушается законодательство.</p>	<p>Не учтено.</p> <p>Владелец ЭИС в соответствии с абзацами девятнадцатым и двадцатым статьи 1 Закона Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. № 278-3 «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» является соответственно диспетчером автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении либо диспетчером такси.</p>	
	Абзац третий подпункта 2.10 пункта 2 проекта Указа.	2. Абзац третий подпункта 2.10 пункта проекта Указа это чистойшей воды дискриминация для автомобильных перевозчиков, самостоятельно выполняющих прием и передачу заказов на выполнение автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси. Получается, что согласно указу автомобилям такси запрещено работать "от борта", то есть заключать публичный договор автомобильной перевозки пассажиров непосредственно на стоянках такси или в иных местах, в которых у пассажира может возникнуть потребность	<p>Не учтено.</p> <p>Правовая норма, предусмотренная абзацем третьим подпункта 2.13 пункта 2 проекта Указа обязывает «осуществлять фиксацию и вести учет заказов, в том числе полученных с использованием средств электросвязи и глобальной 5 компьютерной сети Интернет (выполненных и</p>	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		в услугах такси. Чем плох действующий вариант, обязывающий таких перевозчиков подавать отчет о выполненных перевозках раз в квартал? Зачем ещё дополнительные действия по учёту в виде использования эис, ИС или ИР?	невыполненных), на выполнение автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении и в течение пяти лет хранить данную информацию по форме, определяемой Советом Министров Республики Беларусь», то есть в соответствии с требованиями, установленными Правилами автомобильных перевозок пассажиров, утвержденных постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 г. № 972. В то же время данная правовая норма не несет в себе запрета на выполнение перевозки с посадкой пассажира по его требованию на стоянках (терминалах) такси и в иных местах, не запрещенных Правилами дорожного движения, для остановки (стоянки) транспортного средства.	
	Абзац третий подпункта 2.10 пункта 2 проекта Указа.	3. Само понятие публичного договора не может быть реализовано по этому указу. По Закону об автомобильном транспорте (абз. 13 ст. 27) перевозки автомобилями такси выполняются на условиях публичного договора. Согласно ст. 396 ГК РБ о публичном договоре перевозчик не вправе оказывать предпочтение одному лицу перед другим в отношении заключения публичного договора. Получается перевозчик должен отказать пассажиру, намеревающемуся совершить поездку до тех пор, пока тот не сделает заказ через ЭИС? Получается у пассажиров использующих эис при заказе больше привилегий относительно тех, которые эис не пользуются. Этим пунктом указ навязывает пассажиру обязанность при заказе такси использовать мобильные устройства с установленным приложением или совершать заказ через диспетчера. Важно и то, что в перечне оснований для отказа пассажиру в оказании ему услуги такси нет пункта о том, что заказ сделан не через эис. (ст. 31 Закона об автомобильном транспорте.)	Не учтено. Проект Указа определяет порядок допуска к рынку автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, в том числе автомобилями-такси, путем создания государственного информационного ресурса «Реестр автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении» и при этом не нарушает прав пассажиров на способ заказа услуг по автомобильным перевозкам пассажиров автомобилями-такси.	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		4 У пассажиров и перевозчиков должно быть право выбора на использование ЭИС и иных информационных ресурсов при заказе и выполнении перевозки. Право потребителя на свободный выбор услуги и запрет на ограничение при выборе услуги изложены в п. 1 и п. 4 ст. 10 Закона о защите прав потребителей.		
	Подпункт 2.18 пункта 2 проекта Указа.	5. Непонятно как будет реализовываться. Кого и как собираются ограничивать в доступе к ИС и ИР? Какие сроки ограничений? Как это будет работать технически? Этот пункт совершенно бессмысленный при наличии реестра. Если кто то из участников перевозки нарушает законодательство, то в указе есть же инструмент реагирования в виде приостановления и исключения из реестра. Зачем нужно ограничение к ИС и ИР?	Не учтено. Требования, предусмотренные подпунктом 2.18 пункта 2 проекта Указа, обеспечивают полноту и комплексность правового регулирования вопросов контроля за соблюдением законодательства в области автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, в том числе автомобилями-такси.	
	Подпункты 2.2 и 2.6, абзац седьмой подпункта 2.18 пункта 2 проекта Указа.	6. Хотелось бы до подписания указа ознакомиться с перечнем оснований, которые должны быть утверждены СовМин п. 2.2, 2.6 и абз. 7 п. 2.18 Указа. Ссылки на НПА есть, а самих НПА нет. 7. Указ необходимо доработать. Кроме того, указ должен быть принят вместе с новыми правилами автомобильных перевозок пассажиров. Указ должен разрабатываться совместно с правилами, чтобы положения не противоречили друг другу. Также необходимо учесть положения других нормативных актов, регулирующих сферу услуг и пассажирских перевозок. Выше я сдеоала некоторые ссылки на них. Нормативные акты не должны идти в разрез друг друга.	Не учтено. Проектом Указа предоставляются полномочия Совету Министров и органам государственного управления на подготовку нормативных правовых актов, направленных на его практическую реализацию. После подготовки проектов данных нормативных правовых актов будет организовано их общественное обсуждение в порядке, установленном законодательством.	
28.	Подпункт 2.1 пункта 2 проекта Указа.	<u>Александр Д., 15.06.2023 09:45:</u> Уж лучше бы доделали маршрутное такси онлайн. Уже который год не могут вернуть отслеживание такси в реальном времени. Уверен, что и тут будет то же самое.	Не учтено. Информация принята к сведению.	
29.	Проект Указа.	<u>Proletariy, 15.06.2023 13:14:</u> Снова обсуждения в среде предпринимателей, у которых одна задача - увеличить прибыль. А потребителя услуг, как всегда, никто не спрашивает. Хотя именно он оплачивает все эти нововведения. Очевидно, что всё это приведёт к удорожанию услуг и дополнительным издержкам у домохозяйств на услуги транспорта. В Минске, если нет метро - то куда то добраться это целое путешествие, а таких районов много. В небольших	Отсутствуют конкретные предложения. Информация принята к сведению.	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		городах рейсы бывают вообще раз в час и только по будням, куда-то доехать это крайне сложно. Всё это просто наказание для обычных людей - простой, быстрый, доступный способ добраться становится недоступным, а общественный транспорт в упадке и никто не собирается что-то в этом плане менять.		
30.	Проект Указа.	<p><u>PavelLat, 15.06.2023 13:23:</u>            Существующая система в сфере перевозок сегодня хорошо работает. Если и нужно оптимизировать то под нынешние современные условия.            Потребитель услуг такси в любом случае защищен законом о правах потребителей, в сфере перевозок, гражданским законодательством и т.д.            Вводимые обременения, если будут одобрены, лишат многих подработки, много уйдет в нелегальные перевозки и вносимые изменения не выведут на чистую воду недобросовестных перевозчиков, а только усугубят ситуацию. Нужно в данном направлении создавать условия чтоб подработчики официально работали у перевозчиков. И налоговые отчисления иные сборы будут намного больше в составе бюджета страны, чем те же сборы за регистрацию в реестре и т.п.            Введение реестров, гос.пошлин за регистрацию, установка камер для чего это? В законодательстве достаточно норм для привлечения ответственности недобросовестных перевозчиков, в том числе направленных на возмещение ущерба. Работать нужно только ответственным органам, выявлять и наработывать практику. А не то что, без оклейки проехал и тебя из реестра исключили и все! Для этого нужно определиться для чего это надо, именно сейчас, в это время также оклейка или устаревший таксометр.            Люди, заказывая такси через интернет, уже знают какая машина к ним приезжает и сколько стоит маршрут. Для чего эти сложности, которые нужно убрать из правил и законов. Оставить таксометры или камеры, оклейку на усмотрение перевозчиков. Нужно адаптировать законодательство под современные технологии, а не возвращаться к временам, когда люди с палками бегали.</p>	Отсутствуют конкретные предложения по проекту Указа. Информация принята к сведению.	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		<p>А вот то что нерезеденты должны свои представительства в Республике Беларусь создавать для осуществления деятельности по перевозке пассажиров это правильно.</p> <p>Нужно налаживать партнерские отношения компетентным органам с перевозчиками-такси, создавать союзы, заключать соглашения, в рамках которых осуществлять взаимодействие и менять законы. Поднимать с перевозчиками проблемы официального оформления водителей на договора, почему они так поступают и после принимать действия для решения проблемы.</p> <p>Настоящий проект указа недоработан, много вводится ограничительных мер, создаются финансовые барьеры для участников рынка такси, необходимо провести прогнозирование настоящего указа, как его принятие повлияет на ВВП страны, на налоговые поступления, на теневой сектор такси и т.д.</p>		
31.	Проект Указа.	<p><u>Виталий, 15.06.2023 16:50:</u></p> <p>Также, дополню - обязать любых перевозчиков использовать приём безналичных денежных средств:  - терминалы сейчас "прямо на телефонах" - какие проблемы?  - если не терминалы, то будь любезен обеспечить не менее 3-х наиболее популярных электронных платежных систем из какого-то сформированного кем-то (минином, минэкономикой, мнсом, мартом) списка, чтобы можно было без проблем нормально и просто оплатить, а на телефон водителю закидывать...  Это и к рынкам относится и к самозанятым и всем другим без исключения...  Это бы и прозрачность выручки повысит и удобство людям доставит.</p>	Вопросы не относятся к предмету правового регулирования проекта Указа.	
32.	Проект Указа.	<p><u>sniper13, 15.06.2023 17:55:</u></p> <p>Каким образом они видят передачу видео с регистраторов на серверы (я так понимаю, что тут будет задействованы серверы Белтелекома как монополиста), если мобильный интернет у нас оставляет лучшего и скорости будет явно не хватать на передачу постоянного видео, не говоря о том, что сейчас такой услуги не предоставляет НИКТО, то есть изначально в законе прописан момент, который выполнить нереально!</p>	Вопросы, касающиеся технических возможностей по хранению значительного объема информации, получаемой посредством видеофиксации, отработаны во взаимодействии с государственными органами при подготовке проекта Указа. К тому же в случае принятия	



№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
			Указа будет установлен порядок использования технических средств при видеофиксации выполнения автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении.	
		<p>Если Вы хотите улучшить сферу, то просто дайте людям нормально работать с максимально прозрачными и лёгкими условиями, а рынок и конкуренция сама всё сделают. Ну и предвидя комментарии в духе "не нравится - предложи лучше", сразу внесу пару предложений:</p> <p>1). Максимальная прозрачность по уплате налогов может быть достигнута двумя путями: а). Единая ставка налога с водителя б). Единая ставка налога с автомобиля</p> <p>Например, человек (физ лицо), хочет таксовать. Для этого он уплатил месячный взнос (можно это сделать даже по ЕРИПу с указанием личного номера по единой ставке) и всё, он попал в базу на какой-то срок (например, ставка X - срок на 30 дней). Теперь он может таксовать, заключать договор с любой диспетчерской и получать от неё выплаты безналов напрямую без подключашек (в теории можно ограничить какой-то реальной суммой, чтобы не было отмывания денег)</p> <p>2). Как проверять? Да легко. ТИ остановили, проверили в базе и водитель поехал дальше.</p> <p>3). Таксометр - это безделушка из СССР, выкинуть его и забыть как страшный сон. Возникнет только вопрос как считать поездки от борта, но тут можно просто установить лимит не дороже, чем 1.5 рубля за км либо ещё каким-нибудь способом этот момент решить.</p> <p>4). Отличие машины такси от обычной оставить как есть -- жёлтая полоса и плафон</p> <p>И любой вопрос решаем, главное понять цель, которая сейчас вообще никак не просматривается. А целью должна быть доступность услуги для населения, чтобы повышать качество жизни обычных людей, а не ухудшать её удорожанием обычной бытовой услуги и её дефицитом. Это как если бы любую парикмахерскую обязали бы быть площадью не менее 500 квадратов. Вроде да, уютно было бы, но... пострадали бы в итоге именно потребители.</p>	<p>Вопросы, касающиеся налогообложения, порядка приема наличных денежных средств, внешнего оформления автомобилей не относятся к предмету правового регулирования проекта Указа.</p> <p>Информация принята к сведению.</p>	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		В заключение добавлю, что ВСЕГДА страдает именно потребитель, ведь любой бизнес - это в первую очередь бизнес, а не благотворительность, никто в минус работать не будет, цель у бизнеса зарабатывать, поэтому любые сложности будут переложены в стоимость услуги.		
33.	Проект Указа.	<u>Lkiry1, 15.06.2023 20:53:</u> Единственное альтернативное решение вопроса в сфере нерегулярных перевозок - это право водителей работать в качестве самозанятых	Вопрос не относится к предмету правового регулирования проекта Указа.	
34.	Проект Указа.	<u>Сергей Кучук, 16.06.2023 02:15:</u> Отрегулируйте, пожалуйста, следующие вопросы 1) обязательная видеофиксация происходящего в салоне, доступная силовым структурам, и прочим, уполномоченным законами госорганам по запросу.	Порядок видеофиксации установлен абзацем четвертым подпункта 2.12 пункта 2 проекта Указа.	
		2) введите максимальный фиксированный процент от стоимости, выше которого условный яндекс не может запрашивать от суммы платежа или чаевых за поездку. На текущий момент насколько мне рассказывали в Яндекске это треть от стоимости поездки. Треть от стоимости поездки - это очень много в условиях фактически монополии (куда МАРТ кстати смотрит). Пусть максимум составит 5% от суммы заказа и не больше 5% от стоимости чаевых. Это сильно задевает таксистов.	Вопрос не относится к предмету правового регулирования проекта Указа. Информация принята к сведению.	
		3) введите обязательную возможность для условного яндекса - чтобы была возможность водителю устанавливать минимальную цену километра поездки. Сейчас цены поездки устанавливает условный яндекс и они по утрам сильно завышены. А днем цены такие, что водитель ездит за 2 рубля после вычета мзды условного яндекса, аренды машины, топлива... И эта ситуация не регулируется.	Вопрос не относится к предмету правового регулирования проекта Указа. Информация принята к сведению.	
		4) введите обязанность условного Яндекса находится на территории Беларуси, а не в Нидерландах, как сейчас.	Порядок регулированию данного вопроса установлен пунктом 2 проекта Указа.	
		5) отрегулируйте вопрос с отменой поездки водителем такси. Сейчас водитель такси может отказать в поездке клиенту, когда видит, что до него далеко ехать или место назначения нехлебное. Это незаконно. Или узаконьте, или отрегулируйте.	Вопрос не относится к предмету правового регулирования проекта Указа. Информация принята к сведению.	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		6) отрегулируйте вопрос с ремнями безопасности в такси Сейчас на ремни безопасности в такси - серая зона - вроде нельзя ехать с пристегнутыми ремнями, но ГАИ и пассажиры это игнорируют. Сделайте водителя ответственным в случае когда клиент не пристегнут ремнями и введите штраф за это.	Вопрос не относится к предмету правового регулирования проекта Указа. Информация принята к сведению.	
		7) отрегулируйте вопрос с временем работы таксиста На текущий момент таксисты работают по 12 часов и передают машину своему сменщику. Сделайте, чтобы этот вопрос контролировался и установите лимит работы в сутки и способ контроля для таксистов таких сервисов. Когда таксист работает столько времени, снижается концентрация и повышается риск аварий. Пусть условный Яндекс со своей стороны также это будет обязан контролировать и не допускать заказы свыше определенного времени работы в сутки. 8) контроль технического состояния машины На текущий момент машины, используемые в такси, работают круглосуточно, передаваемые от одного сменщика другому. В таких условиях происходит быстрый износ машины. Установите простой и контролируемый способ периодического контроля состояния транспортного средства в таких условиях и обяжите условный Яндекс требовать это от водителей на территории страны. 9) блокировка работы таксистов с низким рейтингом со стороны условного Яндекса Это незаконно. Или узаконьте, или пропишите ответственность за это. 10) условия для улучшения положения трудящихся в такси. Место где таксисты могут взаимодействовать между собой и вырабатывать требования и условия для лучшей работы по отношению к Яндексу - профсоюз - будет содействовать постепенному улучшению условий труда. Предлагаю сделать обязательным участие таксистов в специальной профсоюзной организации. 11) страхование жизни пассажиров и водителя такси Отрегулируйте вопрос со страхованием жизни пассажиров в случае ДТП так, чтобы этим не занимались водители как ИП, а это было обязанностью условного Яндекса. 12) упрощенный способ регистрации и налоговый режим.	Вопросы, касающиеся режима труда и отдыха водителей, контроля технического состояния автомобиля, обязательного страхования и налогообложения, не относятся к предмету правового регулирования проекта Указа. Вместе с тем, в последующем (в случае принятия Указа) предполагается создание единой платформы, которая будет содержать сведения об обязательных видах страхования гражданской ответственности, сроках прохождения транспортными средствами государственного технического осмотра, повышения водителями квалификации, прохождения ими предрейсового медицинского осмотра, контроля технического состояния транспортного средства перед выездом на линию, увязка водителей и транспортных средств с конкретным перевозчиком, а также другие сведения с формированием электронного транспортного листа.	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		<p>Отрегулируйте законы так, чтобы условный человек с машиной мог подключиться к сервису, и ему не требовалось бы ничего включая ИП оформлять, и налоги автоматом платились оператором - условным яндексом.</p> <p>13) страхование машины</p> <p>Отрегулируйте вопрос со страхованием машины так, чтобы этим не занимались водители как ИП, а это было обязанностью условного яндекса. Как правило водители берут машину в прокат. И это тоже серая зона.</p>		
35.	Проект Указа.	<p><u>Белый Рус, 16.06.2023 09:51:</u>  Уже комментировал, но дополню:  К примеру, я ищу работу водителем. Решаю стать таксистом. Но денег у меня нет, поэтому я и ищу работу. Прихожу, в зарегистрированный в реестре парк, и парк берет меня на работу. Но для того, чтобы начать работать, я должен находиться в реестре. Предположим парк соглашается проплатить пошлину, чтобы меня занести в реестр. Но через 2 недели или месяц я понимаю, что работа таксистом не для меня. И я увольняюсь в течении испытательного срока. Отсюда вопрос: согласится ли парк проплачивать пошлину, за каждого такого нового водителя? Или парк будет вынужден "надеть на водителя рабские кандалы", чтобы новый водитель не смог уволиться, пока сам водитель не отобьёт затраты парка по устройству на работу и затраты на его регистрацию?</p>	<p>Вопросы трудоустройства не относятся к предмету правового регулирования проекта Указа. При этом следует отметить, что в развитие проекта Указа (в случае его принятия) будет установлен порядок формирования и ведения государственного информационного ресурса «Реестр автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении».</p>	
36.	Проект Указа.	<p><u>Kust, 16.06.2023 10:59:</u>  В России уже дошли до того, что водители такси на своём авто могут работать как самозанятые с уплатой 6% от заказа напрямую в налоговую и не иметь проблем, все чисто прозрачно и налоговой не нужно ни кого ловить. Тут же становится все на места, зачем мне платить какому то черному парку 10%, если я могу государству платить напрямую этих же 10% и не волноваться за плохой исход, штраф и так далее, приём налички автоматом пропадёт, так как самозанятый по требованию может в приложении получить чек или qrкод, у нас 2023 год на дворе, куча приложений и систем, что бы все было прозрачно и просто для работы, зачем мы лезим в дебри?</p>	<p>Порядок получения заказа от диспетчера такси не относится к предмету правового регулирования проекта Указа.</p> <p>Информация принята к сведению</p>	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
37.	Проект Указа.	<p><u>KSA 16.06.2023 13:02:</u></p> <p>1. Отношения, возникающие при организации и выполнении автомобильных перевозок, а также при выполнении (оказании) работ (услуг), связанных с такими перевозками, регулирует Закон РБ от 14.08.2007 № 278-3 «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» (далее – Закон). Статья 85 Конституции РБ: Указы и распоряжения Президента не должны противоречить законам. В соответствии со ст. 3 ГК РБ, в случае расхождения декрета или указа Президента Республики Беларусь с настоящим Кодексом или другим законом настоящий Кодекс или другой закон имеют верховенство лишь тогда, когда полномочия на издание декрета или указа были предоставлены законом. Законом предусматривается, что Президентом Республики Беларусь могут устанавливаться особенности правового регулирования отношений в области автомобильного транспорта и автомобильных перевозок.</p> <p>В соответствии с Законом общие условия выполнения автомобильных перевозок пассажиров; условия выполнения автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении; требования к автомобильным перевозчикам, водителям и транспортным средствам при выполнении автомобильных перевозок пассажиров; права, обязанности и ответственность автомобильного перевозчика, заказчика автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, диспетчера автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, диспетчера такси; требования к электронным информационным системам; к оборудованию автомобилей-такси устанавливается Правилами автомобильных перевозок пассажиров, утвержденными Постановлением СМ РБ №972 от 30.06.2008 г. (далее — Правила). С учетом изложенного, установление Указом Президента РБ норм, противоречащих Гражданскому кодексу РБ или Закону «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» и другим законам недопустимо, соответствующие Указы могут приниматься только в развитие существующих норм Гражданского кодекса и Закона и не должны регулировать вопросы, отнесенные к компетенции иных органов.</p>	<p>Не учтено.</p> <p>Законом Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. № 278-3 «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» не предусмотрены прямые полномочия Президента Республики Беларусь на издание проекта данного Указа. Поэтому проект Указа подготовлен в соответствии с полномочиями Президента Республики Беларусь на установление особенностей правового регулирования отношений в области автомобильного транспорта, в части касающейся обеспечения национальной безопасности, безопасности автомобильных перевозок, создания условий для добросовестной конкуренции и повышения качества оказываемых услуг. Правомочность проекта данного Указа подтверждается его согласованием всеми заинтересованными государственными органами, включая Министерство юстиции.</p>	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
	Подпункты 2.10., 2.14, 2.15 пункта 2 и пункт 5 проекта Указа.	<p>2. Проектом Указа устанавливается следующее правовое регулирование противоречащее Закону «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках», Закону «О защите персональных данных» и Гражданскому кодексу РБ и заменяющее регулирование, которое должно быть установлено Правилами:</p> <p>П. 2.10., 2.14, 2.15, 5 проекта Указа устанавливаются не предусмотренные Законом и Правилами требования к информационным системам о размещении указанных систем на территории РБ, о фиксации и хранении в течение 5 лет информации о заказах, о предоставлении государственным органам безвозмездного круглосуточного доступа к информации по заказам.</p> <p>Требования п. 2.10 проекта Указа о необходимости хранения информации о заказах в течение 5 лет противоречит ст. 26-1, 27-1 Закона, которые предусматривают необходимость хранения такой информации в течение 12 месяцев. Также данные требования противоречат Закону «О защите персональных данных», т.к. хранение персональных данных должно осуществляться в форме позволяющей идентифицировать субъекта персональных данных, не дольше, чем этого требуют цели обработки персональных данных (п. 8 ст. 4), кроме того, оператор персональных данных обязан прекращать обработку персональных данных, а также удалять их при отсутствии оснований для обработки персональных данных (ст. 16). Необходимость хранения информации о заказах только с целью возможности их предоставления государственным органам также противоречит требованиям п. 4 ст. 4 Закона о персональных данных, т. к. обработка персональных данных должна ограничиваться достижением конкретных, заранее заявленных целей и не допускается обработка персональных данных, не совместимая с первоначально заявленными целями обработки персональных данных.</p>	Учтено. Срок хранения информации, полученной посредством видефиксации сокращен с 5 лет до 12 месяцев.	В абзаце третьем подпункта 2.10 пункта 2 проекта Указа слова «пяти лет» заменены словами «двенадцати месяцев».
		Установление п. 2.10, п. 5 проекта Указа безвозмездного круглосуточного доступа, включая удаленного, к персональным данным также противоречит Закону о защите персональных данных. Информация о предоставлении персональных данных третьим лицам подлежит учету	Не учтено. В соответствии с абзацем четвертым подпункта 2.10 пункта 2 проекта Указа безвозмездный круглосуточный доступ к информации,	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		<p>оператором персональных данных и по запросу субъекта ПД должна быть ему предоставлена (ст. 12). При предоставлении удаленного доступа к информационным системам и ресурсам и в отсутствие надлежащим образом оформленного письменного запроса о предоставлении ПД, реализация оператором вышеуказанных норм закона будет не возможна. Конституционный Суд Республики Беларусь от 14.12.2016 N P-1077/2016 обратил внимание правоприменителей на то, что для защиты гражданина от неоправданного произвольного вмешательства в его личную жизнь реализация полномочий по доступу, включая удаленный, к информационным системам, содержащим персональные данные, без письменного согласия физических лиц возможна только в случаях, предусмотренных законом, должна иметь правомерные цели и быть необходимой для их достижения.</p> <p>В проекте Указа введение соответствующих требований представляется необоснованным и избыточным.</p> <p>Также указанные требования сделают фактически невозможными выполнение оператором информационной системы требований Закона «Об информации, информатизации и защите информации» в части обязанности по обеспечению целостности и сохранности информации, содержащейся в информационной системе; по принятию мер по предотвращению разглашения, утраты, искажения, уничтожения, модификации (изменения) информации (ст.40).</p>	<p>содержащей личные данные физических лиц, будет предоставляться только контролирующим (надзорным) органам, правоохранительным органам, иным государственным органам в целях выполнения возложенных на них задач, что не противоречит требованиям статьи 8 Закона Республики Беларусь от 7 мая 2021 г. № 99-3 «О защите персональных данных». К тому же после принятия проекта Указа Правила автомобильных перевозок пассажиров могут быть дополнены правовой нормой о том, что на внешней поверхности транспортных средств, выполняющих автомобильные перевозки пассажиров, должна размещаться информация о ведении в их салоне видеонаблюдения. Наличие информации о ведении видеонаблюдения, в совокупности, например, с требованиями части второй статьи 20 Закона Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» о том, что «договор автомобильной перевозки пассажира считается заключенным с момента посадки пассажира в транспортное средство», позволит пассажиру, заключившему такой договор, подтвердить тем самым и свое согласие на сбор, обработку, хранение, информации, полученной в результате ведения видеонаблюдения (аудио и видеозаписи) в салоне транспортного</p>	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
			средства, выполняющего автомобильные перевозки пассажиров.	
	Подпункт 2.17 пункта 2 проекта Указа.	П. 2.17. проекта Указа противоречит Статье 27 Закона, которая предусматривает, что для выполнения автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси автомобильный перевозчик может самостоятельно обеспечивать организацию и управление технологическим процессом выполнения им автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси, в том числе с использованием электронных информационных систем.	Не учтено. Это обусловлено тем, что все автомобильные перевозчики, выполняющие автомобильные перевозки пассажиров нерегулярном сообщении, включая тех из них, которые самостоятельно обеспечивают организацию и управление технологическим процессом выполнения им автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси, в том числе с использованием электронных информационных систем, вправе будут осуществлять такую деятельность «с использованием транспортных средств и привлечением водителей, сведения о которых внесены в реестр на основании поданных ими заявлений» (пункт 2.16 пункта 2 проекта Указа).	
	Подпункт 2.14 пункта 2 проекта Указа.	П. 2.14 противоречит ст. 26, 27 Закона, которым предусмотрено, что начала осуществления деятельности по выполнению автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, и автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси, а также в случае прекращения, приостановления или возобновления осуществления такой деятельности автомобильный перевозчик уведомляет об этом местный исполнительный и распорядительный орган в порядке, установленном Советом Министров Республики Беларусь. Иных разрешительных условий, либо права установления Указом Президента дополнительных требований, для осуществления перевозок в нерегулярном сообщении (в том числе автомобилями-такси) Закон не предусматривает. Кроме того, данные нововведения противоречат Декрету Президента Республики Беларусь от 23.11.2017г. №7 «О развитии предпринимательства», который предусматривает, что со дня, следующего за днем направления уведомления, субъект хозяйствования вправе начать осуществление	Не учтено. Требование, установленное пунктом 2.14 не отменяет, а дополняет требования части пятой статьи 26 и части седьмой статьи 27 Закона Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. № 278-3 «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» (об уведомлении местных органов о начале деятельности на территории определенной административной единицы). Юридическая сила данного требования проекта Указа (в случае его принятия) подтверждается предписаниями пункта 2 статьи 23, согласно которым «В случае расхождения декрета или указа Президента Республики Беларусь с законом закон имеет верховенство лишь тогда, когда полномочия на издание декрета или указа Президента	



№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		заявленного в уведомлении вида экономической деятельности независимо от включения информации об этом субъекте, его деятельности и принадлежащих ему объектах в регистры, реестры, базы и банки данных, информационные системы и иные информационные ресурсы, осуществления иных административных процедур с учетом требований, предусмотренных настоящим подпунктом (п. 3.2).	Республики Беларусь были предоставлены законом. Такие полномочия должны быть оформлены в заключительных положениях закона.».	
	Подпункт 2.9 пункта 2 проекта Указа.	П. 2.9 Указа противоречит ст. 603 ГК РБ и Закону, которыми предусмотрено, что Заказчиком автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении может быть юридическое или физическое лицо, автомобильные перевозки пассажиров в нерегулярном сообщении, могут выполняться на основании договора фрахтования, одним из видов которого является договор аренды автомобиля с экипажем. Кроме того, если в целях перевозки пассажиров, в качестве арендатора заключать договоры аренды автомобиля с экипажем могут только юридические лица, то физические лица будут лишены права, заключения договора аренды автомобиля с водителем в целях организации туристических путешествий, в том числе экскурсий, проведения свадебных, юбилейных и иных торжеств, ритуальных обрядов, что также будет нарушением ст. 4 Закона об автомобильных перевозках.	Не учтено. Без установления данной нормы усматриваются возможные риски, связанные с переходом автомобильных перевозчиков и диспетчеров в сферу арендных отношений при условии введения регистрационных карт и карт допуска. Однако такое нововведение не отразится на физических лицах, так как в соответствии с нормами Закона Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. № 278-3 «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» у них имеется возможность выполнения автомобильной перевозки в нерегулярном сообщении по договору фрахтования для автомобильной перевозки пассажиров.	
	Подпункт 2.12 пункта 2 проекта Указа.	П. 2.12 проекта Указа, который предусматривает необходимость обеспечения видеофиксации заказов и хранение полученных данных в течение 1 месяца, также противоречит Закону об автомобильных перевозках, Правилам и Закону "О защите персональных данных"	Учтено. Срок хранения данных, полученной посредством видеофиксации в салонах транспортных средств, сокращен с 1 месяца до 10 дней.	В абзаце четвертом подпункта 2.12 пункта 2 проекта Указа слова «1 месяца» заменены словами «десяти дней».

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		<p>Как было отмечено выше, требования к автомобилям-такси должны быть установлены Правилами. При этом в настоящее время Правила соответствующих требований не содержат. Закон О защите персональных данных предусматривает, что биометрические персональные данные относятся к категории специальных персональных данных. Обработка специальных персональных данных без согласия субъекта персональных данных запрещается, за исключением случаев, прямо предусмотренных указанным законом. Кроме того, обработка специальных персональных данных допускается лишь при условии принятия комплекса мер, направленных на предупреждение рисков, которые могут возникнуть при обработке таких персональных данных для прав и свобод субъектов персональных данных.</p> <p>При этом информация о наличии в салоне автомобиля средств видеофиксации не может заменять согласие субъекта персональных данных на обработку его персональных данных. Соответствующие меры, направленные на предупреждение рисков, которые могут возникнуть при обработке таких персональных данных для прав и свобод субъектов персональных данных, в проекте Указа не представлены.</p> <p>Отсюда вопросы: Куда нужно устанавливать камеру? За кем конкретно устанавливается видеофиксация (водитель/пассажир)? На кого относятся расходы? Местонахождение сервера? У кого хранится эта информация и кто будет отвечать за ее утечку?</p>	<p>Не учтено.</p> <p>После принятия проекта Указа Правила автомобильных перевозок пассажиров могут быть дополнены правовой нормой о том, что на внешней поверхности транспортных средств, выполняющих автомобильные перевозки пассажиров, должна размещаться информация о ведении в их салоне видеонаблюдения. Наличие информации о ведении видеонаблюдения, в совокупности, например, с требованиями части второй статьи 20 Закона Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» о том, что «договор автомобильной перевозки пассажира считается заключенным с момента посадки пассажира в транспортное средство», позволит пассажиру, заключившему такой договор, подтвердить тем самым и свое согласие на сбор, обработку, хранение, информации, полученной в результате ведения видеонаблюдения (аудио и видеозаписи) в салоне транспортного средства, выполняющего автомобильные перевозки пассажиров.</p>	
	Подпункты 2.11, 2.18, 2.19 пункта 2 проекта Указа.	<p>Установление п. 2.11, 2.19 проекта Указа дополнительных требований к диспетчеру не соответствует Закону и Правилам. Соответствующие требования Законом и Правилами не предусмотрены.</p> <p>П. 2.18 в части прав по ограничению доступа к информационным системам и ресурсам не соответствует Закону об автомобильном транспорте, Правилам и Закону Об информации, информатизации и защите информации и иным действующим нормативно-правовым актам. Налоговые органы смогут ограничивать перевозчикам и водителям</p>	<p>Не учтено.</p> <p>Юридическая сила требований подпунктов 2.11, 2.18 и 2.19 пункта 2 проекта Указа (в случае его принятия) подтверждается предписаниями пункта 2 статьи 23, согласно которым «В случае расхождения декрета или указа Президента Республики Беларусь с законом закон имеет верховенство лишь тогда, когда полномочия на</p>	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		доступ к заказам и блокировать их доступ к информационным сервисам за нарушения. В обязанности указанных органов входит надзор за соблюдением налогового законодательства, но никак не надзор за правильным внутренним или внешним оформлением транспортных средств или за наличием у водителя свидетельства о прохождении специального обучения.	издание декрета или указа Президента Республики Беларусь были предоставлены законом. Такие полномочия должны быть оформлены в заключительных положениях закона.».	
38.	Проект Указа.	<p><u>KSA, 16.06.2023 13:02:</u> Принятие Указа в данной редакции усугубит положение перевозчиков и еще больше зарегулирует таксомоторную отрасль. Создание Реестра автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении - возврат к процессу лицензирования, что идет вразрез с положениями Декрета Президента Республики Беларусь № 7 от 23 ноября 2017 г. «О развитии предпринимательства» (далее – Декрет № 7), который отменил лицензирование такой деятельности. Положения Указа не стимулируют развитие отрасли, а ужесточают условия рынка, ухудшают положение перевозчика, а также потребителя услуг.</p> <p>«Драконовскими» мерами является установление пошлин (в данный момент в условиях текущего положения рынка), неподъемных для перевозчиков, которые плюс к ним несут расходы по оборудованию автомобилей, обслуживанию таксометров, оплаты страховок и пр. За этим последует увеличение стоимости поездок, отток водителей и перевозчиков, население потеряет доход, а государство налоговые отчисления в бюджет. С приходом в отрасль диспетчеров и информационных систем, потребитель получил возможность пользоваться услугами такси на постоянной основе и по приемлемой цене, а нововведения приведут в тому времени, когда за короткую поездку люди отдавали втридорога.</p> <p>Положениями Указа не затронуты такие важные аспекты как предоставление возможности физическим лицам осуществлять деятельность по перевозке пассажиров в качестве самозанятых, отказ от бесполезных таксометров, которые не могут существовать с современными электронными системами и реализация проекта внедрения программных касс.</p>	<p>Не учтено.</p> <p>Проект Указа подготовлен для обеспечения национальной безопасности, безопасности автомобильных перевозок, создания условий для добросовестной конкуренции и повышения качества оказываемых услуг.</p> <p>Размер госпошлины за внесение в реестр установлен, исходя из реальных возможностей субъектов хозяйствования по их уплате. К тому же размер госпошлины определен во взаимодействии с государственными органами при подготовке проекта Указа и поэтому данное предложение не поддерживается.</p> <p>Вопросы, касающиеся самозанятости, налогообложения, оборудования транспортных средств таксометрами, тарифов на перевозки не относятся к предмету правового регулирования проекта Указа.</p>	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
39.	Проект Указа.	<u>Анатолий, 16.06.2023 13:26:</u> Ещё раз плотно изучил проект указа. Я думаю, в этом виде он не может не привести к росту цен. Плата да включение в Реестр, организация системы хранения видео, отсутствие возможности для подработок в режиме "по выходным" или "по ночам". Мне кажется при создании законов и прочих государственных актов о конечной цене для потребителя нельзя не думать!	Не учтено. Отсутствуют конкретные предложения по организации хранения данных, полученных в результате видеофиксации. Вопросы, касающиеся трудовых отношений, тарифов на перевозки не относятся к предмету правового регулирования проекта Указа.	
40.	Проект Указа.	<u>Локки, 16.06.2023 13:43:</u> Вообще то зачем идти по тернистому пути и создавать какие то препятствия уже существующей системе. У нас 21 век, все можно решить программно. Как уже писалось убрать ненужную прослойку в виде парков задача которых только подключать водителей к системе и иметь с этого одного несложного действия постоянную прибыль, непонятно куда уходящую. Пусть место парков займет транспортная инспекция. В приложениях парков уже видна вся статистика по водителям и по заказам. Не нужно будет делать какие то запросы в парки для предоставления информации, все будет перед глазами. А парки пусть занимаются сдачей авто водителям практически тем чем и занимались. Регистрация водителей и транспорта тоже пусть присутствует, но в виде регистрационного номера для водителя и авто без всяких желтых номеров, таксометров и прочего устаревшего оборудования. Из обязательных атрибутов оставить только плафон при выходе на смену, что бы пассажир издалека мог найти авто (зачем уродовать машину, тем более в приложении уже видно какая машина приедет и с каким номером). В приложении предусмотрены отчисления паркам, пусть эти отчисления сразу направляются на налоги и фзсн. То есть в приложении в интерфейсе с каждого заказа будет выглядеть как то так (комиссия яндекса 10% налог пусть 6 % фзсн 6%). То есть деньги сразу начнут попадать и в налоговую и фонд соцзащиты и тут все прозрачно и человек видит, что он честно работает или подрабатывает. И в итоге все будет выглядеть так. Человек решил работать, подрабатывать в такси. Он идет в транспортную инспекцию, проходит обучение, приносит документы и справки и если все хорошо получает	Вопрос не относится к предмету правового регулирования проекта Указа. Информация принята к сведению.	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		регистрационный номер, вносится в реестр, сроком действия на определенный период.. Перевозчик пригоняет машину, ее осматривают ремни безопасности, техосмотр и прочее и если все хорошо машина получает регистрационный номер и вносится в реестр. При начале смены человек заходит в приложение, вводит свой регистрационный номер, регистрационный номер авто, программа сверяет с реестром и если все хорошо разрешает доступ. Итого: подключать к системе будет транспортная инспекция (не о каких левых подключениях речи уже не будет). С каждого заказа гарантировано будут уплачены налоги.		
41.	Абзац второй подпункта 2.10 пункта 2 проекта Указа.	<u>ВРОПЛ Поплавский, 16.06.2023 16:36:</u> 1. Предлагается в абзаце втором пункта 2.10 проекта Указа словосочетание “прием (передача) заказов” заменить на словосочетание “прием и передача заказов”.	Не учтено. Отсутствует обоснование необходимости внесения предлагаемого изменения.	
	Абзац второй подпункта 2.13 пункта 2 проекта Указа.	2. В соответствии с текстом пункта 2.13 проекта Указа водитель имеет право выполнять перевозки пассажиров только по заказам. Таким образом, исключаются случаи посадки пассажиров, например, со стоянок, с остановок общественного транспорта и проч. Поэтому предлагается второй абзац пункта 13 изложить в следующей редакции: “выполнять автомобильные перевозки пассажиров в нерегулярном сообщении по заказам, полученным только от диспетчеров автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, диспетчеров такси, автомобильных перевозчиков, самостоятельно выполняющих прием и передачу заказов на выполнение автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси, сведения о которых внесены в реестр;”	Данное предложение требует дополнительной проработки, после чего может быть учтено.	
42.	Проект Указа.	<u>Borissova, 16.06.2023 20:24:</u> На мой взгляд дополнительная финансовая нагрузка и требование вносить водителей в реестр не потянут мелкие перевозчики (автопарки). Ладно Минск, но мелкие города. Там нет крупных компаний, как им справиться с новыми требованиями? А это рабочие места.	Информация принята к сведению.	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
43.	Проект Указа.	<p><u>Дмитрий Слабодич, 17.06.2023 08:30:</u>  Как старожил нерегулярных перевозок вижу следующее: предлагаемые изменения направлены в первую очередь на наведение порядка в области такси и маршрутных такси. И это назревало годами, т.к. чётко прослеживались попытки подмены понятий, типа "мы не такси, мы не рейсовые" и т.д И даже по обсуждению видно, что именно эти два направления больше всего волнуют как игроков рынка, так и потребителей услуг.</p>	Информация принята к сведению.	
		<p>Но, при введении всего объёма новшеств, они коснутся и настоящих нерегулярных перевозок и в первую очередь туристических автобусов, выполняющих экскурсионные и деловые поездки по заявкам турфирм, профкомов, творческих коллективов и простых граждан. (Кстати, изменения предполагают полный запрет такой услуги для физических лиц).</p>	<p>Не учтено.  Без установления нормы, предусмотренной подпунктом 2.9 пункта 2 проекта Указа (в соответствии с которой при выполнении автомобильных перевозок пассажиров арендатором транспортного средства могут выступать только юридические лица и индивидуальные предприниматели) усматриваются возможные риски, связанные с переходом автомобильных перевозчиков и диспетчеров в сферу арендных отношений при условии введения регистрационных карт и карт допуска.  Вместе с тем, можно прогнозировать, что такое нововведение не отразится на обеспечении потребностей физических лиц в услугах по выполнению перевозок в нерегулярном сообщении, так как в соответствии с нормами Закона Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. № 278-З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» у них имеется возможность выполнения автомобильной перевозки в нерегулярном сообщении по договору фрахтования для автомобильной перевозки пассажиров.</p>	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		<p>В данном сегменте в настоящее время наблюдается очень сложная ситуация, связанная с ярко выраженной сезонностью, когда в одни периоды спрос практически отсутствует, а в другие одномоментно надо предоставить максимальное количество транспорта. При этом данное направление абсолютно не является высокодоходным. Введение предлагаемых изменений очень сильно затруднит возможность осуществления деятельности большинству настоящих нерегулярных автобусных перевозчиков и многих подтолкнёт к закрытию бизнеса.</p> <p>Предлагаю на уровне толкования видов деятельности чётко разграничить толкование перевозок легковым транспортом (для граждан - потребителей услуг - фактически не существует различий между традиционным такси или такси, вызываемом через приложение), регулярными перевозками (в обиходе - маршрутками, независимо от их организационной формы ) и настоящими нерегулярными перевозками. И не осложнять жизнь последним.</p>	<p>Не учтено.</p> <p>Субъекты хозяйствования, осуществляющие один и тот же вид деятельности (автомобильные перевозки пассажиров в нерегулярном сообщении) должны руководствоваться одними и теми же правовыми предписаниями.</p>	
44.	Проект Указа.	<p><u>Станкевич, 17.06.2023 20:26:</u> Ассоциация профессиональных перевозчиков пассажиров «АППП» поддерживает концептуально проект Указа. Однако имеются некоторые предложения по содержанию, которые мы просим принять ко вниманию. Хотим отметить, что с 2018 года неоднократно проводились встречи с представителями организаций, которые оказывали услуги по перевозке пассажиров автомобилями-такси, при участии как профильного Министерства транспорта и коммуникаций, так и Министерства антимонопольного регулирования и торговли и Министерства экономики. К большому сожалению, принятие мер, направленных на урегулирование данного вида деятельности затянулось, но предложенный вариант Указа Президента, по нашему мнению, направлен на то, чтобы всё направление деятельности в области нерегулярных перевозок, в том числе автомобилями-такси, находилось не в ведении частной организации, занявшей доминирующее положение на рынке, а в ведении нескольких субъектов, способных конкурировать между собой и с возможностью осуществления функций контроля за данным видом деятельности.</p>	Информация принята к сведению.	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		Нельзя не отметить, что в отдельных регионах Российской Федерации уже приняты меры по урегулированию данного вида деятельности и при их введении также была попытка давления с мотивацией того, что ужесточение мер и контроля «разрушит отрасль». Тем не менее бизнес смог перестроиться и это не сказалось существенно ни на количестве подвижного состава, особенно в сфере такси, ни на тарифах на услуги. Более развернутый вариант по предложениям будет направлен для рассмотрения в Министерство транспорта и коммуникаций, на данном форуме предлагаем обратить внимание на следующие предложения.		
	Преамбула проекта Указа	1. В преамбуле Указа предлагается использовать термин безопасности автомобильных перевозок, используемого в значениях Закона от 14 августа 2007 года №278-3 «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках». Мы предлагаем заменить термин «безопасности автомобильных перевозок» <b>на «безопасность транспортной деятельности» и для целей настоящего Указа использовать значение, указанное в Законе от 05 мая 1999 года №140-3 «Об основах транспортной деятельности»,</b> так как понятийный аппарат данного термина носит более объемный характер и затрагивает не только непосредственно перевозку пассажиров, но и сам процесс организации перевозок с участием объектов и субъектов транспортной деятельности.	Не учтено. Это обусловлено тем, что в преамбуле применена сноска, следующего содержания: «*Для целей настоящего Указа, если не указано иное, термины используются в значениях, определенных Законом Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. № 278-3 «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках».	
	Подпункт 2.6 пункта 2 проекта Указа.	2. Пункт 2.6 Указа во избежание разночтений при вынесении решений предлагается дополнить: <b>«водителя - сроком до одного месяца; транспортного средства - сроком до трех месяцев; автомобильного перевозчика - сроком до трех месяцев; диспетчера автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, диспетчера такси - сроком до трех месяцев.»</b> Такая мера, позволит более справедливо применять меру взыскания, исходя из тяжести совершенного нарушения.	Не учтено. Поскольку с учетом требований части второй подпункта 2.6 пункта 2 проекта Указа, сроки приостановления нахождения в реестре, предусмотренные абзацами вторым – пятым части первой подпункта 2.6, могут быть сокращены, но при условии устранения автомобильным перевозчиком, диспетчером автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, диспетчером такси оснований, повлекших применение таких мер.	



№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
	Абзац третий подпункта 2.7 пункта 2 проекта Указа.	3. Абзац 7 пункта 2.7. «2.7. исключение из реестра осуществляется Транспортной инспекцией в случаях: ... выполнения автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении под видом автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении:» С целью предупреждения использования транспортных средств в качестве орудия совершения административного правонарушения, полагаем указать в следующей редакции: Абзац 7 пункта 2.7.: «2.7. исключение из реестра осуществляется Транспортной инспекцией в случаях: ... выполнения автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении под видом автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, <b>что является запрещённым видом деятельности и влечет ответственность, предусмотренную за осуществление деятельности, когда такая деятельность является незаконной и (или) запрещается:</b> »	Не учтено. Это обусловлено тем, что в реестр, включаются сведения только о перевозках пассажиров в нерегулярном сообщении. По этой причине автомобильные перевозчики, в случае выявления фактов выполнения ими автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении под видом автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, будут исключаться из реестра.	
	Абзац седьмой подпункта 2.7 пункта 2 проекта Указа.	4. Абзац 7 пункта 2.7.: «2.7. исключение из реестра осуществляется Транспортной инспекцией в случаях: ... наложения административного взыскания два и более раза в течение 12 месяцев подряд за нарушение установленного порядка приема средств платежа и (или) использования кассового оборудования и (или) платежных терминалов при выполнении автомобильной перевозки пассажиров:» Возникает вопрос кого исключать: водителя или перевозчика. Если речь идет об исключении перевозчика, то данная мера не позволит исключить злоупотребление в части недобросовестной конкуренции, так как водителем может быть злонамеренно использована данная норма. Поэтому предлагается уточнение, что в данном случае речь идет о временном исключении водителя, который в таком случае будет лично заинтересован в правильном отражении выручки и соблюдении кассовой дисциплины. Поэтому полагаем уточнить, что в данном случае необходимо изложить в следующей редакции:	Не учтено. В связи с тем, что нарушение установленного порядка приема средств платежа и (или) использования кассового оборудования и (или) платежных терминалов в соответствии с требованиями статей 13.14 и 13.15 Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях влечет за собой наложение штрафа не на водителя, а на индивидуального предпринимателя или на юридическое лицо.	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		«2.7. исключение из реестра осуществляется Транспортной инспекцией в случаях: ... ... наложения административного взыскания два и более раза в течение 12 месяцев подряд за нарушение установленного порядка приема средств платежа и (или) использования кассового оборудования и (или) платежных терминалов при выполнении автомобильной перевозки пассажиров <b>в отношении водителя транспортного средства;</b> ».		
	Абзац десятый подпункта 2.7 пункта 2 проекта Указа.	5. Абзац 10 пункта 2.7. «2.7. исключение из реестра осуществляется Транспортной инспекцией в случаях: ... ... наложения административного взыскания два и более раза в течение 12 месяцев подряд за нарушения требований законодательства об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках;» Тяжесть нарушений законодательных актов может быть достаточно разной по степени вреда, который может быть нанесен безопасности осуществления транспортной деятельности, поэтому полагаем, что такая мера должна быть справедливой и учитывать наиболее тяжкие, которые, к примеру указаны в законодательстве о лицензировании транспортной деятельности. Поэтому полагаем, что данный пункт должен быть дополнен «2.7. исключение из реестра осуществляется Транспортной инспекцией в случаях: ... ... наложения административного взыскания два и более раза в течение 12 месяцев подряд за нарушения требований законодательства об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках <b>за грубые нарушения, список которых определен Советом Министров Республики Беларусь;</b> ».	Не учтено. В связи с тем, что в соответствии с пунктами 1 и 2 статьи 2.2 Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях административные правонарушения против безопасности движения и эксплуатации транспорта (за исключением административных правонарушений, предусмотренных статьей 18.15. Управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством такому лицу либо отказ от прохождения проверки (освидетельствования)) относятся к категории административных проступков, то есть правонарушений наименьшей общественной вредности.	
		В целом, по нашему мнению, несмотря на то, что переходный период может оказаться сложным, но данные меры позволят защитить интересы тех представителей профессии, для которых она является профессиональным выбором, а не просто подработкой. Кроме того, положит конец неравнозначному подходу к осуществлению деятельности и выполнения функций контроля к субъектам хозяйствования, выполняющим	Информация принята к сведению.	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		перевозку пассажиров в регулярном и нерегулярном сообщении автобусами.		
45.	Проект Указа.	<u>Сергей Юрашевич, 17.06.2023 23:13:</u> Понятно, что цель Указа повышение безопасности в сфере автомобильных перевозок, но кроме как излишней бюрократизации и повышения финансовой нагрузки на бизнес, а соответственно на граждан, этот проект ничего не даст. Многие нормы указа противоречат предыдущим Указам и Декретам Президента РБ (например Декрет N7). А самое главное что в одну кучу смешали всех нерегулярных перевозчиков и службу такси, и маршрутное такси, и нерегулярные городские, междугородние и международные перевозки классом М2 и М3. Можно опять повторить некоторые пункты и варианты их несоответствия и реалиям и предыдущим принятым НПА, но все это описано в сообщениях выше.	Отсутствуют конкретные предложения по проекту Указа. Информация принята к сведению.	
46.	Проект Указа.	<u>Igor 1966, 18.06.2023 05:40:</u> Вот снова пришли к тому, что осуждается деятельность такси а про автобусы М1 и М3 ни слова. М1 и М3 не имеют брать деньги наличными!! Как такое можно допустить? Сейчас отдадут операторам деятельность диспетчера и перевозчики останутся без работы! машины забирать разве это законно?	Отсутствуют конкретные предложения по проекту Указа. Информация принята к сведению.	
47.	Проект Указа.	<u>Igor 1966, 18.06.2023 06:24:</u> Городские перевозки и работали. А теперь будет создана коррупция если будет отдана операторам. Уже и так понятно что в регулярном сообщении есть коррупция!!. Кто хочет работать в регулярном сообщении им не дают разрешения. Конкурс объявляют на маршруты. А как отбивать лизинг и кредиты? А в такси как можно предлагать машины не старше 5 лет?? Это когда она отработает кредит и асе. Водитель и машина которая будет работать не должно БЫТЬ В КЛЮЧЕНИЕ В РЕЕСТР ИПро реестры какие-либо и речи быть не может это сколько денег нужно будет заплатить за каждого водителя? Если взять Минск это гос автопарки, троллейбусы, трамваи тоже должны заплатить за каждого водителя!!! Только по Минску нужно будет заплатить от 200 тысяч !!! А в масштабах республики ? Миллионы!!это без	Отсутствуют конкретные предложения по проекту Указа. Информация принята к сведению.	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		<p>коммерческого транспорта !!!! Про транспорт М1 и М3 ни слова, а ведь они занимались ранее нерегулярными перевозками что теперь? Деньги наличными брать не имеют право, а как работать тогда? Как отбивать лизинг? М1 которые все время между городами ездили, решали вопрос доставки людей на работу в Минск. Сейчас их приравнивали как незаконную предпринимательскую деятельность. Не смотря на то что министерство транспорта не хочет разъяснить что такое и иные пассажирские перевозки. Мнения перевозчиков М1 и М3 такое, что водитель не должен включаться в какой то реестр. Нерегулярные пассажирские перевозки поэтому и называется что автобусы едут по ЗАКАЗАННОМУ ВРЕМЕНИ ЗАКАЗЧИКАМ!! БЫЛА ЛИЦЕНЗИЯ НА МЕЖДУГО</p>		
48.	Проект Указа.	<p><u>Евгения2013, 18.06.2023 11:49:</u>          Если нельзя будет физическим лицами быть арендаторами, то это означает, что междугородние частные перевозчики (микроавтобусы) не смогут работать? Как тогда они должны - назваться регулярными перевозками и лицензироваться? Почему в резюме документа не описаны последствия для всех, кого это затрагивает, почему нужно догадываться? Минтранс, пожалуйста, не трогайте междугородних частных перевозчиков! Они делают полезное социальное дело, которые государственные автопарки никогда на таком уровне делать не смогут. Каждая попытка зарегулировать по-новому, ведет к тому, что с рынка уходит большая часть парков и ездить людям всё сложнее.          В 2018 сервисов перевозки Минск-Могилев-Минск было 8 штук. После «регулирования по-новому» от 2019 года осталось три или даже два. Поэтому бронировать поездку в выходные стало нужно за неделю, хотя раньше можно было за 2-3 дня. Чуть зазевался - всё, опоздал, уехать нечем. Моя дочь 19 последних лет ездит ко мне в деревню в Могилевский район из Минска каждый выходной. Если вы окончательно добьете перевозчиков своим новым регулированием – как она будет ко мне добираться? Ведь не все люди могут позволить себе купить автомобиль. А из тех, кто способен купить автомобиль, не все способны хорошо ездить.          Декларируя цель - порядок на рынке перевозок, но при этом убирая с него тех, кто на нем работает годами, вы приведете к</p>	Информация принята к сведению.	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		<p>тому, что на дорогах появится больше людей на автомобильном ломе, которые будут пытаться куда-то самостоятельно добираться. При том, что раньше их возили те, кто хотел и уметь возить. В итоге порядка неизбежно станет меньше.</p> <p>Вместо того, чтобы всех ликвидировать, кроме государственных парков, создайте условия, чтобы можно было комфортно работать всем. Перевозки – это как движение крови по сосудам страны, его не останавливать, а стимулировать надо, льготное налогообложение создавать, ненужные бумажки вроде «заказ-наряд – список группы – старший группы» исключать. Иначе наша страна превратится в территорию со столицей, пятью областными городами и опустевшими местностями между ними.</p>		
49.	Проект Указа.	<p><u>Виталий Александрович, 18.06.2023 20:13:</u>          Рассмотрев данный проект Указа захотелось высказать свое мнение, основанное на многолетнем опыте работы в сфере нерегулярных перевозок автобусами категории МЗ.</p> <p>1. Сведения об автомобильных перевозчиках и транспортных средствах, используемых ими для оказания услуг по выполнению внутриреспубликанских перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, естественно должны быть у Транспортной инспекции Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, но почему внесение данных в реестр этих данных должно стоить 2 Б.В? Если эти данные нужны для контроля (с чем я согласен) то почему за это нужно платить? Не раскрыты совершенно критерии соответствия требованиям к транспортным средствам имеющие право находится в этом реестре. Кроме того, не понятно, почему транспортные средства, которые используются для регулярных перевозок пассажиров не вносятся в этот реестр? Ведь они ещё чаще оказывают услуги по перевозке и соответственно контроль за ними должен быть ещё больше. Не логично и не справедливо.</p>	<p>Не учтено.</p> <p>Проектом Указа предусмотрено создание государственного информационного ресурс «Реестр автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении». При этом городские, пригородные и междугородные автомобильные перевозки пассажиров в регулярном сообщении выполняются в соответствии с договором об организации автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении, заключаемым заказчиком (заказчиками) автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении либо оператором автомобильных перевозок пассажиров с автомобильным перевозчиком. После заключения данного договора заказчик автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении или оператор</p>	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
			автомобильных перевозок пассажиров на каждый автобус, используемый при выполнении таких перевозок, выдает карточку маршрута. Право на выполнение международных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении подтверждается выдачей автомобильному перевозчику разрешения на выполнение международных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении.	
	Проект Указа.	2. Текущая кадры в отрасли автомобильного транспорта огромная. Если раньше у нас на каждом автобусе работало по два водителя так как мы осуществляли в основном международные рейсы на дальние расстояния, то сейчас в виду редкости таких поездок мы вынуждены оставить по одному водителю на автобус, а для международных поездок приглашать подсадных водителей по договору подряда. Очень много водителей автобусов увольняются до истечения испытательного срока. В сложившихся условиях высокого уровня текучести кадров это повлечет за собой существенный рост финансовой нагрузки на перевозчиков. Кроме того, не урегулирован вопрос с водителями автобусов, которых перевозчики привлекают для разового выполнения работ по гражданско-правовым договорам. Нужно ли вносить в реестр сведения о таких водителях автобусов? В какой срок будут внесены данные сведения? Как быть, когда нужен водитель срочно? Взамен допустим заболевшего или не прошедшего предрейсовый осмотр? Бывают случаи, когда нужна срочная подмена автобуса у сломавшегося коллеги и гражданско-правовой договор заключается «сегодня на сегодня», а дата его заключения приходится на выходной день по графику работы ТИ? Что делать? Пусть сломавшийся автобус коллеги стоит на дороге с замерзающими пассажирами пока будем оформлять нового водителя в реестр? И почему водителей этот проект закона относит к какой-то элитной категории работников, которые должны быть в каких-то реестрах? И чем они опаснее для окружающих людей чем, например, строители, врачи, учителя, повара? Давайте тогда создадим реестры всех	Вопросы, касающиеся трудовых отношений, не являются предметом правового регулирования проекта Указа. Вместе с тем, данная информация принята к сведению и будет использована при подготовке предложений по внесению изменений в законодательство, касающихся совершенствованию трудовых отношений при выполнении автомобильных перевозок пассажиров.	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		специальностей включая и работников сельского хозяйства! Чем они хуже? Почему такая социальная несправедливость?		
	Проект Указа.	3. Диспетчер автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении - юридическое лицо, оказывающее услуги по организации и управлению технологическим процессом выполнения автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении на определенной территории, включая прием и передачу заказов на выполнение автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, справочно-информационные, консультационные и иные сопутствующие услуги, в том числе с использованием средств электросвязи и глобальной компьютерной сети Интернет. Указанные услуги перевозчики негосударственной формы собственности оказывают сами себе самостоятельно. При этом в проекте Указа не определено, обязан ли такой перевозчик регистрироваться в реестре и уплачивать госпошлину в размере 100 БВ. И нужно ли быть Диспетчером с регистрацией в реестр, если заказ принял для самого себя но потом по каким то причинам не мог выполнить сам а передал для исполнения коллеге?	В развитие проекта Указа (в случае его принятия) будет установлен порядок формирования и ведения государственного информационного ресурса «Реестр автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении». При этом следует отметить, что в случае, если автомобильный перевозчик осуществляет прием заказов на перевозки пассажиров в нерегулярном сообщении самостоятельно, то он должен будет зарегистрироваться в «Реестре автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении», как перевозчик. В случае, если наряду с вышеуказанный перевозчик оказывает услуги по приему и передаче заказов на выполнение автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, то он то он должен будет зарегистрироваться в «Реестре автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении», еще и как диспетчер.	
	Подпункт 2.9 пункта 2 проекта Указа.	4. Пункт 2.9 Указа в изложенной редакции лишит граждан возможности заказать автобус для личных нужд. А ведь есть огромное количество поводов и причин, когда людям иногда нужно заказать автобус. Например, родительские комитеты часто принимают решение о заказе автобуса для поездки детей на различные экскурсии. Заказчиком в таком случае выступает физическое лицо – один из родителей. Похороны, свадьбы, различные юбилейные мероприятия и т.д. Необходимость обращаться к юридическому лицу, которое возьмет на себя	Не учтено. Без установления нормы, предусмотренной подпунктом 2.9 пункта 2 (в соответствии с которой при выполнении автомобильных перевозок пассажиров арендатором транспортного средства могут выступать только юридические лица и индивидуальные предприниматели)	

№ п/п	Структурный элемент проекта Указа	Содержание замечаний и (или) предложений	Результат рассмотрения замечаний и (или) предложений	
			Обоснование (в случае неучета)	Редакция (в случае учета)
		обязанность по заключению договора фрахтования, существенно увеличит конечную стоимость транспортных услуг для физических лиц и создаёт почву для роста посреднических услуг, когда они совсем не нужны.	усматриваются возможные риски, связанные с переходом автомобильных перевозчиков и диспетчеров в сферу арендных отношений при условии введения регистрационных карт и карт допуска. Однако, такое нововведение не отразится на обеспечении потребностей физических лиц в услугах по автомобильным перевозкам пассажиров в нерегулярном сообщении, так как в соответствии с Законом Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. № 278-З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» у них имеется возможность выполнения автомобильной перевозки в нерегулярном сообщении по договору фрахтования для автомобильной перевозки пассажиров.	
	Проект Указа.	Подводя итог моему краткому анализу, данный проект запланирован на наведение порядка в области такси и регулярных перевозках под видом нерегулярных и тут без вины попадают под удар и автобусы категории МЗ, которые огромное количество лет честно трудятся на заказных поездках. Бить всех подряд только потому, что они похожи, по-моему, плохая идея, поэтому я считаю, что данный законопроект должен исключить автобусы категории МЗ.	Информация принята к сведению.	
50.	Проект Указа.	<u>Дмитрий Боган 18.06.2023 21:47:</u> Одна из целей Указа – создание условий добросовестной конкуренции. Ни о какой добросовестной конкуренции не может идти речь, если Указ позволяет иностранной компании «Uber ML B.V.» (Яндекс) не создавать на территории Республики Беларусь юридическое лицо, а также продолжать осуществлять деятельность некоего "сервиса", "агрегатора", "платформы", и соответственно игнорировать требования законодательства, предъявляемые диспетчеру такси.	Порядок регулирования данного вопроса установлен пунктом 2 проекта Указа.	