

**Принято на заседании Совета
25 июня 2018 г.
№ 178-4/2018**

**ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ
по проекту федерального закона № 433157-7 «Об организации
регулярных пассажирских железнодорожных перевозок и внесении
изменений в отдельные законодательные акты
Российской Федерации»**

Проект федерального закона № 433157-7 «Об организации регулярных пассажирских железнодорожных перевозок и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Проект) направлен на экспертизу в Совет при Президенте Российской Федерации по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства (далее – Совет) Государственно-правовым управлением Президента Российской Федерации (письмо от 23 мая 2018 г. № А6-5578).

Проект внесен в Государственную Думу Правительством Российской Федерации и находится на стадии предварительного рассмотрения.

17 июля 2017 г. Совет рассматривал проект федерального закона «Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Совет в целом дал положительную оценку законопроекту, высказав при этом ряд замечаний (см. Экспертное заключение от 17 июля 2017 г. № 167-2/2017).

В представленной редакции Проект не свободен от недостатков. В качестве таковых нужно отметить следующее.

1. Включать в понятие «перевозчик» одновременно нескольких участников договора простого товарищества, как это предполагается сделать в части 2 статьи 3 Проекта, не следует.

Действующее законодательство определяет перевозчика как отдельное лицо, принявшее на себя обязанности по договору перевозки (статья 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном

транспорте в Российской Федерации», статья 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»). Достаточных оснований для того, чтобы менять этот подход, нет. Это тем более очевидно, если учесть, что Проект имеет в виду разрешить перевозчику привлекать к обязательству соисполнителей (в качестве этих последних и могут выступать участники совместной с перевозчиком деятельности по договору перевозки).

2. Пункт 8 части 2 статьи 9 Проекта предлагает перечень способов обеспечения надлежащего исполнения обязательства, который изложен как исчерпывающий. Представляется, однако, что перечень этот должен быть открытым.

3. Пункт 7 части 4 статьи 9 Проекта говорит о формах обеспечения исполнения обязательства, которые могут определяться в договоре по желанию контрагентов. Чем таковые отличаются от способов обеспечения, необходимых для организационного договора в соответствии с пунктом 8 части 2 статьи 9 Проекта, непонятно.

4. В части 6 статьи 11 Проекта говорится об обязанности владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта направить организатору перевозок, и при определенных обстоятельствах в федеральный орган исполнительной власти, план мероприятий по увеличению пропускной способности инфраструктуры, находящейся в его собственности. Без внимания оставлено то, что названному лицу инфраструктура может принадлежать и на ином правовом основании.

5. Положения первого абзаца части 4 статьи 15 Проекта, в отличие от нормы, которую предполагается включить в абзац второй, не содержат правила на случай, когда от лиц, которым направлены запросы о коммерческих предложениях, ответа не последует. Этот пробел следует устранить.

6. Для достижения соответствия с пунктом 5 статьи 453 ГК РФ право требовать возмещения убытков, предусмотренное частью 5 статьи 19

Проекта, должно быть безусловным – оно должно реализовываться вне зависимости от того, упомянуто право на возмещение убытков в договоре или нет. Контрагент, нарушивший договор, должен возмещать убытки.

При этом, однако, организатор перевозок не должен нести ответственность за действия владельца инфраструктуры, повлекшие прекращение обязательства, если только он не выступает за последнего поручителем.

Следует отметить и юридико-технические недостатки Проекта.

1. Проект предлагает определения некоторых понятий, которые в разъяснении не нуждаются. Таковы, в частности, понятия «маршрут поезда дальнего следования» и «пригородный маршрут».

2. Часть 1 статьи 9 Проекта изложена с точки зрения юридической техники неудачно. В ней предусматривается, что организатор регулярных перевозок определяет существенные условия организационного договора, а кроме того – условия организационного договора в целях осуществления оценки конкурсных предложений. Последние условия в предложенной редакции представляются не чем иным, как дополнительными существенными условиями сделки (которые одна из сторон договора выдвигает как обязательные для согласования).

Видимо, в данном случае наряду с существенными условиями договора следует говорить об указании условий, по которым будут оцениваться конкурсные предложения.

3. Для облегчения понимания части 7 статьи 11 Проекта целесообразно уточнить, с каким именно организатором перевозок организатор конкурса должен проводить предусматриваемое согласование договорных условий.

4. В пункте 2 части 20 статьи 15 Проекта грамматическая конструкция неудачна: написано буквально, что «предложенный маршрут ... осуществляется иным видом транспорта», тогда как правильно было бы указать, что *перевозки по предложенному маршруту* осуществляются иным видом транспорта.

5. В предлагаемой редакции абзаца первой статьи 52 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» наряду с пассажирами и багажом следует упомянуть грузобагаж.

В абзаце третьем той же статьи нужно исправить опечатку, указав на разработку графика движения пассажирских *поездов*, а не перевозок.

6. В части первой статьи 25 Проекта должна быть изменена дата.

7. Отдельно следует заметить, что стиль изложения предлагаемых норм делает Проект крайне сложным для понимания. Использование, например, таких оборотов, как «период временного интервала пикового роста объемов перевозок населения» и «параметры критериев конкурса» едва ли можно считать оправданным. Их вполне можно упростить, имея в виду, что период – это и есть временной интервал, а параметры конкурсных критериев – это определенные условия конкурса.

Кроме того, Проект изобилует опечатками, еще более усложняющими его восприятие. В качестве примера можно указать на пункт 4 части 4 статьи 11, в котором допущена описка, искажающая смысл содержания предложенной нормы. Буквальное прочтение позволяет заключить, что определенные обстоятельства подтверждаются не документами и материалами, а требованиями к таким материалам и документам.

В связи с этим Проект нуждается в тщательной корректорской правке.

х х х

Вывод: учитывая, что Министерство транспорта Российской Федерации выразило согласие практически со всеми замечаниями, сделанными при подготовке настоящего экспертного заключения (письмо от 21 июня 2018 г. № АЛ-04/8845), проект федерального закона № 433157-7 «Об организации регулярных пассажирских железнодорожных перевозок и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» может быть рекомендован к принятию.

Председатель Совета

В.Ф. Яковлев