

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 поручения Совета Министров Республики Беларусь от 1 декабря 2023 г. № 37/222-757/14175р об обеспечении комплексной корректировки Устава железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 2 августа 1999 г. № 1196 (далее – Устав), пункта 12 протокола межведомственной комиссии по повышению эффективности внешней торговли стратегическими товарами от 22 апреля 2024 г. № 10, а также в целях совершенствования положений Устава с учетом практики его 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 принявшим его нормотворческим органом путем принятия (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. Изложение термина «оператор вагонов, контейнеров» в новой редакции (абзац десятый пункта 3 Устава) является редакционной правкой.

3.2. Из пунктов 3, 9 и 33 Устава исключается ссылка на сборник правил перевозок и тарифов железнодорожного транспорта общего пользования как неактуальная. В настоящее время Белорусская железная дорога не издает информационных изданий для публичного использования, содержащих информацию о правилах перевозок и тарифах железнодорожного транспорта. Информация, необходимая грузовладельцам при организации перевозок, включая нормативные

правовые акты по вопросам перевозок, размещается на официальном сайте Белорусской железной дороги.

3.3. Из пункта 17 Устава исключается ссылка на справочные бюро в связи с тем, что в настоящее время на пассажирских железнодорожных терминалах такие бюро отсутствуют, их функции выполняются Контакт-центром Белорусской железной дороги. Также информация предоставляется посредством оборудования для самообслуживания граждан по получению информации и оформлению проездных документов и иных технических средств.

3.4. С целью реализации возможности оказания услуг грузоотправителям на долгосрочной основе и с учетом опыта ОАО «РЖД» (статья 10 Федерального закона от 10 января 2003 года № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации») Устав дополняется пунктом 19¹, предусматривающим возможность заключения грузоотправителями с перевозчиками долгосрочных договоров об организации перевозок грузов.

3.5. В пункт 28 Устава переносятся нормы из частей второй и третьей пункта 29 Устава как близкие по содержанию к данному пункту. Соответственно части вторая и третья исключаются из пункта 29 Устава.

3.6. При задержке грузов по вине грузоотправителя, грузополучателя перевозчиком может оказываться ряд работ (услуг), например, может производиться маневровая работа. В связи с чем часть первая пункта 29 Устава дополняется нормой, устанавливающей, что при указанной задержке взимается плата за иные работы (услуги) железнодорожного транспорта.

Также для более четкого определения факта финансовой ответственности грузоотправителей, грузополучателей перед перевозчиком за время, когда вагоны, контейнеры с грузами по просьбе грузоотправителя, грузополучателя размещаются на железнодорожных путях общего пользования железнодорожных станций в целях выполнения грузоотправителем, грузополучателем административных формальностей, а также установленных законодательством действий, направленных на обеспечение таможенного, ветеринарного, фитосанитарного и иных видов государственного контроля, частью второй пункта 29 Устава предусматривается, что плата за работы и услуги, указанные в части первой данного пункта, взимается также за время нахождения вагонов, контейнеров с грузами на железнодорожных путях общего пользования железнодорожных станций отправления, назначения в период совершения грузоотправителями, грузополучателями таможенных операций, а также иных операций, связанных с контролем уполномоченных государственных органов.

3.7. Корректировка части второй пункта 39 Устава произведена в целях уточнения и исключения разночтений и неоднозначного толкования. Договор на транспортное обслуживание заключается с перевозчиком, соответственно погрузка (выгрузка), осуществляемая на основании такого договора, считается погрузкой (выгрузкой) силами перевозчика.

3.8. Поскольку в отношении контейнера применяется не понятие «грузоподъемность», а понятие «максимальная масса брутто», в пункт 41 Устава вносятся соответствующие изменения.

3.9. В целях усиления ответственности грузополучателей за сохранность вагонов при их очистке вносятся изменения в часть девятую пункта 45 Устава.

3.10. В последнее время на железнодорожных путях станций имеет место скопление порожнего собственного подвижного состава, ожидающего погрузки или иных распоряжений грузоотправителей, грузополучателей о дальнейших действиях с ним, которое вызывает технологические, эксплуатационные затруднения в работе станции, выражающиеся в ухудшении оперативной обстановки, дополнительной маневровой работе, задержке в приеме поездов от соседних станций.

Например, по состоянию на 22.05.2024 на станции Колядичи простаивало 204 вагона, из них 70 вагонов простаивали в ожидании распоряжений грузоотправителей, грузополучателей о дальнейших действиях с ними. Причем из указанных 70 вагонов 38 находились на станции более тридцати суток. В соответствии с пунктом 46 Устава 23.05.2024 в отношении таких вагонов, простаивающих более тридцати суток, введена повышенная плата за нахождение вагонов грузоотправителя, грузополучателя на железнодорожной станции. Однако по состоянию на 10.06.2024 из указанных 38 вагонов на станции Колядичи продолжали простаивать 11 вагонов, а всего по указанной причине на станции находилось 43 вагона.

Учитывая, что введение повышенной платы за нахождение вагонов грузоотправителя, грузополучателя на железнодорожной станции не явилось достаточным для урегулирования ситуации, проектом предусматриваются следующие технологические и финансовые меры, призванные освободить станционные пути от вагонов, длительно простаивающих в ожидании распоряжений грузоотправителей, грузополучателей:

дополнение пункта 46 Устава нормой, предусматривающей возможность для перевозчика в случае сохранения на железнодорожной станции технологических затруднений по истечении 48 часов после установления повышенной платы за нахождение вагонов грузоотправителя, грузополучателя на железнодорожной станции

осуществить отправку порожних вагонов грузоотправителя, грузополучателя на иную железнодорожную станцию Белорусской железной дороги;

дополнение пункта 124 Устава нормами, предусматривающими уплату неустойки грузоотправителем, грузополучателем за задержку порожних вагонов грузоотправителя, грузополучателя на железнодорожной станции в ожидании распоряжения грузоотправителей, грузополучателей о дальнейших действиях с вагонами свыше 48 часов после установления повышенной платы за нахождение вагонов, контейнеров грузоотправителя, грузополучателя на железнодорожной станции.

3.11. В связи с развитием электронного документооборота и значительным снижением физической посещаемости грузоотправителями и грузополучателями железнодорожных станций проектом предусматривается, что объявление об установлении повышенной платы, предусмотренной частью второй пункта 46 Устава, помещается не только в подразделении по обслуживанию грузоотправителей, грузополучателей на железнодорожной станции, но и в информационной системе Белорусской железной дороги, используемой грузоотправителями (грузополучателями) для организации перевозки грузов (например, в автоматизированной системе Белорусской железной дороги «Электронная перевозка»).

3.12. В целях урегулирования спорных ситуаций, возникающих между перевозчиком и грузополучателем (грузоотправителем), и однозначного толкования Устава в части установления конкретного момента истечения срока доставки груза, вносятся редакционные корректировки в пункт 50 Устава.

3.13. С учетом практики применения Устава и в целях предоставления возможности грузополучателю осуществить переадресовку порожнего вагона вносятся соответствующие дополнения в часть вторую пункта 52 Устава. Норма корректируется с учетом положений Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении, предусматривающих, что при международных перевозках переадресовку порожнего вагона может произвести только отправитель и получатель.

3.14. Корректировка абзаца шестого части первой пункта 57 Устава носит уточняющий характер с учетом практики применения. Перевозчик при выдаче груза обязан проверить его массу, количество мест и состояние в целях завершения договора перевозки при выгрузке груза из вагона перевозчика. Иные услуги, оказываемые перевозчиком, в том числе по хранению выгруженного груза на местах общего пользования,

регулируются между перевозчиком и грузополучателем посредством договора на оказание услуг.

3.15. В пункте 78 Устава увеличиваются нормы времени на приемо-сдаточные операции. Так, на некоторые виды специализированных вагонов (например, на вагоны-хопперы) налагается до семи пломб, запорно-пломбировочных устройств (далее – ЗПУ), из которых четыре расположены на загрузочных люках, в связи с чем, исходя из существующей практики выполнения работ, установленного в настоящее время норматива времени в одну минуту на приемо-сдаточные операции, предусматривающие сверку номеров пломб, ЗПУ и обхода вагона с двух сторон, недостаточно. Также недостаточно и 30 минут для приема к перевозке одновременно предъявляемой партии вагонов, состоящей из 30 специализированных вагонов.

3.16. Изменения в часть четвертую пункта 80 Устава носят уточняющий характер. Склады и погрузочно-разгрузочные площадки, указанные в данном пункте, находятся у железнодорожных путей общего пользования.

3.17. В связи с принятием Кодекса гражданского судопроизводства Республики Беларусь от 11 марта 2024 г. № 359-З в часть шестую пункта 80 Устава вносятся ссылки на законодательство о гражданском судопроизводстве.

3.18. Корректировка пункта 82 Устава производится с учетом возможности осуществления перевозок грузов железнодорожным транспортом во взаимодействии с другими видами транспорта. Аналогичная формулировка используется в статье 91 Кодекса внутреннего водного транспорта Республики Беларусь от 24 июня 2002 г. № 118-З.

3.19. Пункт 84 Устава корректируется с учетом изменений, внесенных Законом Республики Беларусь от 13 ноября 2023 г. № 312-З «Об изменении кодексов» в статью 742 Гражданского кодекса Республики Беларусь.

3.20. В пункте 93 Устава указывается конкретный железнодорожный подвижной состав, используемый для перевозки пассажиров.

В настоящее время конкретные типы вагонов и их классы указаны в Правилах перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом общего пользования, утвержденных постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 17 июля 2015 г. № 609.

3.21. В связи с возможностью восстановления абонементных проездных документов (билетов) на поезда городских линий и региональных линий экономкласса в пункт 101 Устава вносятся изменения, предусматривающие, что восстановлению не подлежат только испорченные, разорванные, обгоревшие, подмокшие проездные

документы (билеты) для разовой поездки на поезда городских линий и региональных линий экономкласса.

3.22. В связи с тем, что перевозка почты железнодорожным транспортом не осуществляется и соответствующий железнодорожный подвижной состав отсутствует, из Устава исключаются нормы, регулирующие перевозку почты (пункты 104 – 107 Устава). При необходимости такая перевозка будет осуществляться на общих основаниях.

3.23. При перевозках многооборотных (несъемных) средств крепления, вес которых не включен в тару вагона, в собственных, арендованных вагонах грузоотправителей, грузополучателей вес средств крепления считается как груз и учитывается в погрузке по номенклатурной группе «остальные и сборные грузы». Учет выполнения заявок на перевозку (возврат несъемного оборудования) осуществляется в вагонах с начислением грузоотправителю порожних вагонов неустойки за невыполнение заявок в соответствии с пунктом 110 Устава. Грузополучатели строительных грузов, перевозимых с применением многооборотных (несъемных) средств крепления, не могут влиять на подход вагонов с продукцией под выгрузку, на скорость выгрузки вагонов. В связи с чем в часть первую пункта 111 Устава вносятся дополнения, предусматривающие, что грузоотправитель освобождается от уплаты неустойки за невыполнение принятой заявки на перевозку многооборотных (несъемных) средств крепления.

3.24. Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 3 ноября 2023 г. № 763 «Об изменении постановления Совета Министров Республики Беларусь от 2 августа 1999 г. № 1196» внесены изменения в Устав в части установления ответственности грузоотправителя за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов в связи с необеспечением грузоотправителем наличия вагонов грузоотправителя, грузополучателя, предусмотренных заявкой. Указанное нововведение способствовало более качественному планированию перевозок субъектами хозяйствования республики. Так, в 2023 году до указанных изменений выполнение грузоотправителями республики заявок в вагонах, не принадлежащих перевозчику, находилось на уровне 71%, после нововведений – 96%.

Справочно:

Сравнительный анализ третьего квартала 2023 года и первого квартала 2024 года показывает следующую динамику исполнения заявок в вагонах, не принадлежащих перевозчику: 67% и 96% соответственно по всем грузоотправителям, 71% и 96% соответственно по ОАО «Беларуськалий», 77% и 100% соответственно по РУПП «Гранит», 62% и 100% по

ОАО «Гродно Азот». Аналогичная ситуация складывается и по иным грузоотправителям.

Повышение точности планирования положительным образом сказалось на организации экспортных перевозок, поскольку необоснованное завышение планируемых объемов приводило к отклонению заявок причастными перевозчиками по причине исчерпания пропускной способности инфраструктуры. Тем самым создавались препятствия для организации перевозок существующих объемов грузов.

Кроме того, точность планирования погрузки грузоотправителями необходима также для планирования задействования железнодорожной инфраструктуры и тягового подвижного состава, а также порядка и условий их содержания.

При этом, в целях создания благоприятных условий для развития экспорта, исключения излишней финансовой нагрузки на экспортеров Республики Беларусь пункт 111 Устава дополняется нормами, устанавливающими:

освобождение от уплаты неустойки за невыполнение принятой заявки на перевозку груза при ее невыполнении в объеме, недостаточном для формирования контейнерного поезда или отправительского маршрута для грузов, перевозка которых осуществляется контейнерными поездами или отправительскими маршрутами;

возможность уменьшения или не начисления неустойки за невыполнение принятой заявки на перевозку груза в зависимости от количества дней до погрузки, за которые грузоотправитель предупредил перевозчика о неиспользовании вагонов, контейнеров.

Возможность снижения или не начисления неустойки за невыполнение принятой заявки на перевозку груза за счет своевременного информирования грузоотправителем перевозчика создаст условия для более «смелого» заявления грузоотправителями основного плана (в установленные сроки до начала планового месяца). При этом сохраняющаяся ответственность будет продолжать оказывать дисциплинирующее воздействие на грузоотправителей, что минимизирует риск ухудшения качества планирования.

Таким образом (с учетом погрузки по итогам пяти месяцев 2024 года) можно ожидать, что выполнение заявок грузоотправителями при экспортных перевозках (в случае принятия проекта) не снизится менее 95%. При этом создается дополнительный инструмент дифференцированного регулирования ответственности.

Наряду с принятыми в истекшем периоде 2024 года изменениями законодательства в части согласования заявок на перевозку отдельных грузов консолидаторами заявок, нормы, предусмотренные проектом,

усилят воздействие на точность планирования на отдельных наиболее ответственных направлениях перевозок.

3.25. Часть вторая пункта 122 Устава исключается с учетом правоприменительной практики.

3.26. Для урегулирования вопросов, возникающих при расчете неустойки, предусмотренной частями первой, третьей и четвертой пункта 124 Устава, однозначного понимания и надлежащего применения данный пункт дополняется нормой, устанавливающей, что при расчете такой неустойки задержка вагонов, контейнеров менее чем на тридцать минут в расчет не принимается, задержка вагонов, контейнеров от тридцати минут до одного часа принимается за полный час.

3.27. Частью шестой пункта 40 Устава предусмотрена возможность подачи под погрузку неочищенных вагонов перевозчика с согласия грузоотправителя. При этом перевозчик вносит соответствующую плату, а грузоотправитель обязан очистить эти вагоны.

В указанных случаях, с целью повышения ответственности грузоотправителя за необеспечение очистки вагона перед погрузкой, в случаях, когда факт не очистки вагона грузоотправителем выявлен при выгрузке вагона на станции назначения, за невыполнение указанной обязанности проектом предусматривается уплата неустойки (дополнение пункта 126 Устава).

4. Результаты анализа:

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

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

При подготовке проекта проанализирован Федеральный закон от 10 января 2003 года № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», нормы которого взяты за основу при дополнении Устава нормами, регулирующими долгосрочные договоры об организации перевозок грузов, вопросы проведения экспертизы состояния 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: отсутствуют.

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

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, целям устойчивого развития.

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

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 правила перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования, утвержденные постановлениями Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 31 марта 2008 г. № 40 и от 26 января 2009 г. № 12.

Министр транспорта и коммуникаций
Республики Беларусь

А.А.Ляхнович

2024 г.