

Так, в соответствии с ч. 2 ст. 111 Жилищного кодекса Республики Беларусь судьям, прокурорским работникам, старшим участковым инспекторам милиции и участковым инспекторам милиции органов внутренних дел, лицам рядового и начальствующего состава Следственного комитета, работникам органов финансовых расследований Комитета государственного контроля арендное жилье предоставляется местными исполнительными и распорядительными органами не позднее шести месяцев после назначения (избрания) на должность.

Данная социальная гарантия во многом является определяющей при принятии сотрудником решения проходить службу в должности УИМ, так как она дает сотруднику стабильность и уверенность в завтрашнем дне.

В свою очередь, инспекторский состав, равно как и руководители ООПП, лишены такой гарантии, что, полагаем, является неприемлемым. Неверным является обособление УИМ от остальных сотрудников ООПП путем наделения их дополнительными социальными гарантиями.

Второй проблемой является существенное отличие денежного довольствия УИМ и инспекторского состава ООПП. Так, в соответствии с решением Минского горисполкома УИМ столичного гарнизона получают дополнительные 30 % надбавки от должностного оклада. Кроме этого, ведомственными нормативными правовыми актами предусмотрена возможность получения УИМ ежемесячной доплаты в размере до 50 % должностного оклада (у инспекторского состава ООПП – не более 30 %).

Считаем, что решение вопроса по устранению существующего дисбаланса социальных гарантий и денежного довольствия УИМ и инспекторского состава ООПП является определяющим для того, чтобы принимаемые меры по повышению эффективности службы УИМ дали желаемый результат.

УДК 342.9

О.В. Гарина

НОВЕЛЛЫ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА ЛЕГКОВЫМ ТАКСИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Законодатель относит организацию перевозок пассажиров и их багажа легковым такси к предметам совместного ведения Российской Федерации и ее субъектов.

Полномочия федеральной власти в сфере таксомоторных перевозок носят ограниченный характер и подразумевают введение обязательных

положений, которые могут быть дополнены в регионах Российской Федерации.

Общезаконодательные требования сводятся к положениям о требованиях, предъявляемых к транспортному средству, используемому в качестве легкового такси. Морально устаревший на сегодня Закон о такси закрепил пункты, отраженные в нескольких законопроектах, касающиеся деятельности легкового такси. Речь идет о наличии атрибутов и разрешения, информации в салоне автомобиля.

В законопроекте № 02/04/09-21/00120719 «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – законопроект № 02/04/09-21/00120719) помимо пунктов, указанных в Законе о такси, конкретизируется введение государственного регистрационного знака, предусмотренного национальным стандартом для легкового такси. Такая инициатива упростит сотрудникам ГИБДД МВД России задачу по выявлению автомобилей легкового такси в потоке транспортных средств.

На опознавательный фонарь оранжевого цвета легкового такси должно быть нанесено изображение государственного регистрационного знака. ГОСТ Р 58287-2018 устанавливает размер фонаря и наличие на нем цветографической схемы. Следовательно, необходимо скорректировать содержание двух нормативных правовых актов в целях недопущения коллизии. Вместе с тем представляется нецелесообразным дублирование государственного регистрационного знака на опознавательном фонаре, так как его установленные размеры не позволяют сделать нанесение номера читаемым.

Указанный законопроект к полномочиям субъектов относит возможность введения требования о размещении в салоне легкового такси двухмерного штрихового кода или адреса в сети Интернет, перейдя по которому будут доступны сведения о тарифах, правила их применения при определении платы за перевозку.

Регион вправе обязать оборудовать автомобиль, используемый в качестве легкового такси, устройством контроля за вниманием и усталостью (сонливостью) водителя. Такая инициатива преследует цель обеспечения безопасности дорожного движения, однако, это дополнительные финансовые затраты для субъектов малого предпринимательства. Целесообразно на законодательном уровне предусмотреть возможность частичной компенсации понесенных затрат или введение преференций для лиц, исполнивших требование. Эта мера может привести к расширению компетенции сотрудников ГИБДД МВД России, на которых будет возложена обязанность проверять оборудование автомобилей легкового такси

приведенным выше устройством и осуществлять контроль за сроками сертификации прибора. Следовательно, необходимо внести изменения в административное законодательство, установив ответственность за отсутствие устройства контроля за вниманием и усталостью (сонливостью) водителя, использование устройства, не прошедшего сертификационную процедуру, или устройства с истекшим сроком сертификации.

Автор законопроекта № 02/04/09-21/00120719 предложил Правительству Российской Федерации определить необходимость оборудования легкового такси устройством контроля за вниманием и усталостью (сонливостью) водителя, предлагая высшему органу исполнительной власти установить нормы времени управления легковым такси, рабочего времени и времени отдыха водителя легкового такси, если им является физическое лицо. Такая неопределенность вызывает, на наш взгляд, некоторые сомнения. Законодатель должен придерживаться достаточно четких и конкретных формулировок. Обязанность оборудования автомобиля легкового такси таким устройством ляжет на субъекта, оформляющего лицензию на транспортное средство, которое предполагается использовать в качестве легкового такси.

Субъект Российской Федерации вправе, в соответствии с законопроектом № 02/04/09-21/00120719, предъявлять требования к экологическому классу транспортного средства, используемому в качестве легкового такси. На практике это означает, что регион может самостоятельно влиять на количество автомобилей, задействованных в сфере таксомоторных перевозок. Полагаем, что в этом случае целесообразно сочетать заботу об окружающей среде с обеспечением безопасности дорожного движения, предусматривая максимальный возраст автомобиля, который задействован в качестве легкового такси.

Законопроект № 02/04/09-21/00120719 исключает из ведения регионов определение стоимости оформления разрешения на осуществление перевозок пассажиров и багажа легковым такси. Закон о такси поставил в неравное положение индивидуальных предпринимателей и юридических лиц, вовлеченных в сферу таксомоторных перевозок, в разных субъектах Российской Федерации. Согласно проекту закона, за указанную процедуру плата не будет взиматься. Расширяется также круг субъектов оформления разрешительного документа за счет включения в него физических лиц, что позволит категории самозанятых граждан участвовать в таксомоторных перевозках официально, не прибегая к помощи третьих лиц.

В законопроекте № 02/04/09-21/00120719 автор более конкретно подошел к выработке критериев, предъявляемых к водителю легково-

го такси. Заслуживает внимания положение о том, что им может быть лицо, заключившее договор с перевозчиком легкового такси, либо индивидуальный предприниматель, либо физическое лицо при условии предоставления им разрешения. Перевозчик, в свою очередь, может допустить к управлению водителем, являющегося его работником, в соответствии с Трудовым кодексом Российской Федерации.

Данные нормы исключают возможность предоставления автомобиля, который будет использован для оказания услуг легкового такси, по договору аренды или агентскому договору.

Таким образом, в последнем законопроекте, посвященном регулированию таксомоторной деятельности, конкретнее прописаны требования к водителям и транспортному средству, используемому в качестве легкового такси. Несомненно, приведенные в документе требования носят более строгий характер, нежели существующие. Их введение приведет к уменьшению количества нелегальных перевозчиков.

УДК 342.9

Д.В. Гвоздев

АДМИНИСТРАТИВНЫЙ ПОРЯДОК РАЗРЕШЕНИЯ АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВЫХ СПОРОВ КАК РАЗНОВИДНОСТЬ ГОСУДАРСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ

Рассматривая административный порядок разрешения административно-правовых споров, в первую очередь следует обратить внимание на то, что основными нормативными правовыми актами, регулирующими такие правоотношения, являются Директива Президента Республики Беларусь от 27 декабря 2006 г. № 2 «О де бюрократизации государственного аппарата и повышении качества обеспечения жизнедеятельности населения», Указ Президента Республики Беларусь от 15 октября 2007 г. № 498 «О дополнительных мерах по работе с обращениями граждан и юридических лиц» (далее – Указ № 498), Закон Республики Беларусь от 18 июля 2011 г. № 300-З «Об обращениях граждан и юридических лиц».

Работа с обращениями граждан, в соответствии с рассматриваемыми нормативными правовыми актами, проводится различными государственными органами, относящимися как к исполнительной, так и представительной ветви власти, а также осуществляется от имени Президента Республики Беларусь Администрацией Президента Республики Беларусь.

Между тем анализ указанных нормативных правовых актов показывает, что общественные отношения, являющиеся предметом их