

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 1.2 пункта 1 Комплекса мер по повышению эффективности работы Белорусской железной дороги, утвержденного Заместителем Премьер-министра Республики Беларусь Сиваком А.А. 12.01.2023 № 37/810-357/5-дсп, подпункта 2.2 пункта 2 выписки из протокола заседания Оперативно-ситуационного штаба при Совете Министров Республики Беларусь от 30.01.2023 № 50/8пр-дсп, а также 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.

Проект предусматривает внесение изменений и дополнений в пункты 19 и 20 Устава. Проектом предусматриваются нормы, направленные на решение вопросов своевременного обеспечения потребностей субъектов хозяйствования Республики Беларусь в железнодорожных перевозках. Следует отметить, что при перевозках в международном сообщении длительное нахождение вагонов перевозчика на железных дорогах других государств не позволяет своевременно обеспечить потребности грузоотправителей в перевозках. Анализ эксплуатации грузовых вагонов перевозчика показал, что наиболее эффективным является их использование во внутривнутриреспубликанском сообщении.

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.

Актуализируемые нормы пункта 19 Устава 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, операторами вагонов, контейнеров).

В настоящее время Белорусской железной дорогой (далее – БЖД) определение потребности в вагонах перевозчика на долгосрочный плановый период затруднено в связи с отсутствием в республике системы долгосрочного планирования спроса на железнодорожные перевозки.

Представляемая по запросу БЖД грузоотправителями и их вышестоящими организациями информация не отражает в полном объеме географию перевозок, а также род и принадлежность требуемого подвижного состава. При этом по отдельным отраслям отмечается непрогнозируемый рост экспортных перевозок, что приводит к увеличению времени нахождения вагонов на железных дорогах других государств и негативно влияет на обеспечение потребностей отправителей в перевозках.

Для выстраивания экономической модели и оказания услуг по перевозке грузов железнодорожным транспортом необходимо определение четкой потребности в железнодорожном подвижном составе.

Включаемые в пункты 19 и 20 Устава изменения позволят продолжить работу по развитию парка универсальных вагонов у национального (общесетевого) перевозчика (БЖД и осуществляющие перевозки организации, входящие в ее состав) и парков вагонов у субъектов хозяйствования Республики Беларусь (грузоотправителей, грузополучателей, операторов вагонов), в соответствии со спецификой и специализацией производимой продукции.

Проектом предусматривается корректировка пункта 124 Устава.

Так, пунктом 54 Устава установлена обязанность грузополучателя принять, своевременно выгрузить и вывезти с железнодорожной станции груз, прибывший в его адрес.

Прибывшие грузы хранятся на железнодорожной станции назначения бесплатно в течение 24 часов. Этот срок исчисляется с 24 часов дня выгрузки груза или контейнера перевозчиком или с 24 часов дня подачи вагона, контейнера под выгрузку грузополучателю, а в случаях задержки подачи вагонов, контейнеров под выгрузку по причинам, зависящим от грузополучателя, - с момента готовности к подаче этих вагонов, контейнеров под выгрузку.

За хранение грузов на железнодорожных станциях сверх срока бесплатного хранения перевозчиком взимается плата.

Согласно пункту 46 Устава в связи с несвоевременными выгрузкой и вывозом грузов с железнодорожных станций грузополучателями по причинам, зависящим от грузополучателя, грузоотправителя, и возникновением по данным причинам технологических затруднений на железнодорожных станциях указанными лицами уплачивается плата за:

хранение грузов, выгруженных в местах общего пользования и находящихся в вагонах и контейнерах, - в пятикратном размере;

пользование вагонами, контейнерами перевозчика - в двукратном размере;

нахождение вагонов, контейнеров грузоотправителя, грузополучателя на железнодорожной станции - в двукратном размере.

Повышенная плата за хранение груза и плата за пользование вагонами, контейнерами перевозчика, плата за нахождение вагонов, контейнеров грузоотправителя, грузополучателя на железнодорожной станции устанавливаются в соответствии с правилами перевозок грузов по истечении 24 часов после помещения перевозчиком объявления об этом в подразделении по обслуживанию грузоотправителей, грузополучателей на железнодорожной станции.

Таким образом, Устав предусматривает повышенную плату как инструмент финансового воздействия на грузополучателя с целью стимулирования выполнения грузополучателем своей обязанности принять, своевременно выгрузить и вывезти с железнодорожной станции груз, прибывший в его адрес.

Ответственность за несвоевременные выгрузку и вывоз груза из мест общего пользования железнодорожной станции, в том числе грузового терминала, Уставом не установлена.

Предлагается наряду с повышенной платой за хранение груза и платой за пользование вагонами, контейнерами перевозчика, платой за

нахождение вагонов, контейнеров грузоотправителя, грузополучателя на железнодорожной станции установить ответственность грузополучателя путем взимания неустойки за задержку контейнеров с грузом в местах общего пользования железнодорожной станции назначения по причинам, зависящим от грузополучателя (несвоевременное получение и вывоз груза совершение таможенных операций и другое) свыше 120 часов с момента установления в соответствии с пунктом 46 Устава повышенной платы.

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: отсутствуют;

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.

8. Информация о результатах публичного обсуждения проекта и рассмотрения поступивших при этом замечаний и (или) предложений: публичное обсуждение проекта постановления 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: нормативные правовые акты (их структурные элементы), подлежащие признанию утратившими силу, отсутствуют.

Министр транспорта и коммуникаций
Республики Беларусь

А.Н.Авраменко

2023 г.