Исх.№ ­­­­­­­­­­­­ 221/18 от 15.05.2018 года

О проекте Федерального закона

«О внесении изменений в Федеральный закон

«Устав железнодорожного транспорта

Российской Федерации»

Сопредседателям Совета потребителей

по вопросам деятельности ОАО «РЖД»

и его дочерних и зависимых обществ

Д.Г.Комиссарову

И.А.Южанову

**Уважаемый Дмитрий Георгиевич!**

**Уважаемый Илья Артурович!**

К указанному законопроекту имеется ряд замечаний.

*1) Непонятно, каким образом рассматриваемый законопроект коррелирует с уже имеющимися и отработанными в судебной и правоприменительной практике положениями ст.ст. 39, 62 Устава железнодорожного транспорта РФ, а также с условиями заключаемых договоров на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования.*

*Неясно, в частности, будут ли предложенные законопроектом штрафы взыскиваться сверх санкций, установленных ст.ст. 39, 62 Устава железнодорожного транспорта РФ и договорами на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования, либо же вместо них и не приведет ли принятие законопроекта к установлению двойной ответственности за одно нарушение.*

В настоящее время вопросы, касающиеся взимания платы за простые вагоны на станциях, регулируются ст. 39 Устава железнодорожного транспорта РФ. В указанной статье содержится детальная правовая регламентация отношений, связанных с задержкой вагонов на путях общего пользования, а также случаи, когда участники перевозочного процесса вносят плату в связи с простоем вагонов. В частности, в ст. 39 Устава железнодорожного транспорта РФ указано следующее:

*- За время нахождения принадлежащих перевозчику вагонов, контейнеров у грузополучателей, грузоотправителей, обслуживающих грузополучателей, грузоотправителей своими локомотивами владельцев железнодорожных путей необщего пользования либо за время ожидания их подачи или приема по причинам, зависящим от таких грузополучателей, грузоотправителей, владельцев, указанные лица вносят перевозчику плату за пользование вагонами, контейнерами;*

*- Если в указанных в части одиннадцатой настоящей статьи случаях вагоны находились на железнодорожных путях общего пользования, в том числе в местах общего пользования, по причинам, зависящим от грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей), владельцев железнодорожных путей необщего пользования, указанные лица вносят перевозчику плату за нахождение на железнодорожных путях общего пользования железнодорожного подвижного состава, которая включает в себя плату за предоставление железнодорожных путей в перевозочном процессе и другие затраты и расходы перевозчика, связанные с таким нахождением. Если перевозчик является одновременно владельцем инфраструктуры, плата за нахождение на железнодорожных путях общего пользования железнодорожного подвижного состава вносится грузоотправителем (отправителем), грузополучателем (получателем), владельцем железнодорожных путей необщего пользования непосредственно владельцу инфраструктуры как перевозчику.*

Что касается простоя вагонов на путях необщего пользования, то согласно ст. 62 Устава железнодорожного транспорта РФ:

*- Вносимая в соответствии со статьей 39 настоящего Устава грузоотправителями, грузополучателями перевозчику плата за пользование вагонами, контейнерами в случае подачи их на железнодорожные пути необщего пользования локомотивами, принадлежащими перевозчику, исчисляется с момента фактической подачи вагонов, контейнеров к месту погрузки, выгрузки грузов до момента получения перевозчиком от грузоотправителей, грузополучателей уведомления о готовности вагонов, контейнеров к уборке;*

*- Владельцами железнодорожных путей необщего пользования, обслуживающими грузополучателей, грузоотправителей своими локомотивами, вносится перевозчику плата за пользование вагонами, контейнерами, которая исчисляется с момента передачи вагонов, контейнеров владельцам железнодорожных путей необщего пользования на железнодорожных выставочных путях до момента их возвращения на железнодорожные выставочные пути. При этом в оплачиваемое время не включается технологическое время, связанное с подачей вагонов к местам погрузки, выгрузки грузов и уборкой вагонов с этих мест и установленное договорами на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или договорами на подачу и уборку вагонов. В этом случае грузоотправители, грузополучатели компенсируют владельцу железнодорожного пути необщего пользования перечисленную этим владельцем перевозчику плату.*

При этом словосочетание «плата за пользование вагонами» не должно вводить в заблуждение, так как под указанной платой фактически имеется в виду плата за использование инфраструктуры. Соответствующее разъяснение содержится в Письме ФСТ России от 30.03.2011 г. № СН-2489/10 «Об установлении размера платы за предоставление инфраструктуры при нахождении на ней подвижного состава».

Кроме того, при заключении договоров на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования ОАО «Российские железные дороги» всегда включается в указанный договор условие об ответственности владельца железнодорожного пути необщего пользования за задержку вагонов сверх технологического срока оборота вагонов.

*2)Наиболее принципиальным проблемным вопросом, требующим существенной дополнительной проработки, является вопрос установления причин и обстоятельств задержки вагонов на путях общего и необщего пользования*.

По некоторым оценкам грузоотправителей, грузополучателей и владельцев железнодорожных путей необщего пользования до 80% случаев сверхнормативного простоя вагонов происходит по вине перевозчика или оператора подвижного состава (несвоевременное оформление документов на перевозку, несвоевременная подача локомотива и т. д.).

Вместе с тем у грузоотправителей, грузополучателей и владельцев железнодорожных путей необщего пользования фактически отсутствует возможность доказать свою невиновность, поскольку документальное оформление перевозочного процесса производится ОАО «Российские железные дороги» без какого-либо контроля со стороны указанных лиц, что приводит к значительным злоупотреблениям со стороны перевозчика, к искажению им информации. В данных условиях доказать свою невиновность в задержке вагонов практически невозможно.

В связи с изложенным считаем крайне необходимым разработать механизм доступа грузоотправителей, грузополучателей, владельцев железнодорожных путей необщего пользования и операторов подвижного состава к процедуре документального оформления перевозочного процесса, в частности:

- предоставление заинтересованным лицам допуска в режиме онлайн к процедуре оформления перевозочных документов с возможностью немедленно отслеживать дату и время оформления перевозчиком каких-либо документов и их содержание;

- предоставление заинтересованным лицам возможности подавать возражения и замечания к перевозочной документации в электронном виде с использованием средств электронной цифровой подписи, причем указанные замечания и возражения должны обязательно фиксироваться и храниться в системе электронного документооборота;

- в случае предъявления претензий со стороны ОАО «Российские железные дороги» или возникновения каких-либо иных споров в связи с задержкой вагонов предоставление заинтересованному лицу свободного доступа ко всей документации, касающейся соответствующей перевозки.

3) *Не будет ли двойной ответственности за одно нарушение перед разными лицами?*

В соответствии со сложившейся правоприменительной практикой операторы подвижного состава в договорах на предоставление вагонов грузоотправителю или грузовладельцу устанавливают ответственность за сверхнормативный простой вагонов. В связи с этим возникает вопрос о соотношении ответственности грузоотправителя, грузополучателя или грузовладельца за задержку вагонов перед перевозчиком и перед оператором подвижного состава. Кроме того, следует установить единые правила и основания для ответственности за задержку вагонов перед операторами подвижного состава и перевозчиком. Так, операторы подвижного состава зачастую устанавливают общий допустимый срок нахождения вагонов, отличный от срока технологического оборота вагонов, установленного в договоре на эксплуатацию путей необщего пользования. Более того, обычно оператор подвижного состава устанавливает общий срок нахождения вагонов на станции в целом, включая пути общего и необщего пользования.

Как следствие, основания и условия ответственности грузоотправителя, грузополучателя и грузовладельца перед оператором подвижного состава и перед перевозчиком отличаются, что вносит дополнительную путаницу.

Также если грузоотправитель, грузополучатель или грузовладелец понес ответственность за задержку вагонов перед оператором подвижного состава, то следует предусмотреть право потерпевшего перевыставить данные штрафные санкции в адрес ОАО «Российские железные дороги», если задержка вагонов, особенно на путях общего пользования, произошла по вине перевозчика.

*4)Поскольку грузоотправитель, грузополучатель и владелец путей необщего пользования обычно являются разными лицами, в законопроекте требуется уточнить вопрос о разграничении ответственности за задержку вагонов между ними*.

Не приведет ли реализация законопроекта к тому, что перевозчик будет выставлять штрафные санкции и к грузоотправителю, и к грузополучателю, и к владельцу путей необщего пользования (т. е. трижды)?

***Предложения:***

Вышеуказанные замечания позволяют прийти к выводу о том, что законопроект в целом вступает в противоречие с уже существующими на практике правилами привлечения к ответственности за задержку вагонов. Вместо введения новых правил об ответственности за задержку вагонов целесообразно более подробная законодательная регламентация уже существующей практики, а именно:

- более четкое разграничение условий и оснований наступления ответственности за задержку вагонов между участниками перевозочного процесса, особенно в части задержки вагонов на путях общего пользования;

- обеспечение недискриминационного участия всех заинтересованных лиц в процедуре документального оформления перевозочного процесса с целью установления виновных в задержке вагонов лиц;

- установление единых правил ответственности грузоотправителей, грузополучателей. грузовладельцев, владельцев путей необщего пользования за задержку вагонов перед перевозчиком и операторами подвижного состава, устранение двойной ответственности.

|  |  |
| --- | --- |
| Вице-президент Ассоциации | В.В.Федотов |

Викулова Ирина Алексеевна

т/ф 8(343) 351-00-78 , +79655477217

e-mail: [vikirina@mail.ru](mailto:vikirina@mail.ru),

<http://карьеры-евразии.рф/>