**\_\_.07.2019 г.**

**ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ № … /2019-ЭЗ**

**Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО**

**по проекту приказа Министерства транспорта Российской Федерации «Об утверждении Правил переадресовки** **грузов, порожних грузовых вагонов на железнодорожном транспорте»**

Совет потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО (далее – Совет потребителей) рассмотрел запрос Заместителя руководителя ФАС России А.В. Редько (исх. АР/53398/19 от 25.06.2019г. / вх. №68 от 09.07.2019г.) о проекте приказа Министерства транспорта Российской Федерации «Об утверждении Правил переадресовки грузов, порожних грузовых вагонов на железнодорожном транспорте» (далее – проект Правил) и отмечает следующее.

Проект акта размещался на Федеральном портале проектов нормативных правовых актов в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» по адресу: regulation.gov.ru (ID проекта: 02/08/06-18/00081408) с 29.12.2018г. по 17.01.2019г.

Первоначальная версия проекта Правил поступила в Совет потребителей в
2018 году, была проанализирована экспертами Совета потребителей, экспертное заключение Совета потребителей было одобрено на заочном заседании 27.06.2018г. и направлено в ОАО «РЖД» и Минтранс России.

Эксперты отмечают, что значительная часть замечаний, содержащихся в Экспертном заключении №20/2018-ЭЗ, была в целом учтена разработчиком. Доработанная редакция содержит ряд положительных положений, устраняющих существующие нормативные пробелы, таких как:

• установлена возможность подать заявление о переадресовке вагона (вагонов) владельцем собственного порожнего вагона (вагонов), не являющимся его (их) отправителем;

• установлена возможность переадресовки порожнего вагона (вагонов), отцепленного (отцепленных) перевозчиком по причине не только технической неисправности, но и по технологическим причинам от групповой (маршрутной) отправки в пути следования.

• установлена возможность переадресовки в пути следования отдельных собственных порожних вагонов, следующих в составе групповой или маршрутной отправки, в составе отправительского маршрута.

Однако некоторые замечания при доработке не были учтены.

Кроме того, после публичного обсуждения в проект Правил были добавлены и изменены некоторые пункты, в том числе касающиеся раскредитования первоначальной накладной и оформления новых накладных, а также особенностей определения кратчайших расстояний (пункты 27-29 анализируемого проекта Правил), к которые также имеются важные замечания.

Совет потребителей рекомендует доработать новую редакцию проекта Правил и обращает внимание на следующие положения.

*В части раскредитования первоначальной накладной и оформления новых накладных.*

Согласно п. 13 проекта Правил при переадресации одного/части вагонов от групповой отправки, происходит раскредитование первоначальной накладной на станции переадресовки и оформление новых накладных: на вагоны, заявленные к переадресовке, с указанием новой станции назначения и на оставшуюся часть вагонов, следующих в первоначальный адрес.

Данная технология является неприемлемой, так как согласно ей происходит «ломка тарифа» для всех вагонов: как переадресуемых, так и тех, что едут в свой первоначальный адрес.

Включение такого порядка в новые правила переадресовки не позволит гибко управлять парком вагонов, в том числе простаивающих в брошенных поездах, по причине существенного тарифного удорожания для вагонов, которые никуда не переадресуются, но попадают в одну отправку с переадресуемыми.

В данном случае целесообразно использование схемы как для вагонов, отцепленных в ТОР: вагоны, не переадресуемые, следуют по первоначальной накладной с пересчетом группности на станции назначения, а новая накладная оформляется только на переадресованные вагоны.

*В части расчета кратчайших расстояний были высказаны следующие экспертные позиции.*

 1. Особенности расчета кратчайших расстояний установлены приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2009 г. № 245 «Об особенностях определения кратчайших расстояний при перевозке грузов по отдельным участкам российских железных дорог» (зарегистрирован Минюстом России 31 декабря 2009 г., регистрационный № 245), следовательно, не относятся к предмету регулирования данного проекта и должны быть внесены в указанный нормативный акт.

2. В п. 28 проекта Правил предлагается при отцепке вагона в ТОР из-за технической неисправности, произошедшей не по причинам, зависящим от перевозчика, расчет кратчайшего расстояния перевозки определять отдельно как суммы из четырех частей: от станции отправления до станции обнаружения технической неисправности; от станции обнаружения технической неисправности до станции ремонта вагона; от станции ремонта вагона до станции переадресовки; от станции переадресовки до станции нового назначения, что приведет к увеличению провозных платежей из-за «перелома» тарифа.

Была высказана позиция, что предлагаемая редакция пункта «…*из-за технической неисправности, произошедшей* *не по причинам, зависящим от перевозчика*…» повлечет за собой сложности, связанные выяснением причин технической неисправности, поскольку определить виновную сторону в процессе перевозки не представляется возможным. Проект не учитывает, что вагоны на станции отправления осматриваются перевозчиком и принимаются к перевозке по маршруту, указанному в накладной, как технически исправные.

3. В п. 28 проекта Правил необходимо уточнить, что станция обнаружения технической неисправности для расчета кратчайшего расстояния принимается только в случае фактической отцепки на ней вагона, а также учитывается отдельно тарифное расстояние от станции ремонта до станции переадресовки только в случае, если станция переадресовки не совпадает со станцией ремонта.

Предлагаемая редакция (поправки выделены курсивом):

«… кратчайшее расстояние на железнодорожной станции нового назначения определяется отдельно от железнодорожной станции отправления до железнодорожной станции отцепки при обнаружении технической неисправности *(если фактически производится отцепка вагона)*, от железнодорожной станции *отцепки вагона при* обнаружении технической неисправности до железнодорожной станции ремонта, от железнодорожной станции ремонта *до железнодорожной станции нового назначения или до* железнодорожной станции переадресовки *(при несовпадении станции ремонта и переадресовки вагона)* и *далее* от железнодорожной станции переадресовки до железнодорожной станции нового назначения.

4. Предложения, аналогичные сформулированным в п. 3 настоящего заключения, необходимо также отразить в п. 29 проекта Правил.

5. Эксперты рекомендуют привести формулировки проекта Правил формулировкам, содержащимся в Правилах технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных Приказом Минтранса России от 21.12.2010 N 286 (ред. от 05.10.2018г.), в частности, п. 21 Приложения № 5, согласно которому «…неисправные грузовые вагоны, отцепленные в пути следования в текущий ремонт, подлежат *передислокации* к ближайшему пункту текущего отцепочного ремонта…». Подмена понятий может привести к дополнительному росту тарифа на эту услугу.

Совет потребителей поддерживает предлагаемую редакцию проекта приказа Минтранса России «Об утверждении правил переадресовки грузов, порожних грузовых вагонов на железнодорожном транспорте» с учетом внесения в приказ вышеперечисленных изменений и дополнений.

**Председатель**

**Совета потребителей Д.Г. Комиссаров**