



**МІНІСТЭРСТВА
ТРАНСПОРТУ І КАМУНІКАЦЫЙ
РЭСПУБЛІКІ БЕЛАРУСЬ**

**МИНИСТЕРСТВО
ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

Общественно-консультативный (экспертный)
совет по развитию предпринимательства при
Министерстве транспорта и коммуникаций
Республики Беларусь (далее – Совет)

ПРОТОКОЛ

13.05.2025 № 2

г. Минск

заседания Совета

Председательствующий:

Г.В.Глазко

Секретарь:

Л.А.Дубешко

Присутствовали:

А.Г.Борщевский, А.И.Гладкий,
И.П.Данилевич, А.Г.Долгих, Д.Н.Коваль,
Ю.К.Костюк, С.А.Леончик, О.А.Радкевич,
Е.В.Рогачев, А.А.Симоненко,
Е.Н.Станкевич, С.Е.Кравченко,
О.С.Шапкова, А.В.Яцковский

Представили письменную
позицию:

В.В.Голубев, А.Е.Зенькевич, А.Ф.Калинин,
А.Н.Карпук, Н.В.Коноплицкий,
В.В.Санжаровский, В.Г.Федорович,
С.Л.Шатров

Приглашенные:

В.А.Александрович, М.Г.Воробей,
А.Б.Говоровский, А.С.Золотарев,
А.В.Молчан, А.И.Сидорович

Повестка заседания Совета:

1. О возможности принятия проекта постановления Совета
Министров Республики Беларусь «Об изменении постановления Совета
Министров Республики Беларусь от 30 апреля 2013 г. № 340».

2. Совершенствование законодательства в области
железнодорожного транспорта общего пользования.

По первому вопросу повестки

СЛУШАЛИ Леончика С.А.: о необходимости внесения изменений в Положение о порядке взимания платы за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам Республики Беларусь, утвержденное постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30 апреля 2013 г. № 340 (далее – Положение). С целью исключения злоупотребления пользователями платной дороги возможности внесения платы за проезд по разовому тарифу в Положение внесены изменения, предусматривающие невозможность применения разового тарифа, в случае когда уполномоченными должностными лицами государственного учреждения «Транспортная инспекция Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь» (далее – Транспортная инспекция) выявлено нарушение установленного порядка проезда по платной дороге. В таких случаях взимание платы будет производиться в увеличенном размере.

Справочно:

За январь-июнь 2024 года пользователями платной дороги 776 раз внесена плата за проезд по разовому тарифу в отношении нарушений, выявленных должностными лицами государственного учреждения «Транспортная инспекция Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь».

Кроме того, Транспортной инспекции будет предоставлено право осуществлять контроль за соблюдением пользователями платной дороги установленного законодательством порядка взимания платы за проезд транспортных средств по платным дорогам без использования контрольного транспортного средства и вне стационарного пункта контроля посредством анализа и сопоставления всей имеющейся информации (из достоверных информационных систем/ресурсов), позволяющей установить факты неоплаты и (или) неполной оплаты. Данные изменения позволят усилить контроль за соблюдением пользователями платной дороги установленного законодательством порядка взимания платы за проезд транспортных средств по платным дорогам без увеличения количества используемых контрольных транспортных средств и повысят эффективность использования данных из уже функционирующих государственных информационных систем и ресурсов.

В ходе заседания отмечено, что проект постановления Совета Министров Республики Беларусь «Об изменении постановления Совета Министров Республики Беларусь от 30 апреля 2013 г. № 340» прошел публичное обсуждение с 25.03.2025 по 03.04.2025, поступило 1 замечание, которое не учтено, в связи с отсутствием конкретного описания проблем, подтверждающих заявление о нестабильности работы системы. В настоящее время в отношении транспортных средств с технически допустимой общей массой не более 3,5 тонны плата вносится за период пользования платной дорогой путем приобретения электронной виньетки на необходимый срок. К настоящему

заседанию Совета представили письменную позицию 8 членов Совета о возможности принятия указанного проекта постановления.

В ХОДЕ ОБСУЖДЕНИЯ замечаний не поступало.

ВЫСТУПИЛА член Совета Станкевич Е.Н. с предложением о возможности рассмотрения в дальнейшем применения понижающих коэффициентов или других преференций при плате за пользование платной дорогой для перевозчиков, выполняющих пригородные автомобильные перевозки пассажиров в регулярном сообщении, в связи с тем, что тарифы на данные перевозки подлежат государственному регулированию. Перевозчики не имеют возможности повышать тарифы на такие перевозки в случае увеличения затрат, в том числе при увеличении стоимости проезда по платной дороге. Ввиду отсутствия субсидирования это приводит к нерентабельности пригородных перевозок, выполняемых перевозчиками частной формы собственности.

В письменной позиции члена Совета Карпука А.Н. высказано предложение об информировании на сайте Минтранса об особенностях исполнения норм пользователями автомобильных дорог, после принятия проекта постановления.

РЕШИЛИ:

1. Признать целесообразным принятие проекта постановления Совета Министров Республики Беларусь «Об изменении постановления Совета Министров Республики Беларусь от 30 апреля 2013 г. № 340».

Голосовали: «За» – 16;

«Против» – 0;

«Воздержались» – 0;

«Письменные позиции об отсутствии замечаний и возможности принятия проекта постановления» – 8.

2. Рекомендовать Минтрансу:

в последующем при внесении изменений в постановление Совета Министров Республики Беларусь от 30 апреля 2013 г. № 340 рассмотреть возможность применения понижающих коэффициентов или других преференций при плате за пользование платной дорогой для перевозчиков, выполняющих пригородные автомобильные перевозки пассажиров в регулярном сообщении;

провести информационно-разъяснительную работу с использованием Интернет-ресурсов о применении норм Положения о порядке взимания платы за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам Республики Беларусь с учетом вносимых изменений.

Голосовали: «За» – 16;

«Против» – 0;

«Воздержались» – 0.

По второму вопросу повестки
СЛУШАЛИ Александровича В.А.:

О совершенствовании взаимоотношений между грузоотправителями, грузополучателями и перевозчиками Белорусской железной дороги при организации и осуществлении перевозок грузов с учетом правоприменительной практики и имеющих место проблемных вопросов (доклад прилагается). Высказана позиция, что нормативные правовые акты, регулирующие вопросы взаимоотношений между грузоотправителями, грузополучателями и перевозчиками Белорусской железной дороги при организации и осуществлении перевозок грузов, должны обсуждаться бизнес-сообществом до их принятия.

ВЫСТУПИЛИ Говоровский А.Б., Молчан А.В., Дубина Ю.В.:

О представленной Белорусской железной дорогой письменной позиции по вопросам внесения изменений в законодательство, регулирующее вопросы перевозочного процесса железнодорожным транспортом. Отмечено, что предложения в Правила приема заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования уже частично учтены. В данные Правила внесены изменения 19 февраля 2025 г. (постановление Минтранса № 15), действие которых вступило в силу с 10 мая 2025 г. В настоящее время подготовлен законопроект, предусматривающий внесение изменений в Закон Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте». Высказана позиция о том, что предложения, внесенные ООО «ДЛ-Запад», следует учесть при комплексной переработке нормативных правовых актов после принятия законопроекта.

В ХОДЕ ОБСУЖДЕНИЯ отмечено, что 7 членов Совета представили письменную позицию о возможности совершенствования законодательства в области железнодорожного транспорта общего пользования. Других замечаний и предложений не поступало.

РЕШИЛИ:

1. Рекомендовать Минтрансу рассмотреть предложения ООО «ДЛ-Запад» при комплексной переработке нормативных правовых актов в области железнодорожного транспорта общего пользования после принятия законопроекта, предусматривающего внесение изменений в Закон Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте».

Голосовали: «За» – 16;

«Против» – 0;

«Воздержались» – 0;

«Письменные позиции об отсутствии замечаний и возможности совершенствования законодательства» – 7.

2. С учетом требований законодательства Минтрансу обеспечить вынесение проектов нормативных правовых актов, регулирующих вопросы перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования, на рассмотрение общественно-консультационного (экспертного) совета по развитию предпринимательства при Министерстве транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

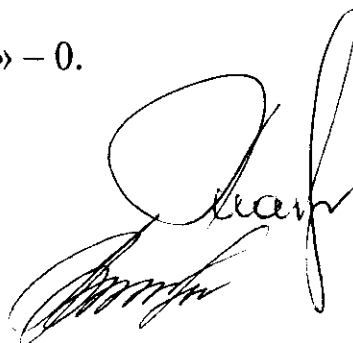
Голосовали: «За» – 16;

«Против» – 0;

«Воздержались» – 0.

Председательствующий

Секретарь

Two handwritten signatures in black ink. The top signature is larger and more stylized, while the bottom signature is smaller and more compact.

Г.В.Глазко

Л.А.Дубешко

ДОКЛАД

советника Генерального директора ООО «ДЛ-Запад»
Александровича В.А. по вопросу «Совершенствование
законодательства в области железнодорожного транспорта общего
пользования» на заседании общественно-консультативного (экспертного)
совета по развитию предпринимательства при Минтрансе 13.05.2025

ООО «ДЛ-Запад» в целях совершенствования взаимоотношений между грузоотправителями, грузополучателями и перевозчиками Белорусской железной дороги при организации и осуществлении перевозок грузов с учетом правоприменительной практики и имеющих место проблемных вопросов, в январе текущего года представлены предложения по внесению изменений в отдельные правила перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования.

В настоящем докладе я изложу наши предложения с учетом позиции Белорусской железной дороги (БЖД).

Так, компанией предложено внести следующие изменения в **Правила приема заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования:**

А) при оформлении заявки необходимо, чтобы сразу было понятно по каким признакам оформляется отдельная заявка. Сейчас в пункте 3 указан только один признак – заявка оформляется с учетом вида сообщения. Представляется обоснованным дополнить следующими признаками, которые фактически в настоящее время применяются, но конкретно не указаны:

Заявка оформляется

по каждой железнодорожной станции отправления;

по каждой номенклатурной группе груза;

по признакам принадлежности вагонов, контейнеров.

Это позволит работниками клиента и перевозчика надлежащим образом обеспечить понимание и правильное составление заявки.

БЖД посчитало возможным принять данное предложение.

С учетом существующей практики предлагается четко указать, что в заявке на перевозку контейнеров их тип определяется с учетом классификатора, предложенного БЖД. В связи с этим предлагается следующая скорректированная редакция дополнения:

«Заявки на перевозку грузов в контейнерах и порожних контейнерах представляются отдельно по каждому типу контейнера согласно классификатору информационной системы, применяемой на Белорусской железной дороге.»

Возражений от БЖД также не было.

Б) Считаем необходимыми закрепить в Правилах следующие нормы:
«Заявки на перевозку порожних вагонов грузоотправителя, грузополучателя не представляются.

Заявки на перевозку грузов на своих осях представляются с указанием количества единиц груза и их массы в тоннах.».

Данные положения применяются на практике, но не урегулированы законодательством. Возражений от БЖД не поступало.

В) Считаем, что можно согласиться на корректировку БЖД нашего предложения относительно указания в заявке на перевозку контейнеров сведений о количестве вагонов (в целях изложенных БЖД, но не для учета перевозок контейнеров), изложив дополнение в предложенной БЖД редакции:

«Заявки на перевозку грузов в вагонах представляются с указанием количества вагонов и тонн, на контейнеры - с указанием количества вагонов и контейнеров.».

Г) Считаем возможным согласиться с позицией БЖД исключить предложения компании по дополнениям и изменениям пунктов 8, 16 Правил относительно указания технических сведений о контейнерах и непредставлении графика подачи вагонов, контейнеров.

О предложениях в Правила заполнения учетной карточки выполнения заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования

А) В Правилах заполнения учетной карточки не указано, что при перевозке грузов в контейнерах учет ведется в контейнерах. В то время как пункт 110 Устава железнодорожного транспорта общего пользования содержит положение о размере неустойки в отношении грузов, перевозка которых учитывается в крупнотоннажных контейнерах.

При этом на практике перевозки груженых контейнеров учитываются в контейнерах, а перевозки порожних контейнеров – в вагонах.

В настоящее время для перевозки груженых и порожних контейнеров необходимо в заявке указать (наряду с количеством контейнеров) также и количество вагонов, на которые будут погружены эти контейнеры. При этом, как правило, под погрузку контейнеров платформы предоставляет клиент (не перевозчик). Для перевозки контейнеров могут использоваться платформы, имеющие различную длину, позволяющие разместить различное количество контейнеров разной длины.

Количество платформ, предоставляемое под погрузку контейнеров для выполнения заявки, может меняться и не соответствовать заявке,

например в случае использования под погрузку освободившихся из-под выгрузки платформ.

Если при перевозке груженых контейнеров учет выполнения (невыполнения) заявки осуществляется в контейнерах, то при перевозке порожних контейнеров ситуация иная. Заявка оформляется и учет ее выполнения осуществляется в вагонах как за перевозку груза «Метизы».

На практике в случае отгрузки всего количества порожних контейнеров и использовании меньшего количества платформ перевозчик насчитывал отправителю (нашей компании) неустойку согласно пункту 110 Устава – как за невыполнения заявки по грузу, который учитывается в вагонах.

При этом, при невыполнении отправителем заявки на перевозку одного груженого контейнера (на одной платформе) неустойка в пользу перевозчика составит согласно пункту 110 Устава – 2 базовые величины (84 рубля). При невыполнении отправителем заявки на перевозку одного порожнего контейнера (на одной платформе) неустойка составит 6 базовых величин (252 рубля). Такая разница в расчете неустойки не оправдана.

Только в результате переписки с отделением и Управлением БЖД, последним была направлена разъясняющая телеграмма, подтверждающая, что неустойка в случае отгрузки всего количества порожних контейнеров не должна начисляться. Данное практическое решение необходимо закрепить в нормативном правовом акте – предусмотреть в данных Правилах норму, согласно которой учет перевозки порожних контейнеров ведется в контейнерах, а не в вагонах.

БЖД согласна с необходимостью учета перевозок в контейнерах. Однако, БЖД предложено создать отдельную номенклатуру грузов для учета выполнения заявки в контейнерах в виде дополнительного приложения к Правилам.

Считаем предложенный БЖД способ решения этого вопроса нецелесообразным.

Достаточно включить в правила одно предложение, а не изобретать отдельную номенклатуру – ведь по любому грузу (который согласно правилам перевозок грузов будет перевозиться в контейнере) учет выполнения заявки должно осуществляться в контейнерах.

Целесообразно пункт 4 правил дополнить предложением в следующей редакции:

«Выполнение заявки на перевозку грузов в контейнерах, порожних контейнеров учитывается в контейнерах.».

Б) Согласно с позицией БЖД об исключении дополнения в часть третья пункта 6 о представлении графика в отношении только вагонов, контейнеров перевозчика.

В) С учетом урегулирования в разъяснении Управления БЖД вопроса неначисления неустойки за неиспользование части заявленных вагонов при отгрузке всех заявленных порожних контейнеров, в качестве запасного варианта компанией представлено предложение по дополнению пункта 6 Правил.

Однако, при решении вопроса об учете выполнения заявки на перевозку порожних контейнеров в контейнерах – необходимость в данном предложении отпадает.

Предложение по новой редакции пункта 5 **Правил приема грузов к перевозке железнодорожным транспортом общего пользования** было направлено на обеспечение использования автоматизированной системы Белорусской железной дороги «Электронная перевозка» для уведомления отправителя о введенном БЖД прекращении или ограничении погрузки грузов, а также на соблюдение самой БЖД введенного ей ограничения или прекращения приема груза к перевозке.

На данный момент постановлением Минтранса от 01.04.2025 №29, внесено изменение в Правила об использовании АС «Электронная перевозка» для указанного уведомления клиентов.

С учетом практики взаимодействия в БЖД имел место случай приема перевозчиком порожних вагонов, не принадлежащих перевозчику, к перевозке в нарушение собственного запрета. При этом уже в пути следования на другой станции вагоны были задержаны БЖД по причине действующего запрета. В результате задержки вагонов клиент понес необоснованные затраты в виде платежей БЖД.

На обращение в Управление БЖД о задержке вагонов по причине, зависящей от перевозчика (ведь БЖД само приняло вагоны к перевозке в нарушение собственного запрета), и необоснованности взимания им платежей был получен ответ, что виноват отправитель, но не БЖД.

Считаем, что если БЖД в отношении клиентов ввела ограничение (прекращение) приема груза к перевозке, то в свою очередь БЖД тоже должна его выполнять – не принимать груз к перевозке.

Иначе возникает парадоксальная ситуация – БЖД объявляет запрет, а затем заключает договор перевозки без намерения его исполнить.

Для исключения различного понимания и применения рассматриваемых положений Устава, правил, считаем необходимым пункт 5 Правил дополнить предложением в следующей редакции:

«При этом перевозчик прекращает либо ограничивает прием груза к перевозке.».

О предложениях по Правилам составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом общего пользования.

Предложения нашей компании об уточнении в Правилах требований по составлению акта общей формы по сроку (дате) его составления перевозчиком в случае задержки вагона на станции по причине, зависящей от клиента, были вызваны конкретными случаями взаимодействия с БЖД.

Казалось бы, что положения пунктов 19, 23 Правил, предусматривающие, что акт должен составляться для удостоверения обстоятельств с наложением календарного штампа перевозчика с датой фактического установления перечисленных в правилах обстоятельств, позволяют однозначно понимать и составлять это акт, например на задержку вагона на станции, – в момент (дату) его задержки, а не по истечении продолжительного времени (месяцев) после того, как вагон ушел со станции.

Однако, имевшие место случаи свидетельствуют о различном понимании и применении работниками БЖД положений Правил.

Согласно Уставу железнодорожного транспорта общего пользования, именно на основании акта общей формы, составленного своевременно с указанием всех необходимых сведений, перевозчик вправе получить от клиентов причитающиеся платежи.

Нам представляется очевидным, что для удостоверения обстоятельств, которые могут служить основанием для имущественной ответственности сторон, необходимо визуально зафиксировать (засвидетельствовать) их наличие (неочистка вагонов, контейнеров от остатков груза и мусора, отсутствие пломб, ЗПУ, нахождение вагона на станции после окончания перевозки и др.).

В связи с изложенным считаем, что составление акта общей формы значительно позднее существования удостоверяемых обстоятельств работниками перевозчика (БЖД), которые не свидетельствовали их наличие, не предусмотрено законодательством и нормы данных Правил должны запретить применение такого подхода на практике.

Позиция БЖД не содержит возражений по актуализации Правил с учетом указанных принципов.

Обращаю внимание, что недавно принятые изменения в Правила (постановление Минтранса от 01.04.2025 №29) в определенной степени уточняют момент составления акта: предусмотрено составление актов в начале и в конце задержки вагона на станции. В тоже время этим

постановлением внесено дополнение о том, что может быть составлен один акт, удостоверяющие начало и окончание задержки вагона. При этом критерии его составления, а также отсутствие срока его составления позволяют понимать, что такой акт может быть составлен в любое время иными лицами – даже при отсутствии вагона на станции. Такое дополнение фактически создает коллизию с требованием о составлении акта в момент (на дату) возникновения обстоятельств и позволяет работникам БЖД своевременно его не составлять.

Считаем целесообразным при очередной подготовке проекта изменений в Правила однозначно конкретизировать данные положения.

Обращаемся с просьбой к БЖД до внесения очередных изменений в Правила довести до отделений методические рекомендации о необходимости надлежащего составления актов общей формы, исключая злоупотребление по срокам его составления.

Также пользуясь случаем, обращаемся к Министерству транспорта и коммуникаций с предложением направлять проекты постановлений об изменении правил перевозок грузов железнодорожным транспортом на рассмотрение совета. Это полностью соответствует приказу Минтранса от 22 апреля 2024 года № 117-Ц, регулирующему деятельность совета. Такое рассмотрение позволит более комплексно корректировать данные нормативные правовые акты, разрабатываемые БЖД, Минтрансом, с учетом мнения бизнес-сообщества.

На основании изложенного предлагаем в решении совета предусмотреть:

принятие предложений ООО «ДЛ-Запад» (с учетом состоявшегося рассмотрения на совете) по изменению правил перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования при следующей корректировке правил;

обязательное вынесение Минтрансом проектов постановлений о внесении изменений в правила перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования на рассмотрение общественно-консультационного (экспертного) совета.

Спасибо за внимание!