

Обоснование необходимости принятия Закона Республики Беларусь ”Об изменении Закона Республики Беларусь ”О городском электрическом транспорте и метрополитене“

1. Цель и правовые основания подготовки проекта Закона Республики Беларусь ”Об изменении Закона Республики Беларусь ”О городском электрическом транспорте и метрополитене“ (далее – проект Закона).

Целями подготовки проекта Закона являются совершенствование правового регулирования отношений по организации и выполнению перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном с учетом практики применения Закона Республики Беларусь от 5 мая 2014 г. № 141-З ”О городском электрическом транспорте и метрополитене“ (далее – Закон), приведение норм Закона в соответствие с законами Республики Беларусь от 15 июня 1993 г. № 2403-ХІІ ”О пожарной безопасности“, от 5 мая 1998 г. № 141-З ”О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера“, от 14 июня 2007 г. № 239-З ”О государственных социальных льготах, правах и гарантиях для отдельных категорий граждан“, от 17 июля 2018 г. № 130-З ”О нормативных правовых актах“, обеспечение единых подходов к правовому регулированию отношений по организации и выполнению перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном и автомобильных перевозок пассажиров.

Проект Закона разработан во исполнение пункта 18 плана подготовки законопроектов на 2022 год, утвержденного Указом Президента Республики Беларусь от 23 декабря 2021 г. № 508 .

2. Обоснованность выбора вида нормативного правового акта.

В соответствии с пунктом 4 статьи 33 Закона Республики Беларусь ”О нормативных правовых актах“ внесение изменений в нормативный правовой акт осуществляется принявшим (издавшим) его нормотворческим органом (должностным лицом) путем принятия (издания) нормативного правового акта того же вида, что и этот акт, если иное не установлено Конституцией Республики Беларусь, данным Законом и иными законодательными актами.

3. Предмет правового регулирования структурных элементов проекта Закона, изменяющих существующее правовое регулирование соответствующих общественных отношений, информация об изменении концептуальных положений законодательства, институтов отрасли (отраслей) законодательства и правовых последствиях такого изменения.

Предметом правового регулирования проекта Закона являются общественные отношения по организации и выполнению перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном.

3.1. Согласно абзацу двенадцатому статьи 1 Закона пассажиром является физическое лицо, не причастное к управлению транспортным средством городского электрического транспорта или транспортным средством метрополитена и перевозимое в них на основании договора перевозки пассажира городским электрическим транспортом в регулярном сообщении или договора фрахтования для перевозки пассажиров городским электрическим транспортом либо договора перевозки пассажира метрополитеном.

Статьей 27 Закона определено, что защита пассажиров и работников перевозчика пассажиров метрополитеном от актов терроризма и иных противоправных действий осуществляется посредством проведения досмотров ручной клади пассажиров для предотвращения незаконного провоза запрещенных предметов и веществ.

Вместе с тем в настоящее время досмотры ручной клади пассажиров метрополитена проводятся в специально оборудованных зонах, расположенных в вестибюлях станций либо непосредственно при входе на станцию. В данных местах на основании действующего законодательства физическое лицо не может рассматриваться в качестве пассажира.

Для корректного использования в нормах, регулирующих вопросы проведения досмотров ручной клади в метрополитене, термина ”пассажир“ определение термина ”пассажир“ (абзац двенадцатый статьи 1 Закона) дополняется предложением следующего содержания: ”К пассажиру, перевозимому на основании договора перевозки пассажира метрополитеном, приравнивается физическое лицо, намеревающееся заключить договор перевозки пассажира метрополитеном и находящееся на станции метрополитена“.

Кроме того, по предложению Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь в целях исключения необоснованных претензий к работникам контрольно-ревизорских служб на городском электрическом транспорте, должностным лицам, осуществляющим контрольную деятельность, унификации подходов к правовому регулированию отношений по организации и выполнению перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном и автомобильных перевозок пассажиров абзац двенадцатый статьи 1 Закона дополняется положениями о том, что пассажирами не являются при исполнении своих служебных обязанностей работники контрольно-ревизорских служб на городском электрическом транспорте, должностные лица при осуществлении контроля за соблюдением законодательства в области транспортной деятельности при организации и выполнении перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном.

3.2. С 1 сентября 2020 г. на всем наземном городском пассажирском транспорте, перевозки которым осуществляет КТУП "Минсктранс", подтвердить оплату проезда можно с помощью мобильного приложения "Оплати". Мобильное приложение "Оплати" действует также в Бресте, Витебске, Гомеле, Гродно, Могилеве, Борисове, Барановичах, Пинске, Лиде, Бобруйске, Кобрине, Орше, Новополоцке, Мозыре, Логойске, Дзержинске, Слуцке, Жлобине, Воложине, Горках. До 1 февраля 2022 г. действовало мобильное приложение "ТІХ".

В метрополитене пассажиры могут оплатить разовый проезд с помощью бесконтактных банковских карт Visa payWave, MasterCard Contactless, БЕЛКАРТ-Maestro, БЕЛКАРТ и "Мир", также была предоставлена возможность оплаты с помощью мобильных устройств, поддерживающих технологию NFC (Near field communication).

Кроме того, Правила перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и Правила перевозок пассажиров метрополитеном, утвержденные постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 22 ноября 2014 г. № 1088, были дополнены определением термина "информационная система продажи билетов", согласно которому данная система позволяет произвести оплату проезда пассажира.

Учитывая расширение возможностей оплаты проезда посредством систем продажи билетов, а также другими способами (через мобильные приложения, бесконтактной банковской картой и т.д.) предлагаются корректировки в определение термина "электронный билет" (абзац семнадцатый статьи 1 Закона) и часть пятую статьи 24 Закона.

3.3. Согласно абзацам десятому и одиннадцатому статьи 1 Закона оператором перевозок пассажиров городским электрическим транспортом, оператором перевозок пассажиров метрополитеном может выступать только государственное юридическое лицо. Проектом Закона предлагается исключить ограничение субъектов, которым предоставлено право выступать в качестве оператора перевозок пассажиров городским электрическим транспортом, оператора перевозок пассажиров метрополитеном. Учитывая, что операторами автомобильных перевозок пассажиров могут быть как государственные, так и негосударственные юридические лица, предлагаемый подход позволит обеспечить комплексную организацию перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и автомобильным транспортом. Принимая во внимание изложенное, предлагается внести корректировки в абзацы десятый и одиннадцатый статьи 1, часть вторую статьи 11 Закона.

3.4. Статьи 3, 4, название и абзац первый части первой статьи 7, абзац пятый статьи 15, абзац четвертый части первой статьи 19, часть третья статьи 25 Закона приводятся в соответствие с требованиями Закона Республики Беларусь "О нормативных правовых актах".

3.5. Закон не содержит положений, регулирующих вопросы осуществления контроля транспортной деятельности при организации и выполнении перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном. При этом в соответствии с Указом Президента Республики Беларусь от 16 октября 2009 г. № 510 "О совершенствовании контрольной (надзорной) деятельности в Республике Беларусь" перевозки пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном не отнесены к сферам контрольной (надзорной) деятельности, в которых могут проводиться проверки.

На основании изложенного предлагается дополнить Закон статьей, регламентирующей осуществление контроля за соблюдением законодательства в области транспортной деятельности при организации и выполнении перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном.

Вопросы организации и выполнения перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном регулируются Законом и принятыми в его развитие Правилами перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и Правилами перевозок пассажиров метрополитеном, утвержденными постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 22 ноября 2014 г. № 1088.

Указанные нормативные правовые акты содержат требования, которые в последующем могут стать предметом контроля и которые условно можно разделить на четыре категории:

- требования, предъявляемые к транспортным средствам;
- требования, предъявляемые к водителям и машинистам;
- требования, предъявляемые к сооружениям и устройствам;
- требования, предъявляемые к перевозчикам по организации и обеспечению безопасного выполнения перевозок.

Целями контроля за соблюдением законодательства в области транспортной деятельности при организации и выполнении перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном будут являться создание оптимальных условий осуществления транспортной деятельности перевозчиками, обеспечение безопасности пассажиров и их имущества.

При осуществлении контроля предполагается:

- изучение соблюдения производителями транспортных работ и услуг законодательства в области транспортной деятельности, требований безопасности и экологических требований при эксплуатации транспортных средств;

- обследование состояния объектов транспортной деятельности и транспортных средств на предмет определения соответствия их

установленным требованиям, в том числе обеспечения безопасности транспортной деятельности;

анализ выявленных нарушений законодательства в области транспортной деятельности, разработка мероприятий по их предотвращению;

внесение на основе анализа выявленных нарушений законодательства предложений для принятия необходимых мер по устранению условий и причин, способствующих нарушению.

При осуществлении контроля за соблюдением законодательства в области транспортной деятельности при организации и выполнении перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном предполагается руководствоваться подходами, заложенными в Указе Президента Республики Беларусь от 16 октября 2009 г. № 510, с осуществлением в формах: выборочных проверок, внеплановых проверок, мероприятий технического (технологического, поверочного) характера, мер профилактического и предупредительного характера.

При проведении выборочных и внеплановых проверок, осуществлении мер профилактического и предупредительного характера предполагается изучать вопросы соблюдения требований, предъявляемых к перевозчикам по организации и обеспечению безопасного выполнения перевозок. При проведении мероприятий технического (технологического, поверочного) характера – изучать вопросы соблюдения требований, предъявляемых к транспортным средствам и водителям.

Кроме того, дополнение Закона нормами о контроле за соблюдением законодательства в области транспортной деятельности вытекает из предписаний пункта 5 организационно-технических мероприятий Государственной программы "Транспортный комплекс" на 2021-2025 годы (приложение 6 к Государственной программе "Транспортный комплекс" на 2021-2025 годы, утвержденной постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 23 марта 2021 г. № 165), которым предусмотрена реализация мероприятия по совершенствованию контроля за обеспечением безопасности транспортной деятельности в области городского электрического транспорта и метрополитена.

Реализация данного предложения потребует внесения изменений в Указ Президента Республики Беларусь от 16 октября 2009 г. № 510 и постановление Совета Министров Республики Беларусь от 4 сентября 2002 г. № 1218 "О создании Транспортной инспекции Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь".

3.6. Для исключения пробела в правовом регулировании и обеспечения единых подходов к регулированию автомобильных перевозок пассажиров и перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном по аналогии с предписаниями Закона Республики

Беларусь от 14 августа 2007 г. № 278-З "Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках" (далее – Закон № 278-З) предлагается дополнить часть первую статьи 7 Закона полномочиями Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь по установлению:

примерной формы договора об организации перевозок пассажиров городским электрическим транспортом в регулярном сообщении;

примерной формы договора об организации перевозок пассажиров метрополитеном;

примерной формы договора об оказании услуг оператора перевозок пассажиров городским электрическим транспортом в регулярном сообщении;

примерной формы договора об оказании услуг оператора перевозок пассажиров метрополитеном.

3.7. Учитывая, что согласно главе 3 Закона Республики Беларусь "О государственных социальных льготах, правах и гарантиях для отдельных категорий граждан" бесплатный проезд также является льготой по проезду на пассажирском транспорте, соответствующие корректировки вносятся в абзац восьмой статьи 9, абзац третий части четвертой статьи 12, часть первую статьи 16, абзац четвертый статьи 18, часть первую статьи 20, части вторую и третью статьи 24 Закона.

3.8. Для обеспечения единых подходов к регулированию автомобильных перевозок пассажиров и перевозок пассажиров городским электрическим транспортом предлагается изменить правовой подход к способу регулирования создания и деятельности контрольно-ревизорских служб на городском электрическом транспорте и метрополитене. Согласно абзацу седьмому статьи 7 Закона к компетенции Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь отнесено утверждение типовых положений о контрольно-ревизорской службе на городском электрическом транспорте и метрополитене. Постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 14 октября 2014 г. № 37 утверждено Типовое положение о контрольно-ревизорской службе на городском электрическом транспорте.

Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь по аналогии с предписаниями Закона № 278-З предлагается порядок создания и деятельности контрольно-ревизорской службы на городском электрическом транспорте устанавливать Правилами перевозок пассажиров городским электрическим транспортом, исключив соответствующую компетенцию Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. В силу специфики организации контроля за оплатой проезда в метрополитене в создании контрольно-ревизорской службы на метрополитене отсутствует объективная необходимость.

В связи с изложенным Закон дополняется статьей 29-1, исключаются положения абзаца седьмого статьи 7 Закона, корректируется название главы 7 Закона.

3.9. Согласно части второй статьи 11 Закона заказчик перевозок пассажиров городским электрическим транспортом в регулярном сообщении и метрополитеном может определить государственное юридическое лицо в качестве оператора перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и (или) оператора перевозок пассажиров метрополитеном.

В целях реализации указанных норм на территории республики в каждой области (за исключением Минской области) и г. Минске определены операторы перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и оператор перевозок пассажиров метрополитеном (в г. Минске), на которых возложены функции по организации перевозок пассажиров городским электрическим транспортом в регулярном сообщении и (или) метрополитеном. Заказчиками перевозок (местными исполнительными и распорядительными органами) с операторами перевозок пассажиров заключены соответствующие договоры об оказании услуг оператора.

Статьей 11 Закона установлено, что заказчик перевозок пассажиров обязан производить оператору перевозок пассажиров городским электрическим транспортом, оператору перевозок пассажиров метрополитеном оплату услуг по организации соответственно перевозок пассажиров городским электрическим транспортом в регулярном сообщении, перевозок пассажиров метрополитеном.

Законом не предусматривается направление средств местных бюджетов на оплату указанных услуг, в связи с чем в бюджетах соответствующих местных исполнительных и распорядительных органов расходы на данные цели не планируются.

В соответствии с частью первой пункта 1 статьи 394 Гражданского кодекса Республики Беларусь расчеты сторон при исполнении договора осуществляются по цене, установленной соглашением сторон с соблюдением норм законодательства.

В рамках договоров об оказании услуг оператора перечень оказываемых оператором перевозок пассажиров услуг будет индивидуален, в зависимости от возложенных на него функций и потребностей населения на территории соответствующей административно-территориальной единицы. Основанием для перечисления средств оператору перевозок пассажиров являются акты приемки-сдачи оказанных услуг оператора перевозок пассажиров.

Потребность в бюджетных средствах на оплату услуг оператора перевозок пассажиров на соответствующий финансовый год должна

определяться с учетом прогнозируемого объема их оказания по перечню услуг и тарифов на соответствующие услуги.

Таким образом, имеется необходимость направления средств местных бюджетов на оплату заказчиками перевозок услуг оператора перевозок пассажиров.

Для решения указанной проблемы и установления единого порядка оплаты услуг операторов перевозок пассажиров Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь был предложен механизм, предусмотренный Законом № 278-З. Предлагается абзацы четвертый и пятый части третьей статьи 11 Закона изложить в следующей редакции:

осуществлять оплату услуг оператора перевозок пассажиров городским электрическим транспортом по организации перевозок пассажиров городским электрическим транспортом в регулярном сообщении в порядке, установленном Советом Министров Республики Беларусь;

осуществлять оплату услуг оператора перевозок пассажиров метрополитеном по организации перевозок пассажиров метрополитеном в порядке, установленном Советом Министров Республики Беларусь.

После принятия Закона предполагается принятие соответствующего постановления Совета Министров Республики Беларусь "Об оплате услуг оператора перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и оператора перевозок пассажиров метрополитеном", аналогичного постановлению Совета Министров Республики Беларусь от 6 марта 2019 г. № 150 "Об оплате услуг оператора автомобильных перевозок пассажиров", в котором будут заложены базовые принципы формирования затрат операторов перевозок пассажиров и определен перечень услуг по организации перевозок пассажиров городским электрическим транспортом в регулярном сообщении и (или) метрополитеном.

Кроме того, по предложению Гродненского областного исполнительного комитета с учетом того, что организация перевозок пассажиров городским электрическим транспортом в регулярном сообщении и метрополитеном осуществляется заказчиком перевозок пассажиров городским электрическим транспортом в регулярном сообщении и метрополитеном, часть третья статьи 11 Закона дополняется новыми обязанностями заказчиков таких перевозок.

3.10. Учитывая предложение ГУ "Столичный транспорт и связь" (оператор перевозок пассажиров городским электрическим транспортом), абзац пятый части третьей статьи 12 Закона предлагается дополнить такой услугой по организации перевозок пассажиров городским электрическим транспортом в регулярном сообщении и (или) метрополитеном, как составление расписания либо определение интервалов движения

транспортных средств городского электрического транспорта и (или) транспортных средств метрополитена.

Также, с целью исключения пробела в правовом регулировании в перечень услуг по организации перевозок пассажиров городским электрическим транспортом в регулярном сообщении и (или) метрополитеном предлагается включить размещение расписания движения транспортных средств городского электрического транспорта в регулярном сообщении на остановочных пунктах на маршрутах перевозок пассажиров городским электрическим транспортом в регулярном сообщении.

3.11. С целью исключения пробела в правовом регулировании и унификации с нормами Закона № 278-3 предлагается дополнить статью 14 Закона нормами, определяющими момент заключения договора перевозки пассажира городским электрическим транспортом в регулярном сообщении – с момента посадки пассажира в транспортное средство городского электрического транспорта.

3.12. В настоящее время досмотры ручной клади пассажиров метрополитена, в том числе с помощью технических средств, осуществляют инспекторы и операторы ЭВМ службы безопасности, которые в соответствии с законодательством не являются должностными лицами. Так, согласно пункту 88 Правил перевозок пассажиров метрополитеном досмотр ручной клади пассажиров метрополитена осуществляется работниками службы безопасности перевозчика, имеющими в соответствии с законодательными актами право на осуществление досмотра.

В связи с этим, учитывая предложение Минского городского исполнительного комитета, предлагается в Законе (абзац шестой части первой статьи 16, часть вторая статьи 28) вместо слов ”должностные лица“ применять слово ”работники“.

3.13. Согласно абзацу второму части первой статьи 17 Закона перевозчик пассажиров городским электрическим транспортом и перевозчик пассажиров метрополитеном согласно договору перевозки пассажира городским электрическим транспортом в регулярном сообщении и договору перевозки пассажира метрополитеном имеют право требовать от пассажира соблюдения условий договора, выполнения требований Правил перевозок пассажиров городским электрическим транспортом или Правил перевозок пассажиров метрополитеном, иных актов законодательства.

При этом формулировка ”иные акты законодательства“ имеет широкое толкование.

Для исключения расширительного толкования полномочий перевозчика пассажиров городским электрическим транспортом и перевозчика пассажиров метрополитеном предлагается дополнить абзац

второй части первой статьи 17 Закона словами ”, регулирующих отношения в области городского электрического транспорта и метрополитена“.

С этой же целью вносятся изменения в абзац пятый статьи 27, абзац седьмой статьи 29 Закона.

3.14. Изменения статей 23 и 24 Закона обусловлены созданием единообразных подходов при организации перевозок пассажиров как автомобильным, так и городским электрическим транспортом.

На основании абзаца второго подпункта 4.5 пункта 4 Декрета Президента Республики Беларусь от 23 ноября 2017 г. № 7 ”О развитии предпринимательства“ при осуществлении транспортной деятельности субъектам хозяйствования предоставлено право выполнять автомобильные перевозки без оформления путевых листов. Законопроект, предусматривающий исключение из Закона № 278-З норм, обязывающих использовать при выполнении автомобильных перевозок пассажиров путевые листы, принят Палатой представителей Национального собрания Республики Беларусь в первом чтении. Кроме того, указание на путевые листы исключено из Правил перевозок пассажиров городским электрическим транспортом постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 12 ноября 2020 г. № 642 ”Об изменении постановлений Совета Министров Республики Беларусь от 22 ноября 2014 г. № 1088 и от 15 июля 2015 г. № 593“.

3.15. Для согласования с положениями Закона Республики Беларусь ”О пожарной безопасности“, которыми не предусмотрен ”мониторинг пожарной безопасности“, предлагается исключить абзац третий статьи 29 Закона.

3.16. Учитывая, что согласно предписаниям пунктов 30, 32 Положения о Государственной системе предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций, утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 10 апреля 2001 г. № 495, планирование действий организаций в рамках Государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций осуществляется на основе разрабатываемых ими планов предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера или инструкций по действиям в чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера, по предложению Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь абзац четвертый статьи 29 Закона изложен в новой редакции.

3.18. Для согласования с положениями абзаца пятого статьи 16 Закона Республики Беларусь ”О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера“, согласно которым организации в области защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера создают и поддерживают в

постоянной готовности локальные системы оповещения о чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера, вносятся корректировки в абзац шестой статьи 29 Закона.

3.19. Учитывая нецелесообразность установления неустойки в случаях неиспользования или несвоевременного использования фрахтователем предоставленного фрахтовщиком транспортного средства городского электрического транспорта, а также то, что положения об установлении размера неустойки до настоящего времени не реализованы на практике (Правила перевозок пассажиров городским электрическим транспортом не содержат соответствующих норм), вносятся изменения в часть первую статьи 33 Закона.

3.20. Изменения абзацев третьего и пятого статьи 1 Закона обусловлены необходимостью редакционного уточнения.

4. Результаты анализа:

4.1. актов законодательства, относящихся к предмету правового регулирования проекта Закона, и практики их применения.

Предлагаемые проектом Закона изменения в правовом регулировании обусловлены необходимостью совершенствования отношений по организации и выполнению перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном с учетом практики применения и иных актов законодательства. Проект Закона направлен на приведение Закона в соответствие с законами Республики Беларусь "О пожарной безопасности", "О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера", Закона Республики Беларусь "О государственных социальных льготах, правах и гарантиях для отдельных категорий граждан", "О нормативных правовых актах".

4.2. актов законодательства иностранных государств, относящихся к предмету правового регулирования проекта Закона, и практики их применения.

В Российской Федерации в рассматриваемой сфере действуют:

Федеральный закон Российской Федерации от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта";

Федеральный закон Российской Федерации от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ "Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации";

Федеральный закон Российской Федерации от 29 декабря 2017 г. № 442-ФЗ "О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации";

постановление Правительства Российской Федерации от 1 октября 2020 г. № 1586 "Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом".

В Республике Казахстан в рассматриваемой сфере приняты:

Закон Республики Казахстан от 21 сентября 1994 г. № 156 "О транспорте в Республике Казахстан";

Закон Республики Казахстан от 4 июля 2003 г. № 476 "Об автомобильном транспорте";

приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 г. № 349 "Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом";

постановление акимата города Алматы от 30 октября 2017 г. № 4/444 "Об утверждении Правил перевозок пассажиров городским рельсовым транспортом города Алматы".

Также были рассмотрены Закон Республики Узбекистан от 25 апреля 1997 г. № 419-I "О городском пассажирском транспорте", постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан от 17 сентября 2012 г. № 273 "О совершенствовании деятельности и порядка финансирования перевозчиков, осуществляющих перевозки пассажиров транспортом общего пользования", Кодекс автомобильного транспорта Республики Таджикистан, Закон Украины от 29 июня 2004 г. № 1914 IV "О городском электрическом транспорте".

Согласно Закону городской электрический транспорт является видом транспорта, представляющим собой совокупность троллейбусов, трамваев и коммуникаций городского электрического транспорта. При этом в Российской Федерации трамваи и троллейбусы относятся к городскому наземному электрическому транспорту, а метрополитен является видом внеуличного транспорта. В Казахстане метрополитен и трамвай отнесены к городскому рельсовому транспорту, а перевозки троллейбусами являются автомобильными перевозками. В Таджикистане троллейбусы отнесены к автомобильному транспорту. В Украине перевозки трамваями, троллейбусами, поездами метрополитена являются перевозками городским электрическим транспортом.

В указанных странах правовое регулирование организации и выполнения перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном осуществляется в основном на тех же принципах, что и в Республике Беларусь.

Пассажирами признаются физические лица, заключившие договор перевозки пассажира, или физическое лицо, в целях перевозки которого заключен договор фрахтования.

При этом согласно пункту 2 статьи 3 Федерального закона Российской Федерации "О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" под перевозкой в этом Федеральном законе понимается нахождение пассажира во внеуличном транспорте, в том числе метрополитене, с момента его входа на станцию внеуличного транспорта через пропускной пункт до момента его выхода со станции внеуличного транспорта включительно.

Как правило, документом, удостоверяющим заключение договора перевозки пассажира, является проездной документ (билет), в том числе и электронный. Так, Федеральным законом Российской Федерации "О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" предусмотрено применение карт с электронным носителем информации либо иного электронного носителя информации, подтверждающих право пассажира на перевозку.

Электронная форма проездного билета предусмотрена Законом Республики Казахстан "Об автомобильном транспорте". При этом перевозчик, осуществляющий регулярные перевозки пассажиров и багажа, обязан обеспечить продажу проездных документов (билетов) на остановочных пунктах маршрута самостоятельно либо через автовокзалы, автостанции, пункты обслуживания пассажиров, в том числе их электронную продажу, включая посредством сети Интернет и устройств сотовой связи.

Согласно Закону Украины "О городском электрическом транспорте" электронный билет представляет собой проездной документ установленной формы, который после регистрации в автоматизированной системе учета оплаты проезда дает право пассажиру на получение транспортных услуг.

Законодательством рассматриваемых стран, также как и белорусским, предусмотрен досмотр ручной клади пассажиров метрополитена для предотвращения незаконного провоза запрещенных предметов и веществ.

4.3. международных договоров Республики Беларусь и иных международно-правовых актов, содержащих обязательства Республики Беларусь, относящихся к предмету правового регулирования проекта Закона, и практики их применения.

Международных договоров Республики Беларусь и иных международно-правовых актов, содержащих обязательства Республики Беларусь, непосредственно относящихся к предмету правового регулирования проекта Закона, не выявлено.

4.4. на предмет соответствия проекта Закона международным договорам и иным международно-правовым актам, относящимся к соответствующей сфере правового регулирования.

Проект Закона не содержит положений, противоречащих международным договорам Республики Беларусь и иным международно-правовым актам, относящимся к соответствующей сфере правового регулирования.

5. Информация, отражаемая в соответствии с Законом Республики Беларусь от 23 июля 2008 г. № 421-З "О международных договорах Республики Беларусь".

Предметом проекта Закона не является принятие решения в отношении международных договоров.

6. Результаты научных исследований в области права, публикации в средствах массовой информации, глобальной компьютерной сети Интернет, обращения граждан и юридических лиц, относящиеся к предмету правового регулирования проекта Закона.

При подготовке проекта Закона был проведен анализ следующих научных исследований и публикаций:

Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М.: Статут. 2003. Кн. 4. 910 с.;

Малинский Д.А., Петров Д.А. К вопросу об основаниях для установления гражданско-правовых штрафов за безбилетный проезд автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом // Российская юстиция. 2016. № 6. С. 61 – 64;

Привалов Ю.А. Комментарий "О правовых новациях при осуществлении перевозок пассажиров городским электрическим транспортом" // ЭБД "КонсультантПлюс: Республика Беларусь";

Стрельникова И.А. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта: достоинства и недостатки правового регулирования // Современное право. 2008. № 9;

Федотова Д.С. Договор перевозки пассажира внеуличным транспортом // Транспортное право. 2018. № 3 и др.

Ряд предлагаемых проектом Закона изменений Закона обусловлен результатами изучения практики применения Закона, проведенного Национальным центром законодательства и правовых исследований Республики Беларусь в 2021 г. Таковы, например, вопросы, связанные с уточнением определений терминов "пассажир" и "электронный билет", дополнением полномочий Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, совершенствованием норм, регламентирующих порядок досмотра ручной клади пассажиров метрополитена и др.

7. Всесторонний и объективный прогноз предполагаемых последствий принятия (издания) нормативного правового акта, в том числе соответствие проекта Закона социально-экономическим потребностям и

возможностям общества и государства, целям устойчивого развития, а также результаты оценки регулирующего воздействия.

Принятие Закона Республики Беларусь "Об изменении Закона Республики Беларусь "О городском электрическом транспорте и метрополитене" не повлечет изменения основополагающих норм об организации и выполнении перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном, ограничения прав граждан, возложения на них дополнительных обязанностей, не вызовет негативных социальных, финансово-экономических, экологических последствий, не приведет к изменению величины доходов и расходов республиканского и местных бюджетов, юридических и физических лиц и (или) источников финансирования дефицита бюджета.

Проект Закона не содержит положений, ухудшающих правовое и финансовое положение юридических и физических лиц, включая индивидуальных предпринимателей, не повлечет установления дополнительных обязанностей, запретов, барьеров или ограничений, расходов для субъектов хозяйствования, не потребует введения новых или изменения установленных административных процедур.

Проект Закона повлечет изменение условий осуществления предпринимательской деятельности в части снятия ограничений на занятие деятельностью оператора перевозок пассажиров городским электрическим транспортом, оператора перевозок пассажиров метрополитеном. Проектом Закона предлагается предоставить право выступать в качестве оператора перевозок пассажиров городским электрическим транспортом, оператора перевозок пассажиров метрополитеном как государственным, так и негосударственным юридическим лицам.

Вносимые в Закон изменения позволят обеспечить более эффективное правовое регулирование отношений в сфере перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном, устранить устаревшие нормы, пробелы и противоречия, уточнить отдельные положения Закона.

8. Информация о результатах публичного обсуждения проекта Закона и рассмотрения поступивших при этом замечаний и (или) предложений.

Будет отражена после проведения публичного обсуждения в глобальной компьютерной сети Интернет на сайте "Правовой форум Беларуси".

9. Краткое содержание изменений, подлежащих внесению в нормативные правовые акты, проектов, подлежащих подготовке, а также перечень нормативных правовых актов (их структурных элементов), подлежащих признанию утратившими силу в связи с принятием (изданием) нормативного правового акта – соответствующие нормативные правовые акты (их структурные элементы).

Изменения Закона потребуют внесения изменений в:

Указ Президента Республики Беларусь от 16 октября 2009 г. № 510;
постановление Совета Министров Республики Беларусь от 4 сентября 2002 г. № 1218;

постановление Совета Министров Республики Беларусь от 22 ноября 2014 г. № 1088 "Об утверждении Правил перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и Правил перевозок пассажиров метрополитеном".

Также для реализации положений Закона Республики Беларусь "Об изменении Закона Республики Беларусь "О городском электрическом транспорте и метрополитене" потребуется принятие Советом Министров Республики Беларусь актов устанавливающих:

порядок оплаты услуг оператора перевозок пассажиров городским электрическим транспортом по организации перевозок пассажиров городским электрическим транспортом в регулярном сообщении;

порядок оплаты услуг оператора перевозок пассажиров метрополитеном по организации перевозок пассажиров метрополитеном.

Министерству транспорта и коммуникаций Республики Беларусь потребуется установить примерные формы договора об организации перевозок пассажиров городским электрическим транспортом в регулярном сообщении, договора об организации перевозок пассажиров метрополитеном, договора об оказании услуг оператора перевозок пассажиров городским электрическим транспортом, договора об оказании услуг оператора перевозок пассажиров метрополитеном. Также потребуется принятие постановления Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, предусматривающего признание утратившим силу постановления Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 14 октября 2014 г. № 37 "Об утверждении Типового положения о контрольно-ревизорской службе на городском электрическом транспорте".

Директор Национального центра
законодательства и правовых
исследований Республики Беларусь

В.Д.Ипатов