



# Рэгістрацыйныя карткі для таксістаў

(Заканчэнне.

Пачатак на 1-й стар.)

Таксама негатыўны ўклад у дадзены працэс уносяць асобныя дыспетчары таксі, якія фактычна прымушаюць перавозчыкаў не выконваць заканадаўства.

У праекце ўказа ўтрымліваюцца палажэнні, якія маюць на ўвазе распрацоўку механізма допуску да рынку аўтамабільных перавозак пасажыраў у нерэгулярных зносінах, у тым ліку аўтамабілямі таксі, шляхам увядзення рэгістрацыйных картак транспартнага сродку, карткі допуску кіроўцы аўтамашыны, дыспетчара аўтамабільных перавозак пасажыраў у нерэгулярных зносінах і дыспетчара таксі (у электронным выглядзе).

Сяргей Дубіна таксама расказаў пра тое, што ва ўказе замацоўваецца наступная норма: дзейнасць без атрымання названых карткі допуску з'яўляецца незаконнай і забараняецца.

**У выпадку невыканання новага заканадаўства кіроўцы не змогуць перавозіць пасажыраў мінімум на працягу месяца.**

Паводле слоў намесніка міністра, рэалізаваць «шэрыя» схемы будзе немагчыма, таму што ў нядобрасумленых перавозчыкаў будучы адсутнічаць канкурэнтныя перавагі.

У выпадку невыканання заканадаўства будучы прымацца абмежавальныя меры: прыпыненне дзеяння карткі допуску кіроўцы будзе прадугледжана на тэрмін да аднаго месяца, рэгістрацыйнай

карткі транспартнага сродку і карткі допуску дыспетчара — на тэрмін да трох месяцаў. У выпадку паўторных парушэнняў дзеянне названых карткі будзе спынена. Наступнае атрымання карткі допуску пасля спынення іх дзеяння будзе магчымае толькі праз шэсць месяцаў.

Атрыманне названых карткі будзе арганізавана праз транспартную інспекцыю і яе філіялы па ўсёй краіне. «Гэтаму будзе папярэднічаць падрыхтоўчы перыяд. Мы разумеем, што за адзін раз зарэгістраваць усіх будзе складана. Парадак рэгістрацыі і прыпынення дзеяння карткі допуску будзе вызначаны ўрадам. На дадзены момант гэты дакумент распрацоўваецца», — дадаў спецыяліст.

Дакументам прадугледжваецца абавязковае заключэнне аўтамабільнымі перавозчыкамі — юрыдычнымі асобамі або індывідуальнымі прадпрымальнікамі (акрамя ІП, якія ажыццяўляюць дзейнасць самастойна без прыцягнення іншых асоб) з кіроўцамі працоўных дагавораў.

«Для добрасумленых перавозчыкаў фактычна нічога не мяняецца. Будзе афармляцца ў электронным выглядзе адпаведны допуск. Гэта будзе разавая дзеянне. Пасля паспяховага атрымання карткі допуску трэба будзе толькі выконваць заканадаўства», — падкрэсліў Сяргей Дубіна.

## АБ АРЭНДЗЕ МАШЫНЫ З ЭКІПАЖАМ

«Уводзіцца норма аб тым, што арэнда транспартнага сродку з экі-

пажам будзе дазволена толькі юрыдычным асобам і індывідуальным прадпрымальнікамі. Для фізічных асоб дадзена норма будзе недаступная, каб гэтай нормай не злужывалі асобныя суб'екты, калі фактычна арэнда транспартнага сродку з экіпажам падпадае пад дзеянне грамадзянска-прававых і арэндных адносін і не адносіцца да перавозкі пасажыраў. Выключыўшы гэтую магчымасць, мы будзем казаць аб тым, што любая перавозка пасажыраў па дагаворы будзе падпадаць пад дзеянне Правілаў перавозак пасажыраў і закона аб аўтамабільным транспарце», — сказаў намеснік міністра.

## АБАРОНА КІРОЎЦАЎ І ПАСАЖЫРАЎ

«Фактычна кіроўцы — гэта наёмныя асобы, якія працуюць у перавозчыка. І калі казаць аб прафесіі і аб перавозцы аўтамабілямі таксі, то гэта не разавая функцыя, якую мы прыраўноўваем да дагавора падраду. Дагавор падраду па Грамадзянскім кодэксе — гэта разавая паслуга, якая аказваецца па дамоўленасці, і па завяршэнні гэтай паслугі выплачваецца ўзнагароджанне. Тут жа пытанне ставіцца так, што працоўныя ўзаемаадносіны перавозчыка і кіроўцы будучы гарантаваць абарону ў тым ліку і праваў самога кіроўцы. Таму што кожны кіроўца мае права на аплачваемы водпуск, гэтак жа як і на «бальнічны». У дагаворы падраду нічога гэтага няма. Вадзіцелі на сённяшні дзень неабароненыя: калі

ты не прыйшоў — табе не заплацілі. І ў гэтай частцы будучы стварацца дадатковыя ўмовы для абароны як саміх кіроўцаў, так і пасажыраў», — лічыць Сяргей Дубіна.

## АБ КАНТРОЛІ ГРАШОВЫХ ПАТОКАЎ І РЕАЛЬНЫХ ТАРЫФАХ

Прадстаўнік міністэрства запэўніў, што няма неабходнасці кантраляваць перавозчыкаў непасрэдна на дарозе. На сёння дастаткова кантролю за базай даных. «Цяпер дастаткова інструментаў для таго, каб, маючы базу даных аб транспартных сродках, аб іх перамяшчэнні, аб руху грашовых патокаў праз адпаведныя справаздачы, якія будучы прадстаўляцца ў Міністэрства па падатках і зборах (і цяпер прадстаўляюцца), сказаць, ці ажыццяўлялася перавозка ў канкрэтны момант часу, ці выконваліся патрабаванні заканадаўства. Задача — сысці з дарогі і не кантраляваць перавозкі непасрэдна на вуліцы», — кажа намеснік міністра.

Ёсць меркаванне, што новаўведзены змяняць тарыфную палітыку па гэтых паслугах. Магчыма, але, хутчэй за ўсё, яе зробіць разумнай для ўсіх. «Тарыфы ж не кантралююцца дзяржавай, яны фарміруюцца самімі перавозчыкамі. Але пытанне ў тым, з чаго складаецца кошт аднаго кіламетра ў канкрэтнага суб'екта прадпрымальніцкай дзейнасці. Калі вы не плаціце падаткі, вы не плаціце ў фонды сацыяльнай абароны, у вас няма па дагаворы найму кіроўцаў, у вас у

арэндзе транспартныя сродкі, ніякіх адлічэнняў вы не робіце — тады, натуральна, у вас тарыфы могуць быць настолькі малыя, што прадпрыемства, якое добрасумленна выконвае ўсе ўмовы, папросту не можа працаваць на гэтым рынку побач з вамі. Тут пытанне не ў тым, павялічацца тарыфы ці не павялічацца. Калі ўсе перавозчыкі будучы у роўных умовах, то і кіроўцам не трэба будзе працаваць па 12—16 гадзін, каб зарабіць тую зарплату, якую сёння мы маем у сярэднім па горадзе ці краіне. Але ў цэлым на тарыфы гэта ніякім чынам не ўплывае», — заявіў Сяргей Дубіна.

**Начальнік упраўлення транспарту, сувязі і інфармацыйных тэхналогій Міністэрства антыманопольнага рэгулявання і гандлю Аліна КАЗАЧОНАК** лічыць, што іх ведамства праводзіць палітыку развіцця канкурэнцыі, абмежавання манопалізму, кантролю за цэнаўтварэннем, захавання прынцыпаў абароны праваў спажыўцоў ва ўсіх сферах, у тым ліку ў сферы паслуг таксі і аказання паслуг перавозак.

«Мы разглядалі праект гэтага ўказа, ацэньваючы яго з пункту гледжання наяўнасці нормаў, якія нейкім чынам уведуць абмежаванні, няроўныя ўмовы доступу для ўдзельнікаў рынку, з пункту гледжання ўплыву на змяненне цэн, на прынцыпы абароны праваў спажыўцоў. З улікам аналізу ўсіх наступстваў, на цяперашні момант глабальных пытанняў па дадзеным указе ў міністэрства не маецца», — заявіла Аліна Казачонак.

**Сяргей КУРКАЧ.**

## «Зялёны» транспарт

# «ЭЛЕКТРЫЧКІ» — ГЭТА ПРОСТА І ВЫГАДНА

Днямі на тэрыторыі добра вядомай сталічнай «Пясочніцы» (пр-т Машэрава, 11) прайшла выстаўка электрамабіляў. Гэта было самае маштабнае мерапрыемства сезона, прысвечанае экалагічнаму транспарту ў Беларусі.

Мэтай выстаўкі было не простае знаёмства беларусаў з аўтамабілямі на электрацяжэ. Арганізатары наглядна прадэманстравалі адэкватную, тэхнічна «прасунутую» і эканамічную альтэрнатыву транспарту з рухавіком унутранага згарання, якая, акрамя ўсяго іншага, не забурджае экалогію нашай планеты.

Для гэтага на адной пляцоўцы выставілі каля трыццаці розных электрамабіляў. Кожны наведвальнік мог забрацца ў любы з іх, асабіста ацаніць камфорт і іншыя магчымасці, а таксама атрымаць інфармацыю аб той ці іншай мадэлі ў спецыялістаў.

Акрамя таго, арганізатары прадстаўлялі не проста экспазіцыю электратранспарту, але і вялікі цыкл пазнавальных лекцый пра тыя нюансы, з якімі сутыкаюцца ці могуць сутыкнуцца ўладальнікі электрамабіляў. Абмяркоўвалася амаль два дзясяткі актуальных тэм: ад рэйтыngu папулярнасці да развіцця зараднай інфраструктуры.

— Усе гэтыя еўрапейскія электрамабілі нахталт Volkswagen ID.3, Mazda MX-30 або Peugeot 208, яны вельмі класныя, — расказвае прадстаўнік Tesla-cars.by Павел МУРАШКА. — ID.3 з запасам ходу, большым за 400 кіламетраў, — выдатны аўтамабіль для штодзённай

язды, нават на далёкія адлегласці на ім можна ездзіць спакойна. Але на постсавецкай прасторы яны не такія папулярныя. У нас у пашане Tesla, таму ў асноўным мы імі і займаемся. Пакуль незразумела, ці падоўжаць абнуленне пошлін з 1 студзеня 2022 года. Але менавіта з-за магчымага вяртання пошлін цяпер асабліва вялікі попыт на электрамабілі. І ў асноўным на Tesla, прычым самых розных мадэляў і ў самым розным стане. Заказваюць і новыя з салона. Пошлін няма, таму гэта выгадна...



Сёння ў краіне налічваецца больш за 4000 электрамабіляў, увезеных з-за мяжы. За першае паўгоддзе 2021 года ў нашу краіну ўвезена 2112 электрамабіляў — гэта больш, чым за ўвесь мінулы год (1810 машын). Так што калі казаць аб продажы мадэляў, якія прадстаўлены ў нашай краіне афіцыйна, то гэта хутчэй пакуль разавыя пакупкі. Зрэшты, як адзначылі ў Беларускай аўтамабільнай асацыяцыі, новыя ма-

дэлі аўто на электрацяжэ ў дылераў у найбліжэйшы час наўрад ці з'явяцца. Прычына ўсяму — складаная мытная сертыфікацыя і высокая цана для пакупнікоў. Цэны на электрамабілі ў масавым сегменце еўрапейскага рынку па-ранейшаму высакаватыя для чаканняў нашых спажыўцоў. Кошт самых бюджэтных мадэляў стартуе ад 30 тысяч еўра. Калі клас аўто праміяльны, то гэтую лічбу можна памнажаць на два ці нават на тры.

Зрэшты, Bloomberg NEF і Міжнароднае энергетычнае агенцтва ўжо

## У ТЭМУ

**Уладзімір ГУСАКОЎ, старшыня Прэзідыума НАН Беларусі:**

— НАН Беларусі асвоіла практычна ўсе кампетэнцыі па праектаванні ўласных электрамабіляў з выкарыстаннем лічбавых тэхналогій: распрацоўку дызайн-праектаў экстр'еру, інтэр'еру, праектаванне хадавой часткі і сілавога электрапрывода. У супрацоўніцтве з МАЗам і БелАЗам вырабляюцца доследныя ўзоры электратранспарту і яго асноўныя кампаненты (цягавы электрарухавік, сілавая і кіравальная электроніка, батарэя). Мы працуем над электрамабілямі, над мадэлямі шырокай запатрабаванасці, сярэдняга класа, якія будучы даступныя шырокаму колу насельніцтва, усім спажыўцам. Гэта пакуль не аўтамабілі суперкласа або экстракласа, хоць і такія задумкі ў нас ёсць, каб мы маглі па патрабаванні любога спажыўца, карыстальніка зрабіць любыя опцыі. Але цяпер мы ствараем надзейны аўтамабіль для шырокага карыстальніка. Як хутка зможам наладзіць масавую вытворчасць, залежыць ад таго, як хутка мы зможам стварыць эксперыментальную вытворчасць.

Запас ходу залежыць ад магутнасці, мэтавай устаноўкі. Запас для ровара можа быць 50 км, для аўтамабіля малога класа — 200–400 км. Мы працуем над тым, каб у сярэднім запас ходу быў 500 км.

Акрамя назапашвальніка, вялікае значэнне мае і рухавік — гэта таксама ўнікальная распрацоўка беларускіх навукоўцаў, досыць удалая і паспяхова. Мы цяпер працуем над цэлым радам нашых электрарухавікоў для аўтамабіляў рознага карыстання. Я не ведаю, чым яны будучы адрозніваюцца ад Tesla. Усе параметры, якія мы закладвалі, яны вытрымліваюць. Гэта надзейнасць, даўгавечнасць, эксплуатацыя ў розных экстрэмальных умовах, ва ўмовах моцнага холаду, высокай спёкі. Мы робім усё, каб у цэлым па кошце аўтамабілі былі даступныя нашым спажыўцам. Мы яшчэ разглядаем пытанне ў тым плане, каб гэты назапашвальнік, кандэнсатар быў здымны. Не трэба прыязджаць, уключаць і доўга чакаць (тры-чатыры гадзіны), пакуль ён будзе зараджацца. Ёсць хуткая запраўка — 15–20 хвілін. Назапашвальнік павінен быць здымны: прыехаў на станцыю, здаў свой, паставіў іншы і паехаў. Так павінна быць. Гэта магчыма. Думаю, так і будзе.

І галоўнае: гаворка ідзе пра прынцыпова іншы аўтамабіль, не пра Geely. Менавіта — беларускі аўтамабіль з поўнай беларускай «начынкай».

**Данііл ХМЯЛЬНІЦКІ.**