



ПРАВИТЕЛЬСТВО
ПРИДНЕСТРОВСКОЙ МОЛДАВСКОЙ
РЕСПУБЛИКИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

__24 января 2018 года__

№ __28р__

г. Тирасполь

О Заключении Правительства
Приднестровской Молдавской Республики
на проект закона
Приднестровской Молдавской Республики
«О внесении изменений и дополнений в Закон
Приднестровской Молдавской Республики
«О транспорте»

В соответствии со статьями 72, 76-6 Конституции Приднестровской Молдавской Республики:

1. Направить Заключение Правительства Приднестровской Молдавской Республики на проект закона Приднестровской Молдавской Республики «О внесении изменений и дополнений в Закон Приднестровской Молдавской Республики «О транспорте» (папка № 724 (VI)), представленный в качестве законодательной инициативы депутатом Верховного Совета Приднестровской Молдавской Республики Леонтьевым О.С., на рассмотрение в Верховный Совет Приднестровской Молдавской Республики (прилагается).

2. Назначить официальными представителями Правительства Приднестровской Молдавской Республики при рассмотрении данного законопроекта в Верховном Совете Приднестровской Молдавской Республики заместителя Председателя Правительства Приднестровской Молдавской Республики – министра экономического развития Приднестровской Молдавской Республики Оболоника С.А., заместителя министра экономического развития Приднестровской Молдавской Республики Глигу Н.Я., начальника Управления транспорта Министерства экономического развития Приднестровской Молдавской Республики Фастовец Е.Н.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВА



А.МАРТЫНОВ

ПРИЛОЖЕНИЕ
к Распоряжению Правительства
Приднестровской Молдавской
Республики
от 24 января 2018 года № 28р

ЗАКЛЮЧЕНИЕ
Правительства Приднестровской Молдавской Республики
на проект закона Приднестровской Молдавской Республики
«О внесении изменений и дополнений в Закон
Приднестровской Молдавской Республики
«О транспорте»

Рассмотрев проект закона Приднестровской Молдавской Республики «О внесении изменений и дополнений в Закон Приднестровской Молдавской Республики «О транспорте» (папка № 724 (VI)), представленный в качестве законодательной инициативы депутатом Верховного Совета Приднестровской Молдавской Республики Леонтьевым О.С., Правительство Приднестровской Молдавской Республики считает возможным его принятие с учетом следующих замечаний:

1. Проект закона направлен на закрепление особенностей регулирования деятельности по организации и осуществлению регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом общего пользования в рамках Закона Приднестровской Молдавской Республики от 13 октября 1997 года № 67-З «О транспорте» (СЗМР 97-4) (далее – Закон о транспорте).

Проектом закона предлагается закрепить в Законе о транспорте такие понятия, как «транспорт общего пользования», «регулярный маршрут», «реестр маршрутной сети», «открытие маршрута», «заккрытие маршрута» (пункт 2 статьи 1 законопроекта). Необходимо отметить, что:

а) предлагаемое определение понятия «транспорт общего пользования» как транспорт, используемый для выполнения перевозки пассажиров и багажа на основании публичного договора (по обращению любого гражданина или юридического лица), не в полной мере соответствует определению, которое следует из положений статьи 818 Гражданского кодекса Приднестровской Молдавской Республики. Так, в соответствии с пунктом 1 статьи 818 Гражданского кодекса Приднестровской Молдавской Республики перевозка, осуществляемая коммерческой организацией, признается перевозкой транспортом общего пользования, если из закона, иных правовых актов или выданного этой организацией разрешения (специальных требований на занятие соответствующей деятельностью) вытекает, что эта организация обязана осуществлять перевозки грузов, пассажиров и багажа по обращению любого гражданина или юридического лица.

Таким образом, под перевозкой транспортом общего пользования понимается обязанность осуществлять перевозки не только пассажиров и багажа, но и грузов, в связи с чем предлагаемое проектом закона определение понятия «транспорт общего пользования» должно содержать упоминание о том, что данный транспорт может быть использован и для перевозки грузов.

Статьей 3 Гражданского кодекса Приднестровской Молдавской Республики предусмотрено, что нормы гражданского права, содержащиеся в других законах, должны соответствовать настоящему Кодексу. В случае противоречия норм гражданского законодательства, содержащихся в иных законах, и норм настоящего Кодекса применяются нормы настоящего Кодекса.

Следовательно, понятие «транспорт общего пользования», предусмотренное в редакции пункта 2 статьи 1 проекта закона, необходимо изложить в следующей редакции:

«транспорт общего пользования – транспорт, используемый для выполнения перевозки пассажиров и багажа или грузов на основании публичного договора (по обращению любого гражданина или юридического лица)»;

б) согласно понятию, предусмотренному пунктом 2 статьи 1 проекта закона, регулярный маршрут – путь следования транспортного средства от начального остановочного пункта, предназначенный для осуществления перевозок пассажиров и багажа в соответствии с расписанием.

Однако, исходя из содержания данного понятия, не представляется возможным определить, какие виды перевозок будут осуществляться по данным маршрутам: регулярные, нерегулярные или таксомоторные.

В этой связи в целях обеспечения единообразного понимания и применения на практике понятийного аппарата представляется необходимым доработать понятие «регулярный маршрут»;

в) исходя из понятия «реестр маршрутной сети», данный реестр, представляющий собой базу данных, включает также «иную информацию, предусмотренную действующим законодательством Приднестровской Молдавской Республики».

Однако в проекте не определено, что конкретно понимается под иной информацией и какими правовыми актами она должна быть установлена. В целях исключения неоднозначного понимания необходимо в рамках Закона о транспорте также закрепить, каким органом государственной власти и каким правовым актом будет определяться информация, которая должна содержаться в реестре маршрутной сети.

При этом Правительство Приднестровской Молдавской Республики обращает внимание, что согласно положениям проекта закона регулярный маршрут и (или) рейс может претерпеть изменения. Для изменения маршрута и (или) рейса также предусмотрен порядок, определенный в пункте 2 статьи 33-1 Закона о транспорте в редакции пункта 7 статьи 1 законопроекта. При этом в проекте закона не отражено, будут ли сведения об изменении маршрута и (или) рейса находить свое отражение в реестре маршрутной сети.

В связи с тем, что реестр маршрутной сети согласно положениям проекта закона будет являться базой данных, которая содержит информацию о действующих регулярных маршрутах, рейсах, обслуживающих их лицах и прочую информацию, считаем необходимым определить в рамках проекта закона обязательность внесения в реестр маршрутной сети сведений об изменении маршрута и (или) рейса;

г) согласно законопроекту открытие или закрытие маршрута предусматривает соответственно включение нового или исключение действующего маршрута из реестра маршрутной сети.

При этом положения статьи 33-1 Закона о транспорте в редакции пункта 7 статьи 1 законопроекта определяют порядок организации открытия, закрытия маршрутов и (или) рейсов, который не предусматривает обязательного требования соответственно о включении или исключении регулярных маршрутов и (или) рейсов из реестра маршрутной сети.

Следовательно, в целях обеспечения единообразного подхода к регламентации порядка открытия, изменения и закрытия регулярных маршрутов и (или) рейсов необходимо в рамках статьи 33-1 Закона о транспорте в редакции пункта 7 статьи 1 законопроекта закрепить требование об обязательном внесении сведений в реестр маршрутной сети об открытии, изменении и закрытии регулярных маршрутов и (или) рейсов, исключив понятия «открытие маршрута» и «закрытие маршрута» из пункта 2 статьи 1 законопроекта.

2. Пункт 6 статьи 1 проект закона предполагает дополнить Закон о транспорте главой 2-1 «Особенности регулирования деятельности по организации и осуществлению регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом общего пользования». Однако фактически пунктом 6 статьи 1 законопроекта предполагается закрепить только наименование главы без закрепления структурных элементов, которые будут составлять ее содержательную часть. При этом пункты 7-12 статьи 1 законопроекта направлены на введение в Закон о транспорте статей 33-1 - 33-6, которые определяют особенности регулирования деятельности по организации и осуществлению регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом общего пользования. Следовательно, указанные структурные элементы будут составлять содержание главы 2-1 Закона о транспорте.

Таким образом, необходимо доработать проект закона в части объединения содержательной части пунктов 6-12 статьи 1 законопроекта в рамках дополнения Закона о транспорте главой 2-1 «Особенности регулирования деятельности по организации и осуществлению регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом общего пользования».

Также обращаем внимание, что в Законе о транспорте статьи объединены не в главы, а в разделы, которые имеют порядковую нумерацию, обозначенную не арабскими, а римскими цифрами. В связи с этим Правительство Приднестровской Молдавской Республики считает возможным внести

соответствующие изменения в Закон о транспорте в целях приведения его в соответствие с положениями пункта 4 статьи 16 Закона Приднестровской Молдавской Республики от 7 мая 2002 года № 123-3-III «Об актах законодательства Приднестровской Молдавской Республики» (САЗ 02-19) (далее – Закон об актах законодательства), либо в рамках законопроекта придерживаться уже существующей градации структурных элементов в Законе о транспорте.

3. Наименование статьи 33-1 Закона о транспорте в редакции пункта 7 статьи 1 законопроекта не отражает в полной мере содержание статьи, которая закрепляет также положения о порядке изменения и закрытия маршрута и (или) рейса. Следовательно, необходимо наименование статьи 33-1 Закона о транспорте в редакции пункта 7 статьи 1 законопроекта привести в соответствие с ее содержательной частью и изложить в следующей редакции:

«Статья 33-1. Основные положения по открытию, изменению и закрытию регулярных маршрутов и (или) рейсов автомобильных перевозок пассажиров и багажа».

4. В соответствии с пунктом 3 статьи 15 Закона об актах законодательства слова и выражения в правовых актах должны использоваться в значении, обеспечивающем их точное понимание и единство с терминологией, применяемой в действующем законодательстве Приднестровской Молдавской Республики. Не допускается обозначение в правовых актах разных понятий одним термином или одного понятия разными терминами, если это специально не оговаривается в правовом акте.

При этом в проекте закона:

а) используются термины «государственная администрация города (района)», «органы местного государственного управления», «государственная администрация (города, района)». В свою очередь, Закон о транспорте оперирует категорией «государственная администрация города (района)». В данной связи, в целях соблюдения положений Закона об актах законодательства, в пунктах 2, 4 статьи 33-1 Закона о транспорте в редакции пункта 7 статьи 1 законопроекта, а также в пункте 1, 2 статьи 33-5 Закона о транспорте в редакции пункта 11 статьи 1 законопроекта слова «органы местного государственного управления», «государственная администрация (города, района)» в соответствующих числах и падежах следует заменить словами «государственная администрация города (района)» в соответствующих числах и падежах;

б) употребляются понятия «регулярные международные маршруты» (пункт 7 статьи 33-1 Закона о транспорте в редакции пункта 7 статьи 1 законопроекта, пункт 1 статьи 33-2 Закона о транспорте в редакции пункта 8 статьи 1 законопроекта, пункт 1 статьи 33-3 Закона о транспорте в редакции пункта 9 статьи 1 законопроекта, подпункт «а» пункт 1 статьи 33-5 Закона о транспорте в редакции пункта 11 статьи 1 законопроекта). Однако в проекте закона общим понятием является понятие «регулярный маршрут», данное в пункте 2 статьи 1 законопроекта. В зависимости от вида перевозок

регулярные маршруты также делятся на виды, в том числе и международные регулярные маршруты. Следовательно, в целях единообразного применения положений законопроекта необходимо словосочетание «регулярный международный маршрут» заменить понятием «международный регулярный маршрут»;

в) в отношении одного и того же договора используются различные наименования «договор на право обслуживания регулярного маршрута и (или) рейса» и «договор об обслуживании регулярных маршрутов и (или) рейсов автомобильных перевозок пассажиров и багажа» (статья 33-4 Закона о транспорте в редакции пункта 10 статьи 1 законопроекта), что не соответствует положению Закона об актах законодательства. Следовательно, необходимо в рамках законопроекта слова «договор об обслуживании регулярных маршрутов и (или) рейсов автомобильных перевозок пассажиров и багажа» заменить словами «договор на право обслуживания регулярного маршрута и (или) рейса»;

г) одним из разрешительных документов для осуществления перевозок является разрешение на право обслуживания соответствующего маршрута и (или) рейса. Пункт 7 статьи 33-4 Закона о транспорте в редакции пункта 10 статьи 1 законопроекта определяет данный разрешительный документ как разрешение об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок. В целях соблюдения принципа единства терминологии необходимо в пункте 7 статьи 33-4 Закона о транспорте в редакции пункта 10 статьи 1 законопроекта слова «разрешения об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок» заменить словами «разрешения на право обслуживания соответствующего маршрута и (или) рейса»;

д) использованы термины «регулярный маршрут», «маршрут или рейс», «маршрут и (или) рейс», «регулярный маршрут (рейс)», а также «регулярный маршрут и (или) рейс». Согласно обоснованию к законопроекту одной из целей разработки данного проекта закона является установление базового порядка открытия (закрытия) регулярных маршрутов и (или) рейсов. Необходимо отметить, что положения проекта закона, определяющие особенности регулирования открытия, закрытия или изменения маршрута, также имеют непосредственное отношение к открытию, закрытию или изменению рейса, что следует из положений законопроекта. При этом в тексте законопроекта положения, которые направлены на регламентацию указанных правоотношений, не содержат указаний на то, что они регулируют в том числе порядок открытия или закрытия рейса.

В целях исключения неоднозначности понимания положений законопроекта необходимо в тексте законопроекта слова «регулярный маршрут», «маршрут или рейс», «маршрут и (или) рейс», «регулярный маршрут (рейс)» в соответствующих числах и падежах заменить словами «регулярный маршрут и (или) рейс» в соответствующих числах и падежах.

5. Пункт 3 статьи 33-1 Закона о транспорте в редакции пункта 7 статьи 1 законопроекта определяет круг субъектов, которые могут выступать

с инициативой об открытии или закрытии маршрута и (или) рейса: уполномоченный Правительством Приднестровской Молдавской Республики исполнительный орган государственной власти в сфере транспорта; государственная администрации города (района, села, поселка); местный Совет народных депутатов; транспортное общественное объединение; транспортная организация, осуществляющая регулярные перевозки пассажиров и багажа; инициативная группа граждан, соответствующей административно-территориальной единицы.

Пунктом 2 статьи 33-1 Закона о транспорте в редакции пункта 7 статьи 1 предусмотрено отнесение к ведению и уполномоченного Правительством Приднестровской Молдавской Республики исполнительного органа государственной власти в сфере транспорта и государственной администрации города (района) права изменения маршрутов и (или) рейсов.

При этом иные субъекты, указанные в пункте 3 статьи 33-1 Закона о транспорте в редакции пункта 7 статьи 1 законопроекта, лишены права выступать с инициативой об изменении маршрута и (или) рейса, что указывает на отсутствие единого последовательного подхода к наделению полномочиями в рассматриваемой сфере определенного круга субъектов.

Следовательно, в целях исключения неоднозначности понимания положений проекта закона необходимо закрепить за всеми субъектами, которые могут выступать с инициативой об открытии или закрытии маршрута и (или) рейса, также право выступать с инициативой об изменении маршрута и (или) рейса.

Таким образом, часть первую пункта 3 статьи 33-1 Закона о транспорте в редакции пункта 7 статьи 1 законопроекта следует изложить в редакции:

«С инициативой об открытии, изменении или закрытии маршрута и (или) рейса может выступить:».

6. Подпунктом «г» пункта 3 статьи 33-1 Закона о транспорте в редакции пункта 7 статьи 1 проекта закона предлагается установить, что с инициативой открытия регулярного маршрута (рейса) может выступать транспортная организация, осуществляющая регулярные перевозки пассажиров и багажа. Таким образом, законодатель намеренно вводит ограничение для других хозяйствующих субъектов, желающих стать перевозчиками (транспортной организацией), и приводит к противоречию данной нормы основным принципам равенства всех перед законом, предусмотренных Конституцией Приднестровской Молдавской Республики и положениями Закона Приднестровской Молдавской Республики от 22 октября 2003 года № 341-3-III «О конкуренции и ограничении монополистической деятельности на товарных рынках» (САЗ 03-43). Следовательно, в целях недопущения ограничения конкуренции необходимо предоставить право на выступление с инициативой об открытии или закрытии маршрута и (или) рейса всем организациям.

7. Согласно пункту 4 статьи 33-1 Закона о транспорте в редакции пункта 7 статьи 1 законопроекта открытие нового регулярного маршрута и (или) рейса допускается после проведения обследования предполагаемого

к открытию маршрута и (или) рейса Комиссией при уполномоченном Правительством Приднестровской Молдавской Республики исполнительном органе государственной власти в сфере транспорта, а в отношении городских маршрутов – Комиссией при органе местного государственного управления, а также при участии транспортных общественных объединений Приднестровской Молдавской Республики. Однако регулярные автомобильные перевозки пассажиров и багажа осуществляются транспортом общего пользования по регулярным маршрутам, утвержденным уполномоченным Правительством Приднестровской Молдавской Республики исполнительным органом государственной власти в сфере транспорта (для пригородных, междугородних и международных маршрутов) (пункт 1 статьи 33-1 Закона о транспорте в редакции пункта 7 статьи 1 законопроекта). Следовательно, Комиссией при уполномоченном Правительством Приднестровской Молдавской Республики исполнительном органе государственной власти в сфере транспорта может проводиться обследование предполагаемого к открытию маршрута и (или) рейса только для пригородных, междугородних и международных маршрутов и (или) рейсов.

Таким образом, в целях конкретизации сферы полномочий Комиссии при уполномоченном Правительством Приднестровской Молдавской Республики исполнительном органе государственной власти в сфере транспорта, необходимо пункт 4 статьи 33-1 Закона о транспорте в редакции пункта 7 статьи 1 законопроекта изложить в следующей редакции:

«4. Открытие нового пригородного, междугородного и международного регулярного маршрута и (или) рейса допускается после проведения обследования предполагаемого к открытию маршрута и (или) рейса Комиссией при уполномоченном Правительством Приднестровской Молдавской Республики исполнительном органе государственной власти в сфере транспорта, а в отношении городских регулярных маршрутов и (или) рейсов – Комиссией при органе местного государственного управления, а также при участии транспортных общественных объединений Приднестровской Молдавской Республики».

8. Новый пригородный или международный регулярный маршрут, путь следования которого не менее чем на 50 процентов дублирует путь следования уже действующего регулярного маршрута, может быть открыт только после согласования с перевозчиком, обслуживающим действующий регулярный маршрут (пункт 6 статьи 33-1 Закона о транспорте в редакции пункта 7 статьи 1 законопроекта). При этом данное положение противоречит статье 12 Закона Приднестровской Молдавской Республики от 22 октября 2003 года № 341-3-III «О конкуренции и ограничении монополистической деятельности на товарных рынках» (САЗ 03-43), положениями которой запрещаются соглашения (согласованные действия) конкурирующих хозяйствующих субъектов, занимающих в совокупности доминирующее положение на рынке, если такие соглашения (согласованные действия) имеют своим результатом ограничение конкуренции, в том числе соглашения (согласованные действия), направленные

на раздел товарного рынка по территориальному и (или) иным принципам, устранение с товарного рынка других хозяйствующих субъектов или ограничение им доступа на товарный рынок, установление (поддержание) цен, тарифов, скидок, надбавок.

Кроме того, следует обратить внимание, что данным пунктом не устанавливаются категории действующих регулярных маршрутов, с которыми может дублироваться планируемый к открытию новый регулярный маршрут и (или) рейс.

Закрепление нормы, предлагаемой проектом закона, приведет к тому, что открытие новых регулярных маршрутов будет невозможным, поскольку дублирование уже действующих регулярных маршрутов будет составлять около 70%.

Таким образом, Правительство Приднестровской Молдавской Республики считает необходимым исключить пункт 6 статьи 33-1 Закона о транспорте в редакции пункта 7 статьи 1 законопроекта с последующим изменением нумерации.

9. Пунктом 7 статьи 33-1 Закона о транспорте в редакции пункта 7 статьи 1 законопроекта устанавливается ограничение, предполагающее, что открытие новых регулярных международных маршрутов осуществляется только из городских населенных пунктов.

Закрепление данной нормы приведет к ущемлению прав граждан, проживающих в сельских населенных пунктах. Кроме того, международная практика осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа свидетельствует о том, что в сопредельных государствах осуществляется открытие маршрутов из негородских населенных пунктов.

Таким образом, Правительство Приднестровской Молдавской Республики считает необходимым исключить указанный выше структурный элемент проекта закона с последующим изменением нумерации.

10. Следует отметить, что основным государственным рычагом воздействия, ограничивающим открытие новых регулярных маршрутов (рейсов), является установление интервалов движения между рейсами. Данными положениями руководствуются и в Российской Федерации, Республике Молдова и Украине.

При пунктом 8 статьи 33-1 Закона о транспорте в редакции пункта 7 статьи 1 законопроекта устанавливается, что не допускается открытие новых рейсов, которые могут привести к снижению коэффициента загрузки транспортного средства перевозчика, обслуживающего в соответствии с расписанием движения следующий по очереди рейс на том же регулярном маршруте, ниже величины, установленной уполномоченным Правительством Приднестровской Молдавской Республики исполнительным органом государственной власти в сфере транспорта.

Действующими Правилами организации регулярных и нерегулярных (заказных) перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденными

Постановлением Правительства Приднестровской Молдавской Республики от 10 ноября 2016 года № 287 (САЗ 16-45), предусмотрено, что орган государственной власти отказывает в открытии нового регулярного маршрута, новых рейсов на существующем регулярном маршруте, изменении расписания движения в случае, если коэффициент загрузки подвижного состава на существующем регулярном маршруте (рейсе) ниже 0,6.

В связи с этим Правительство Приднестровской Молдавской Республики считает возможным закрепить в рамках Закона о транспорте полномочие по установлению размера коэффициента загрузки транспортного средства перевозчика, обслуживающего в соответствии с расписанием движения следующий по очереди рейс на том же регулярном маршруте, за Правительством Приднестровской Молдавской Республики, а не за уполномоченным Правительством Приднестровской Молдавской Республики исполнительным органом государственной власти в сфере транспорта.

11. Решение об открытии или закрытии городского регулярного маршрута утверждается приказом главы государственной администрации города (района) на основании акта обследования Комиссии, с внесением в соответствующий реестр маршрутной сети (в части второй пункта 9 статьи 33-1 Закона о транспорте в редакции пункта 7 статьи 1 законопроекта).

При этом Комиссия при государственной администрации города (района) в соответствии с положениями законопроекта не наделена полномочиями по проведению обследования действующего маршрута и (или) рейса. Полномочие по закрытию регулярного городского маршрута и (или) рейса отнесено к полномочиям государственной администрации (города, района) (статья 33-5 Закона о транспорте в редакции пункта 11 статьи 1 законопроекта) без указания на необходимость проведения обследования Комиссией при государственной администрации (города, района) действующего регулярного маршрута и (или) рейса.

Таким образом, считаем возможным исключить из части второй пункта 9 статьи 33-1 Закона о транспорте в редакции пункта 7 статьи 1 законопроекта слова «или закрытии».

Также обращаем внимание на то, что главы государственных администраций городов (районов) в настоящее время принимают решение об открытии новых регулярных маршрутов и (или) рейсов правовым актом в форме решения. Вследствие указанного в части второй пункта 9 статьи 33-1 Закона о транспорте в редакции пункта 7 статьи 1 законопроекта слово «приказом» целесообразно заменить словом «решением».

12. Пунктом 1 статьи 33-2 Закона о транспорте в редакции пункта 8 статьи 1 законопроекта предлагается установить, что регулярные городские, пригородные и междугородные маршруты и (или) рейсы автомобильных перевозок пассажиров и багажа, в том числе, сезонные регулярные маршруты распределяются на конкурсной основе.

Необходимо обратить внимание, что изменение периодичности обслуживания маршрута согласно редакции указанной нормы станет возможно также на основании решения комиссии по результатам проведенного конкурса, в связи с чем следует отметить, что данное обстоятельство способно привести к ухудшению положения перевозчиков и снижению оперативности принятия решения исполнительными органами государственной власти, так как процедура конкурса, согласно положениям Гражданского кодекса Приднестровской Молдавской Республики, занимает не менее 3 (трех) месяцев.

13. В пункте 1 статьи 33-3 Закона о транспорте в редакции пункта 9 статьи 1 законопроекта определен перечень документов, которые должны быть предоставлены для открытия и закрепления нового регулярного международного маршрута и (или) рейса или изменения расписания движения или периодичности обслуживания по регулярному маршруту:

а) предложения о возможности открытия нового регулярного маршрута и (или) рейса;

б) проекты расписаний движения и схем движения по предполагаемому к открытию маршруту и (или) рейсу;

в) лицензия на осуществление международных автомобильных перевозок пассажиров;

г) копии официальных документов уполномоченных органов управления транспортом другого государства, подтверждающих, что предполагаемый к открытию маршрут и (или) рейс закреплен за данным перевозчиком (пункт 1 статьи 33-3 Закона о транспорте в редакции пункта 9 статьи 1 законопроекта).

Однако в перечне документов не отражено, какие именно документы должны быть представлены для изменения расписания движения или периодичности обслуживания по регулярному маршруту и (или) рейсу, что может привести к неоднозначному пониманию положений проекта закона. Следовательно, необходимо отразить в рамках пункта 1 статьи 33-3 Закона о транспорте в редакции пункта 9 статьи 1 законопроекта, какие из перечисленных документов нужно представить для изменения расписания движения или периодичности обслуживания по регулярному маршруту и (или) рейсу.

14. Пунктом 1 статьи 33-4 Закона о транспорте в редакции пункта 10 статьи 1 проекта нормативно закрепляется, что с победителем конкурса заключается договор на обслуживание городских, пригородных, междугородных и международных маршрутов (рейсов).

При этом на конкурсной основе распределяются регулярные городские, пригородные и междугородные маршруты и (или) рейсы автомобильных перевозок пассажиров и багажа, в том числе, сезонные регулярные маршруты (пункт 1 статьи 33-2 Закона о транспорте в редакции пункта 8 статьи 1 законопроекта). Следовательно, в проекте закона наблюдаются внутренние противоречия в части распределения регулярных маршрутов и (или) рейсов на международных маршрутах.

Также обращаем внимание, что существующая мировая практика не предусматривает заключение договора на обслуживание международных маршрутов и (или) рейсов с проведением конкурса по распределению данных маршрутов.

Реализация положений, закрепленных в пункте 1 статьи 33-2 Закона о транспорте в редакции пункта 8 статьи 1 законопроекта, в части заключения договора об обслуживании регулярного международного маршрута и (или) рейса с победителем конкурса на право обслуживания регулярного маршрута и (или) рейса автомобильных перевозок пассажиров и багажа является невозможной также и по причине международной непризнанности Приднестровской Молдавской Республики. Это связано с тем, что практика перевозок Республики Молдова, Украины и Российской Федерации предусматривает включение регулярного международного маршрута в национальную маршрутную сеть и последующую выдачу разрешительных документов, соответственно заключение договора на обслуживание международного маршрута будет дополнительным бюрократическим барьером для обслуживания международных маршрутов.

В связи с вышеизложенным Правительство Приднестровской Молдавской Республики считает необходимым пункт 1 статьи 33-2 Закона о транспорте в редакции пункта 8 статьи 1 законопроекта изложить в следующей редакции:

«1. По результатам конкурса на право обслуживания регулярного маршрута и (или) рейса автомобильных перевозок пассажиров и багажа уполномоченный Правительством Приднестровской Молдавской Республики исполнительный орган государственной власти в сфере транспорта (для пригородных, междугородних) или глава государственной администрации города (района) (для городских маршрутов) в течение 10 (десяти) дней со дня проведения конкурса заключает с победителем конкурса договор об обслуживании регулярного маршрута и (или) рейса автомобильных перевозок пассажиров и багажа сроком на 10 (десять) лет.

Заключение договора об обслуживании регулярного международного маршрута и (или) рейса автомобильных перевозок пассажиров и багажа осуществляется уполномоченным Правительством Приднестровской Молдавской Республики исполнительным органом государственной власти в сфере транспорта в течение 10 (десяти) дней со дня принятия решения о закреплении маршрута и (или) рейса за заинтересованным лицом сроком на 10 (десять) лет».

15. Пунктом 2 статьи 33-4 Закона о транспорте в редакции пункта 10 статьи 1 проекта закона предлагается установить, что если до истечения срока действия договора на право обслуживания маршрута и (или) рейса не наступят обстоятельства, предусмотренные пунктом 3 статьи 33-5 настоящего Закона, действие указанного договора на право обслуживания регулярного маршрута и (или) рейса продлевается на срок не менее 10 (десяти) лет без осуществления

процедуры конкурсного закрепления маршрута и (или) рейса. Количество таких продлений не ограничивается.

Следует полагать, что данная норма предполагает императивное пролонгирование срока действия договора, тогда как данное обстоятельство не соответствует статье 438 Гражданского кодекса Приднестровской Молдавской Республики, предусматривающей свободу договора.

В связи с этим предлагается изложение пункта 2 статьи 33-4 Закона о транспорте в редакции пункта 10 статьи 1 проекта закона в следующей редакции:

«2. Договор об обслуживании регулярного маршрута и (или) рейса автомобильных перевозок пассажиров и багажа, заключенный на определенный срок, считается продленным на тот же срок и на тех же условиях, если до окончания срока его действия ни одна из сторон не заявит о его прекращении или изменении, либо о заключении нового договора».

16. Пунктом 4 статьи 33-4 Закона о транспорте в редакции пункта 10 статьи 1 представленного законопроекта предусматривается, что разрешение на маршрут выдается на срок заключенного договора.

Необходимо отметить, что в настоящее время со всеми транспортными организациями заключены договоры на неопределенный срок, соответственно в рамках реализации предлагаемой нормы, уполномоченному органу государственной власти будет необходимо осуществить переоформление всех разрешений на неопределенный срок, однако данное условие не соответствует практике выдачи разрешений на маршрут сроком на 5 (пять) лет на внутриреспубликанские перевозки и на 1 (один) год на международные перевозки, сформированной в результате реализации соответственно пунктов 10 и 127 Правил организации регулярных и нерегулярных (заказных) перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденных Постановлением Правительства Приднестровской Молдавской Республики от 10 ноября 2016 года № 287 (САЗ 16-45).

Таким образом, Правительство Приднестровской Молдавской Республики считает необходимым установить срок действия разрешения на маршрут, не зависящий от срока заключенного договора об обслуживании регулярного маршрута и (или) рейса автомобильных перевозок пассажиров и багажа.

17. Пункт 1 статьи 33-5 Закона о транспорте в редакции пункта 11 статьи 1 проекта закона предусматривает, что закрытие и аннулирование разрешения может быть только по двум основаниям, которые никоим образом не связаны с повышением транспортной дисциплины перевозчиков, направленной на бесперебойное обслуживание пассажиров. В свою очередь, пунктом 68 Правил организации регулярных и нерегулярных (заказных) перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденных Постановлением Правительства Приднестровской Молдавской Республики от 10 ноября

2016 года № 287 (САЗ 16-45), предусмотрен исчерпывающий перечень оснований для закрытия регулярного маршрута и аннулирования разрешений.

В связи с вышеизложенным Правительство Приднестровской Молдавской Республики считает возможным в рамках Закона о транспорте определить, что основания для закрытия регулярных маршрутов и аннулирования разрешения на право обслуживания регулярного маршрута и (или) рейса в одностороннем порядке уполномоченным Правительством Приднестровской Молдавской Республики исполнительным органом государственной власти в сфере транспорта (в отношении пригородных, междугородных и международных маршрутов), а также государственной администрацией (города, района) (в отношении городских маршрутов) устанавливаются Правительством Приднестровской Молдавской Республики.

18. Пункт 3 статьи 33-5 Закона о транспорте в редакции пункта 11 статьи 1 проекта закона предусматривает, что расторжение договора может быть только по двум основаниям, которые также не связаны с повышением транспортной дисциплины перевозчиков, направленной на бесперебойное обслуживание пассажиров. В результате перевозчик может не обслуживать регулярный маршрут (рейс), осуществлять международные перевозки пассажиров без разрешительных документов, нарушать утвержденное расписание движения, не соблюдать схему движения регулярного маршрута, при этом государство не вправе лишить его права обслуживания с последующей передачей данного права иному субъекту транспортной отрасли. Пунктом 68 Правил организации регулярных и нерегулярных (заказных) перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденных Постановлением Правительства Приднестровской Молдавской Республики от 10 ноября 2016 года № 287 (САЗ 16-45), предусмотрен более широкий перечень оснований для расторжения договора, который отвечает сложившейся практике взаимодействия уполномоченного Правительством Приднестровской Молдавской Республики исполнительного органа государственной власти в сфере транспорта с перевозчиками.

В связи с вышеизложенным Правительство Приднестровской Молдавской Республики считает возможным в рамках Закона о транспорте определить, что расторжение договора об обслуживании регулярного маршрута и (или) рейса в одностороннем порядке уполномоченным Правительством Приднестровской Молдавской Республики исполнительным органом государственной власти в сфере транспорта (в отношении пригородных, междугородных и международных маршрутов), а также государственной администрацией (города, района) (в отношении городских маршрутов) устанавливаются Правительством Приднестровской Молдавской Республики.

19. В пункте 2 статьи 33-6 Закона о транспорте в редакции пункта 12 статьи 1 законопроекта определены обязательные требования, предъявляемые к транспортным организациям (перевозчикам), осуществляющим регулярные автомобильные перевозки пассажиров и багажа. Среди таких требований

названо требование о наличии у перевозчика должностного лица (менеджера), ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения и за организацию автомобильных перевозок пассажиров (при осуществлении международных автомобильных перевозок) (подпункт «б» пункта 2 статьи 33-6 Закона о транспорте в редакции пункта 12 статьи 1 законопроекта) и наличие не менее 50% собственных транспортных средств (подпункт «з» пункта 2 статьи 33-6 Закона о транспорте в редакции пункта 12 статьи 1 законопроекта). Считаем возможным объединить указанные требования в одно, так как они схожи по содержанию.

Необходимо обратить внимание, что в настоящее время в городском сообщении, в отличие от пригородного, междугородного и международного сообщения, 90% подвижного состава арендовано, что обусловлено отсутствием объективной возможности приобретения одновременного большого количества транспортных средств для их включения в подвижной состав.

В данной связи для принятия данной нормы представляется необходимым установить переходный период.

Пунктом 70 Правил организации регулярных и нерегулярных (заказных) перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденных Постановлением Правительства Приднестровской Молдавской Республики от 10 ноября 2016 года № 287 (САЗ 16-45), введены более либеральные нормы в части наличия не менее 50% собственных транспортных средств, для перевозчиков, обслуживающих городские маршруты:

а) наличие не менее 10% собственных транспортных средств, начиная с 1 января 2018 года;

б) наличие не менее 20% собственных транспортных средств, начиная с 1 января 2019 года;

в) наличие не менее 30% собственных транспортных средств, начиная с 1 января 2020 года;

г) наличие не менее 40% собственных транспортных средств, начиная с 1 января 2021 года;

д) наличие не менее 50% собственных транспортных средств, начиная с 1 января 2022 года.

Таким образом, необходимо также в рамках проекта закона предусмотреть возможность поэтапного перехода к такому требованию для транспортных организаций, как наличие не менее 50% транспортных средств на праве собственности.

20. Пункт 1 статьи 2 проекта закона устанавливает, что договоры на право обслуживания регулярного маршрута и (или) рейса, заключенные между уполномоченными органами государственной власти и транспортными организациями (перевозчиками) до вступления в силу настоящего Закона, действительны до окончания срока их действия.

Обращаем внимание, что в 2009 году с транспортными организациями заключены договоры об обслуживании регулярных маршрутов (рейсов)

автомобильных перевозок пассажиров и багажа на неопределенный срок. Соответственно, формулировка о том, что договоры действительны до окончания срока их действия неактуальна, так как срок окончания договоров не установлен и предлагаемая правовая норма по факту устанавливает, что все регулярные маршруты (рейсы) закрепляются за транспортными организациями (перевозчиками) на неопределенный срок, что также противоречит пунктам 1 и 2 статьи 33-4 Закона о транспорте в редакции пункта 10 статьи 1 проекта закона и лишает государство возможности осуществления государственного регулирования транспортной отрасли в области регулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа».