

Обоснование
необходимости принятия
постановления Совета Министров Республики Беларусь
«Об изменении постановления Совета Министров Республики Беларусь
от 2 августа 1999 г. № 1196»

1. Цель и правовые основания подготовки проекта.

Проект постановления Совета Министров Республики Беларусь «Об изменении постановления Совета Министров Республики Беларусь от 2 августа 1999 г. № 1196» (далее – проект) разработан в целях:

выполнения подпункта 1.3 пункта 1 протокола от 17.02.2022 № 37/2пр поручений Заместителя Премьер-министра Республики Беларусь Сивака А.А., данных 17 февраля 2022 г. в ходе рабочей встречи по вопросам обеспечения потребностей белорусских грузоотправителей в перевозках грузов железнодорожным транспортом и закупок грузовых вагонов в 2022 году, согласно которому Минтранс поручено в срок до 15 апреля 2022 г. обеспечить внесение в Совет Министров Республики Беларусь правовых актов, касающихся совершенствования механизма использования грузоотправителями парка вагонов различной принадлежности (собственности);

выполнения поручения Совета Министров Республики Беларусь от 2 февраля 2022 г. № 37/222-54/1178р, которым были одобрены подходы к совершенствованию механизма использования грузоотправителями вагонов различной принадлежности (собственности), в том числе необходимость внесения изменений в Устав железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденный постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 2 августа 1999 г. № 1196 (далее – Устав) в части обязанности грузоотправителя обеспечивать наличие специализированного подвижного состава для перевозки грузов, а также установления конкретных оснований для отказа перевозчика в согласовании заявки на перевозку груза;

выполнения Плана мероприятий по реализации Союзной программы по унификации регулирования транспортного рынка государств – участников Договора о создании Союзного государства от 8 декабря 1999 года (Раздел II. В области железнодорожного транспорта) в части проработки унификации требований к участникам перевозочного процесса, в том числе перевозчикам, операторам (владельцам) железнодорожного подвижного состава, а также требований в отношении организации осуществления грузовых перевозок;

совершенствования положений Устава с учетом практики применения.

2. Обоснованность выбора вида нормативного правового акта.

В соответствии с пунктом 4 статьи 33 Закона Республики Беларусь от 17 июля 2018 г. № 130-З «О нормативных правовых актах» внесение изменений в нормативный правовой акт осуществляется издавшим его нормотворческим органом (должностным лицом) путем издания нормативного правового акта того же вида, что и этот акт.

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

Проектом предусматривается следующая корректировка Устава.

3.1. В целях унификации белорусского законодательства с учетом норм российского законодательства в части регулирования вопроса оказания услуги по предоставлению железнодорожного подвижного состава в пользование для осуществления перевозок (функции оператора подвижного состава) пункт 3 Устава дополняется термином «оператор вагонов, контейнеров» аналогично термину, используемому в статье 2 Федерального закона Российской Федерации от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее – Устав РФ).

Соответствующие корректировки вносятся в термин вагоны, контейнеры перевозчика.

3.2. В связи с тем, что согласно положениям пункта 28 Устава перевозки грузов осуществляются с оформлением электронного перевозочного документа и услуги оказываются на основании договоров с клиентами, предусматривающими оформление иных электронных документов по оказанию услуг, выполнению работ со взиманием причитающихся платежей, связанных с перевозками, которые оформляются удаленно с использованием информационных технологий, соответствующие изменения вносятся в пункты 9 и 30 Устава.

3.3. Из части третьей пункта 18 исключается необходимость работникам, ответственным за погрузку, крепление и выгрузку грузов, иметь удостоверение о проверке соответствующих знаний. С учетом наличия информационных систем, оптимизации и цифровизации технологии контроля проверки знаний требований к размещению и креплению грузов в настоящее время отсутствует необходимость в выдаче работнику соответствующего удостоверения.

3.4. С целью обеспечения регулирования взаимоотношений между перевозчиком и грузоотправителем при организации перевозок грузов пункт

19 Устава дополняется перечнем случаев, при которых перевозчик вправе отказать в согласовании заявки на перевозку грузов. Перечень унифицирован в соответствии со статьей 11 Устава РФ, а также приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 6 сентября 2010 г. № 192 «Об утверждении Перечня критериев технических и технологических возможностей осуществления перевозки, отсутствие которых является для перевозчика и владельца инфраструктуры основанием отказа от согласования заявки, на перевозку грузов».

Также в целях совершенствования механизма использования грузоотправителями парка вагонов различной принадлежности (собственности) пункт 19 Устава дополняется положением о том, что грузоотправители обязаны обеспечивать наличие специализированных вагонов. Так, с учетом практики организации перевозок и согласно определению термина «специализированные вагоны» в пункте 3 Устава в специализированных вагонах перевозятся ограниченные группы грузов, для которых они предназначены. Перевозчик не обладает всем спектром специализированных вагонов в необходимом количестве. Необходимость использования специализированных вагонов, имеющих специальную конструкцию и специализированных для конкретного груза, и их количество определяется только грузоотправителем (грузовладельцем), как правило, осуществляющим производство такой продукции. Наличие в распоряжении (собственности) грузоотправителя специализированных вагонов позволяет ему обеспечивать содержание этих вагонов в надлежащем техническом состоянии и эффективно решать вопрос гарантированной поставки своей продукции в необходимые сроки доставки.

Включаемые в пункт 19 Устава нормы позволят грузоотправителям (грузовладельцам) при условии соответствующего экономического обоснования (в том числе с учетом отсутствия вагонов у перевозчика) решать вопросы приобретения вагонов в собственность или использования вагонов, предоставляемых им иными лицами-владельцами вагонов (в частности, экспедиторами, операторами вагонов, контейнеров).

3.5. Тарифы на работы (услуги), связанные с организацией и осуществлением перевозки грузов по территории Республики Беларусь железнодорожным транспортом общего пользования, кроме перевозок грузов, следующих транзитом по территории государств – членов Евразийского экономического союза, в соответствии с Указом Президента Республики Беларусь от 25 февраля 2011 г. № 72 «О некоторых вопросах регулирования цен (тарифов) в Республике Беларусь» регулируются МАРТ.

Порядок определения платы за пользование вагонами, контейнерами перевозчика, в том числе вагонами рефрижераторной секции, а также платы за время нахождения вагона, контейнера грузоотправителя, грузополучателя на станциях под погрузкой, выгрузкой, а также за время задержки такого вагона, контейнера на станциях отправления, назначения или в пути следования по причинам, зависящим от грузоотправителя, грузополучателя установлен главой 19 постановления Министерства антимонопольного регулирования и торговли Республики Беларусь от 21 января 2021 г. № 4 «О тарифах на перевозку грузов по территории Республики Беларусь железнодорожным транспортом общего пользования». Указанный порядок может меняться МАРТ путем внесения в указанное постановление изменений, при этом плата за нахождение вагона, контейнера грузоотправителя, грузополучателя на железнодорожной станции может не зависеть от платы за пользование вагонами, контейнерами перевозчика, в связи с чем с целью урегулирования данного вопроса и единообразного применения предлагается внести соответствующие корректировки в пункт 29, пункт 43, третье предложение части восьмой пункта 45, пункты 123 и 124 Устава.

3.6. В связи с изменением станционной коммерческой отчетности и отсутствием необходимости подписания грузоотправителем, грузополучателем ведомостей подачи и уборки вагонов, ссылка на такие ведомости исключается из пункта 30 Устава.

3.7. Дополнение в пункт 38 Устава вызвано практикой применения и необходимостью уточнения того, что прекращение или ограничение перевозок может касаться не только груза, загружаемого в вагон, но и, например, порожнего вагона, перевозимого в рамках договора перевозки. Поскольку в таком случае понятие «погрузка груза» не применимо, дополнениями в пункт 38 Устава предусматривается ограничение или прекращение не только погрузки грузов, но и их перевозки.

3.8. В соответствии с частью первой пункта 45 Устава при выгрузке груза должна быть обеспечена очистка вагона, контейнера независимо от его принадлежности. Соответственно, в случаях обнаружения неочищенного вагона, контейнера на железнодорожных путях общего пользования неустойка, предусмотренная пунктом 126 Устава, должна взиматься независимо от принадлежности вагона, контейнера перевозчику или грузоотправителю, грузополучателю. При этом перевозчик должен иметь право на возмещение расходов, понесенных им в случае очистки вагона, контейнера. В связи с чем предлагается с целью повышения ответственности

грузополучателя за очистку вагона внести соответствующие изменения в часть восьмую пункта 45 Устава.

3.9. В целях совершенствования нормативного регулирования перевозок скоропортящихся грузов с учетом терминологии, применяемой в Соглашении о международном железнодорожном грузовом сообщении и пункте 50 Устава, в абзаце пятом части первой пункта 57 Устава слова «предельного срока его перевозки» заменяются словами «срока доставки».

3.10. Дополнение Устава пунктом 64¹ вызвано необходимостью разграничения обязанностей и ответственности между национальными (общесетевыми) перевозчиками при осуществлении ими перевозок с учетом требований, предусмотренных таможенным законодательством, в связи со следующим.

В перевозке по территории Республики Беларусь железнодорожным транспортом грузов, находящихся под таможенным контролем, может участвовать несколько национальных (общесетевых) перевозчиков Республики Беларусь (отделения Белорусской железной дороги).

Каждый из указанных железнодорожных перевозчиков Республики Беларусь в соответствии с уставными документами осуществляет деятельность, направленную на обеспечение перевозки в пределах своей территории, на станциях и участках инфраструктуры, владельцем которых является.

При этом у железнодорожных перевозчиков возникают определенные обязанности по выполнению требований таможенного законодательства, а также ответственность перед таможенными органами, например, за уплату таможенных платежей, за соблюдение требований процедуры таможенного транзита. Моментом возникновения (прекращения) такой ответственности является момент принятия (передачи) груза к перевозке.

Так, согласно подпункту 2 пункта 1 статьи 153 Таможенного кодекса ЕАЭС обязанность по уплате ввозных таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин в отношении иностранных товаров, помещаемых под таможенную процедуру таможенного транзита, возникает у железнодорожного перевозчика принявшего товары, помещенные под таможенную процедуру таможенного транзита к перевозке железнодорожным транспортом в пределах территории одного из государств-членов в порядке, установленном законодательством государств-членов в области транспорта, если передача товаров осуществляется между железнодорожными перевозчиками одного государства-члена – с момента принятия товаров к перевозке в установленном порядке.

В соответствии с пунктом 2 статьи 154 Таможенного кодекса ЕАЭС ответственность за неисполнение обязанностей перевозчика при перевозке товаров железнодорожным транспортом в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита несет железнодорожный перевозчик, принявший товары к перевозке по территории одного из государств-членов в порядке, установленном международными договорами в области железнодорожного транспорта и актами Совета по железнодорожному транспорту государств-участников СНГ либо законодательством государств-членов в области транспорта, если передача товаров осуществляется между железнодорожными перевозчиками одного государства-члена ЕАЭС.

Для реализации норм Таможенного кодекса ЕАЭС, разграничения обязанностей и ответственности национальных (общесетевых) перевозчиков при осуществлении перевозок предлагается дополнить Устав пунктом 64¹, устанавливающим, что передача вагонов, контейнеров, грузов между национальными (общесетевыми) перевозчиками при перевозке осуществляется в порядке, установленном Белорусской железной дорогой.

3.11. С учетом того, что моментом передачи вагонов является результат их передачи между перевозчиком и клиентом (при нахождении вагонов на выставочных путях) путем оформления соответствующего документа, а не момент передвижения вагонов, в части второй пункта 78 Устава слова «с выставочных путей» заменяются словами «на выставочных путях», а также данная часть дополняется словами «и сдачи их перевозчику».

3.12. Изменения в пункт 96 Устава вызваны возможностью предоставления пассажирам информации, указанной в данном пункте, на электронных устройствах, размещенных в помещениях вокзалов и остановочных пунктов (табло, планшеты, справочные терминалы).

3.13. Изменения пункта 103 Устава вызваны внедрением технических средств, служащих для оказания услуги по хранению ручной клади, и возможностью организации работы камер хранения независимо от расписания движения поездов, в том числе автоматически.

3.14. С учетом положений пункта 38 Устава и в целях единообразия его норм, из абзаца третьего части первой пункта 111 и абзаца третьего пункта 112 Устава слово «запрещении,» исключается.

3.15. Уточнение пункта 132 Устава связано с многочисленными обращениями пассажиров о разъяснении информации по вопросу уплаты неустойки за задержку в отправлении или за опоздание прибытия поезда региональных линий экономкласса.

4. Результаты анализа:

4.1. актов законодательства, относящихся к предмету правового регулирования проекта, и практики их применения: отсутствуют;

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

При подготовке проекта проанализирован Устав РФ, приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 6 сентября 2010 г. № 192 «Об утверждении Перечня критериев технических и технологических возможностей осуществления перевозки, отсутствие которых является для перевозчика и владельца инфраструктуры основанием отказа от согласования заявки, на перевозку грузов», нормы которых взяты за основу при дополнении Устава термином «оператор вагонов, контейнеров» и основаниями для отказа в согласовании заявки на перевозку груза;

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

4.4. на предмет соответствия проекта международным договорам и иным международно-правовым актам, относящимся к соответствующей сфере правового регулирования: проект не противоречит нормам права, содержащимся в международных договорах Республики Беларусь, а также иным международно-правовым актам в 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»: не требуется.

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: отсутствуют.

7. Всесторонний и объективный прогноз предполагаемых последствий принятия (издания) нормативного правового акта, в том числе соответствие проекта социально-экономическим потребностям и возможностям общества и государства, целям устойчивого развития, а также результаты оценки регулирующего воздействия: проект соответствует социально-экономическим потребностям и возможностям общества и государства.

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

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: в связи с принятием проекта потребуется внесение изменений в утверждаемые Минтрансом правила перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования в целях их приведения в соответствие с нормами проекта.