Приложение к письму НААТ № 03-03-1938от 23.08.2013

**Аналитическая таблица по изменениям в Устав железнодорожного транспорта РФ (ФЗ-18)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Статьи ФЗ-18** | Текст статей ФЗ-18, отредактированный с учетом изменений и дополнений законопроекта Правительства РФ(исключаемые положения помечены зачеркиванием, дополнения помечены красным цветом) | Оценка предлагаемых изменений и предложения по принятию решений |
| 1 | 2 | 3 |
| Статья 3, абзац 2 | Правила перевозок грузов и порожних вагонов железнодорожным транспортом (далее - правила перевозок грузов железнодорожным транспортом) представляют собой нормативные правовые акты, которые содержат нормы, обязательные для перевозчиков, владельцев инфраструктур, операторов и иных владельцев железнодорожного подвижного состава, контейнеров, грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей), владельцев железнодорожных путей необщего пользования, других юридических и физических лиц, и регулируют порядок приема грузов (порожних грузовых вагонов), контейнеров, не принадлежащих перевозчику, к перевозке и порядок их выдачи, определяют условия перевозок грузов (порожних грузовых вагонов), контейнеров с учетом их особенностей, безопасности движения, сохранности грузов, железнодорожного подвижного состава, контейнеров, а также с учетом экологической безопасности. | Правила приема и выдачи порожних вагонов должны быть едиными, независимо от их принадлежности перевозчику или иному лицу.  В этой связи слова *«не принадлежащих перевозчику»* следует исключить. |
| Статья 7 | Централизованное управление специальными и воинскими железнодорожными перевозками на железнодорожном транспорте осуществляется с учетом обеспечения безопасности движения, а также защиты государственной тайны в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.  Федеральные органы исполнительной власти, к компетенции которых относятся вопросы организации и осуществления специальных и воинских железнодорожных перевозок, взаимодействуют с владельцами инфраструктур и перевозчиками через военно-транспортные органы - органы военных сообщений и органы специальных железнодорожных перевозок.  Владельцы инфраструктур и перевозчики в порядке, установленном Правительством Российской Федерации, предоставляют военно-транспортным органам необходимые услуги для обеспечения их основной деятельности.  Воинские железнодорожные перевозки осуществляются в приоритетном порядке.  Для обеспечения особо срочных воинских железнодорожных перевозок перевозчики в порядке, установленном Правительством Российской Федерации, формируют и содержат резерв железнодорожного подвижного состава за счет средств федерального бюджета.  Для перевозок лиц, проходящих военную службу, службу в органах внутренних дел, учреждениях и органах уголовно-исполнительной системы, сотрудников органов федеральной государственной службы безопасности выделяются вагоны или места в пассажирских поездах.  Приобретение, содержание и эксплуатация специальных вагонов для перевозок осужденных и перевозок лиц, содержащихся под стражей, осуществляются за счет средств, предусмотренных на указанные цели федеральным законом о федеральном бюджете на соответствующий год, в порядке, установленном уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти.  Владельцы инфраструктур выделяют на условиях договора аренды в местах общего пользования на территориях железнодорожных станций необходимые места отстоя специальных вагонов.  Владельцы инфраструктур и перевозчики обеспечивают необходимые условия для осуществления перевозок осужденных и перевозок лиц, содержащихся под стражей.  В случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации, перевозчики, операторы, иные владельцы железнодорожного подвижного состава, контейнеров обязаны предоставить принадлежащий им железнодорожный подвижной состав, контейнеры уполномоченной организации железнодорожного транспорта для их использования в интересах Вооруженных Сил Российской Федерации, других войск, воинских формирований и органов, а также создаваемых на военное время специальных формирований.  Количество единиц железнодорожного подвижного состава, контейнеров, сроки их передачи, период их использования в интересах указанных войск, формирований и органов определяются уполномоченной организацией самостоятельно, исходя из заявляемых войсками, формированиями и органами потребностей в перевозках.  Возмещение убытков, понесенных перевозчиками, операторами, иными владельцами железнодорожного подвижного состава, контейнеров в связи с предоставлением их железнодорожного подвижного состава, контейнеров уполномоченной организации, осуществляется в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации | А) Поскольку продолжают действовать нынешние положения ст. 7, то оказывается, что уполномоченный перевозчик уже имеет необходимый подвижной состав целевого назначения, финансируемый за счет бюджета. Однако, этому перевозчику дается право произвольно, по своему усмотрению, привлекать вагоны иных собственников, которым после этого бюджет также должен будет компенсировать убытки от их отвлечения на нужды воинских перевозок. Данная схема возлагает на бюджетную систему и на собственников вагонов необоснованные обременения. Эту схему следует отклонить.  Б) Вместе с тем, случаи, когда у уполномоченного перевозчика может возникать временная нехватка вагонов, в принципе не исключены. Поэтому для руководства действиями уполномоченного перевозчика нужен порядок установления потребности в подвижном составе, планирования размеров резервного парка вагонов, который при наступлении дефицита должен обеспечиваться за счет вагонов, не принадлежащих уполномоченному перевозчику.  Основы планирования резервов вагонов для нужд воинских перевозок должны быть дополнительно разработаны и их следует включить в Устав воинских перевозок. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 1 | 2 | 3 |
| Статья 12 | Для согласования перевозки порожних грузовых вагонов отправитель до предъявления к перевозке данных вагонов представляет перевозчику запрос на перевозку порожних грузовых вагонов (далее – запрос)*.*  Перевозчик согласовывает запрос с владельцем инфраструктуры.  Владелец инфраструктуры вправе отказать в согласовании запроса по основаниям, предусмотренным для отказа в согласовании владельцем инфраструктуры заявки.  Перевозчик вправе отказать в согласовании запроса в случаях:  введение согласно статье 29 настоящего Устава прекращения или ограничения погрузки, перевозки грузов, порожних грузовых вагонов по маршруту следования порожних грузовых вагонов;  отказ владельца инфраструктуры в согласовании запроса;  обоснованное отсутствие технических и технологических возможностей осуществления перевозки порожнего грузового вагона;  иной случай, предусмотренный настоящим Уставом, иными федеральными законами и нормативными правовыми актами.  Перечень критериев технических и технологических возможностей осуществления перевозки порожних грузовых вагонов, отсутствие которых является для перевозчика и владельца инфраструктуры основанием отказа в согласовании запроса, утверждается федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.  Форма запроса и порядок его согласования устанавливается правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом | В данной статье следует установить перечень существенных сведений, указываемых в запросе.  В данной статье следует указать, что «Правилами перевозок порожних вагонов или типовым договором между владельцем вагонов и перевозчиком должны быть установлены:  - разновидности отправок порожних вагонов, которые должны указываться отправителями при подаче и согласовании запросов на эти перевозки (под погрузку, в резерв (на отстой), в ремонт, на пропарку) и особенности порядка их рассмотрения перевозчиком;  - порядок и сроки уборки порожних вагонов на станции примыкания с железнодорожных путей необщего пользования после выгрузки из них грузов *(см. статью 100 ФЗ-18);*  - предельные сроки простоя порожних вагонов на железнодорожных путях необщего пользования в ожидании согласования запросов на отправку порожних вагонов по причинам, зависящим от перевозчика». |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 1 | 2 | 3 |
| Статья 20 | О времени подачи вагонов, контейнеров под погрузку перевозчик уведомляет грузоотправителей не позднее, чем за два часа до такой подачи.  Техническую пригодность подаваемых под погрузку вагонов, контейнеров определяет перевозчик. Перевозчик обязан подавать под погрузку исправные, внутри и снаружи очищенные от остатков ранее перевозимых грузов, в необходимых случаях промытые и продезинфицированные, годные для перевозки конкретных грузов вагоны, контейнеры со снятыми приспособлениями для крепления, за исключением несъемных приспособлений для крепления.  Подготовка под погрузку, в том числе под налив, вагонов и контейнеров, принадлежащих перевозчику, проводится перевозчиком или грузоотправителями за счет перевозчика в соответствии с заключенными между ними договорами, а подготовка вагонов, контейнеров, не принадлежащих перевозчику, в том числе специализированных вагонов, контейнеров, проводится грузоотправителями или при наличии возможности перевозчиком за счет грузоотправителей в соответствии с заключенными между ними договорами.  Перед наливом цистерн грузоотправители проверяют техническую исправность котлов, арматуры и универсальных сливных приборов цистерн.  Пригодность в коммерческом отношении вагонов, контейнеров (состояние грузовых отсеков вагонов, контейнеров, пригодных для перевозки конкретного груза, отсутствие внутри вагонов, контейнеров постороннего запаха, других неблагоприятных факторов, за исключением последствий атмосферных осадков в открытых вагонах, а также особенности внутренних конструкций кузовов вагонов, контейнеров, влияющие на состояние грузов при погрузке, выгрузке и перевозке) для перевозки указанного груза определяется в отношении:  вагонов - грузоотправителями, если погрузка обеспечивается ими, или перевозчиком, если погрузка обеспечивается им;  контейнеров - грузоотправителями.  Грузоотправители вправе отказаться от вагонов, контейнеров, непригодных для перевозки конкретного груза, и перевозчик обязан подать взамен указанных вагонов, контейнеров исправные, пригодные для перевозки такого груза вагоны, контейнеры. При этом вагоны, признанные непригодными, из числа поданных вагонов исключаются и плата за пользование ими не взимается.  При обнаружении технической неисправности и (или) непригодности для перевозки конкретного груза подаваемых под погрузку вагонов, контейнеров, не принадлежащих перевозчику, перевозчиком составляется акт общей формы.  Замена таких вагонов, контейнеров на исправные (пригодные) обеспечивается грузоотправителем.  При невыполнении перевозчиком заявки по причине технической неисправности и (или) непригодности для перевозки конкретного груза подаваемых под погрузку вагонов, контейнеров, не принадлежащих перевозчику, перевозчик освобождается от ответственности по статье 94 настоящего Устава за невыполнение этой заявки | А) Предлагаемые дополнения противоречат основному содержанию данной статьи (ст. 20).  В частности, абзацу 2 (обязанность перевозчика проверять техническую исправность подаваемых вагонов и подавать под погрузку исключительно - исправные вагоны), а также абзацу 8 этой же статьи, в которой обязанность замены неисправного вагона (любой принадлежности) является обязанностью перевозчика.  В этой связи дополнения, вносимые законопроектом, следует отклонить.  Б) Эти дополнения также не соответствуют положениям ст. 791 ч. II ГК РФ (Подача транспортных средств, погрузка и выгрузка грузов), в которой установлено, что  *«Перевозчик обязан подать отправителю груза под погрузку в срок, установленный принятой от него заявкой (заказом), договором перевозки или договором об организации перевозок, исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза.*  *Отправитель груза вправе отказаться от поданных транспортных средств, не пригодных для перевозки соответствующего груза*».  Таким образом, ГК РФ не предоставляет в данном отношении возможности Уставу ЖДТ РФ изменять состав лиц в данном отношении, их права и обязанности.  Грузоотправитель, который не несет на себе обязанностей по эксплуатации грузовых вагонов для перевозок в сфере обращения, не может законом обязываться к выполнению функций по замене неисправных вагонов на исправные.  С другой стороны, перевозчик, как хозяйствующий субъект в определенной для него сфере деятельности обязан иметь резервы вагонов или соответствующие договоренности с операторами подвижного состава, за счет которых он должен иметь возможность оперативно заменить вагон, неисправность которого по его недосмотру выявилась не заранее, а непосредственно при подаче его под погрузку. Нарушение этой обязанности перевозчика должно влечь для него ответственность за неисполнение согласованной заявки на перевозку.  В) Имея в виду, что некоторые грузоотправители могут иметь в своем распоряжении соответствующие вагоны, целесообразно рассмотреть уточнение формулировки 8 абзаца ст. 20, включив в него дополнительное предложение:  «Грузоотправитель по согласованию с перевозчиком может также оперативно (в пределах срока действия соответствующей заявки на перевозку грузов) заменить поданный ему перевозчиком неисправный (непригодный) вагон другим вагоном, имеющимся в его распоряжении». |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 1 | 2 | 3 |
| Статья 31 | По заявлению в письменной форме грузоотправителя или грузополучателя, если иная форма не предусмотрена соглашением сторон, перевозчик в порядке, установленном правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, может переадресовывать перевозимые грузы и порожние грузовые вагоны с изменением грузополучателя и (или) железнодорожной станции назначения. При этом переадресовка грузов, находящихся под таможенным контролем, проводится при наличии согласия соответствующего таможенного органа.  В случае, если перевозка грузов, в том числе находящихся под таможенным контролем, угрожает здоровью или жизни граждан, безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, экологической безопасности, изменение пункта назначения таких грузов проводится перевозчиком без согласования с соответствующим таможенным органом, грузоотправителем, грузополучателем с последующим незамедлительным их уведомлением.  Переадресовка грузов и порожних грузовых вагонов, в том числе следующих в прямом международном сообщении и непрямом международном сообщении, прямом и непрямом смешанном сообщении, осуществляется перевозчиком по согласованию с владельцами инфраструктур, в зонах деятельности которых проводится переадресовка или расположены железнодорожные приграничные передаточные станции, порт, предусмотренные маршрутом следования груза.  ~~За время простоя вагонов, контейнеров в ожидании переадресовки по не зависящим от перевозчика или владельца инфраструктуры обстоятельствам грузоотправителем, грузополучателем вносится плата за пользование вагонами, контейнерами по договору, если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации. В случае задержки переадресовки грузов по вине перевозчика плата за пользование вагонами, контейнерами не вносится.~~  За время простоя вагонов, контейнеров в ожидании переадресовки по причинам, зависящим от грузоотправителя (отправителя), грузополучателя (получателя), указанными лицами вносится перевозчику плата за пользование вагонами, контейнерами принадлежащими перевозчику, а также плата за занятие железнодорожных путей общего пользования железнодорожным подвижным составом независимо от его принадлежности. Соответственно перевозчиком вносится владельцу инфраструктуры плата за предоставление железнодорожных путей общего пользования для нахождения на них железнодорожного подвижного состава. Размеры указанных плат устанавливаются соглашением сторон, если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации.  Расходы перевозчика, возникающие в связи с переадресовкой грузов, возмещаются грузоотправителем или грузополучателем, по инициативе которых осуществляется переадресовка грузов, в соответствии с договором.  Переадресовка воинских эшелонов (транспортов) осуществляется перевозчиками на основании заявок военно-транспортных органов. | А) Правилами исчисления сроков доставки грузов ЖД транспортом (п. 5.7.1) установлены 1 сутки для выполнения операций по оформлению переадресовки. По этой причине в ст. 31 следует уточнить время, за которое владелец инфраструктуры взимает плату за занятие ЖД путей общего пользования. А именно, после слов «в ожидании переадресовки» включить слова: «превышающее длительность выполнения операций по переадресовке, предусмотренную Правилами исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом» и далее – по тексту.  Б) По окончании дополнительного абзаца – восстановить предложение действующей редакции Устава ЖДТ РФ: «*В случае задержки переадресовки грузов по вине перевозчика плата за пользование вагонами, контейнерами не вносится»*.  В) Плата за занятие ЖД путей общего пользования, в том числе, и в случае сверхнормативного простоя вагонов в ожидании переадресовки, является разновидностью услуг инфраструктуры, оборот которых осуществляется в сфере естественной монополии. Поэтому она должна устанавливаться государственным регулятором. В настоящее время уровень таких ставок можно оценить по ставкам платы за использование железнодорожного пути в Тарифном руководстве № 3. Поэтому вместо последнего предложения в дополнительном абзаце предлагается включить: «Размеры указанных плат устанавливаются федеральным органом власти в области государственного регулирования естественных монополий». |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 1 | ~~2~~ | 3 |
| Статья 33 | Перевозчики обязаны доставлять грузы по назначению и в установленные сроки.  Сроки доставки грузов и правила исчисления таких сроков утверждаются федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области экономики. Грузоотправители, грузополучатели и перевозчики могут предусмотреть в договорах иной срок доставки грузов.  Исчисление срока доставки грузов начинается с 24 часов дня приема грузов для перевозки.  Дату приема грузов для перевозки и расчетную дату истечения срока доставки грузов, определенную исходя из правил перевозок грузов железнодорожным транспортом или на основании соглашения сторон, указывает перевозчик в транспортной железнодорожной накладной и выданных грузоотправителям квитанциях о приеме грузов.  Грузы считаются доставленными в срок, если до истечения указанного в транспортной железнодорожной накладной ~~и квитанции о приеме грузов срока доставки~~  срока доставки (с учетом корректировки в соответствии с правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом) перевозчик обеспечил выгрузку грузов на железнодорожной станции назначения или вагоны, контейнеры с грузами поданы для выгрузки грузополучателям или владельцам железнодорожных путей необщего пользования для грузополучателей.  Грузы считаются также доставленными в срок в случае их прибытия на железнодорожную станцию назначения до истечения указанного в транспортной железнодорожной накладной ~~и квитанции о приеме грузов срока~~  срока доставки (с учетом корректировки в соответствии с правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом)  и в случае, если последовавшая задержка подачи вагонов, контейнеров с такими грузами для выгрузки произошла вследствие того, что фронт выгрузки занят по зависящим от грузополучателя причинам, не внесены плата за перевозку грузов и иные причитающиеся перевозчику платежи или вследствие иных зависящих от грузополучателя причин, о чем составляется акт общей формы.  За несоблюдение сроков доставки грузов, за исключением указанных в части первой [статьи 29](#Par238) настоящего Устава случаев, перевозчик уплачивает пени в соответствии со [статьей 97](#Par627) настоящего Устава.  Порожние грузовые вагоны считаются доставленными в срок, если до истечения указанного в транспортной железнодорожной накладной срока доставки (с учетом корректировки в соответствии с правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом) перевозчик подал получателю уведомление о прибытии порожних грузовых вагонов на железнодорожную станцию назначения. | Дополнение в нескольких абзацах в виде фразы «*с учетом корректировки в соответствии с правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом»* следует исключить, так как все правомерные, обоснованные корректировки сроков доставки содержатся (должны содержаться) в Правилах исчисления сроков доставки, а не в каких-то иных разделах Правил перевозок грузов.  Б) Можно обсудить вариант уточнения действующей формулировки путем добавления слова «установленный» или «установленный Правилами исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом» (срок доставки), но действующая формулировка, в принципе лучше. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 1 | 4 | 5 |
| Статья 36 | По прибытии грузов на железнодорожную станцию назначения перевозчик обязан выдать грузы и транспортную железнодорожную накладную грузополучателю, который обязан оплатить причитающиеся перевозчику платежи и принять грузы.  Грузополучатель может отказаться от принятия грузов в тех случаях, если качество грузов вследствие повреждения, порчи или  по иным причинам изменилось в такой степени, что исключается возможность частичного или полного использования таких грузов по назначению.  Получатель вправе отказаться от приема порожнего грузового вагона, прибывшего в его адрес под погрузку конкретного груза, если он не может быть использован под погрузку этого груза по причине технической неисправности или непригодности в коммерческом отношении. | Замечаний нет. Данное дополнение заслуживает поддержки.  Однако, при практическом применении этой новой нормы возникает правовая коллизия между этой новой нормой ст. 36 и новой нормой ст. 20, которая рассмотрена выше, а также действующими нормами ст. 94 (ответственность).  Ст. 36 дает право грузоотправителю отказаться от использования неисправного (непригодного) вагона для погрузки его груза. Казалось бы, грузоотправитель, имея согласованную заявку на перевозку (ст. 11) должен получить в таком случае другой вагон (исправный) от перевозчика, с которым он согласовал эту заявку (т.е., заключил с ним предварительный договор). Но согласно ст. 20 (новый абзац) грузоотправитель, воспользовавшийся своим правом (ст. 36, новый абзац), получает обязанность оперативного привлечения исправного вагона. И, более того, - в случае, если он эту, несвойственную ему обязанность не может выполнить в пределах срока действия согласованной заявки, то он еще и наказывается штрафом за невыполнение заявки на перевозку груза согласно ст. 94. То есть, грузоотправитель наказывается за использование своего законного права.  Эта коллизия должна быть разрешена путем исключения новой нормы в ст. 20, возлагающей на грузоотправителя обязанности по замене неисправных вагонов, поданных ему перевозчиком. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Статья 39 | 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.  Плата за пользование вагонами, контейнерами не взимается за время нахождения вагонов, контейнеров, не принадлежащих перевозчикам, в местах необщего пользования.  За время задержки принадлежащих перевозчику вагонов, контейнеров в пути следования, в том числе на промежуточных железнодорожных станциях, из-за неприема их железнодорожной станцией назначения по причинам, зависящим от грузополучателей, владельцев железнодорожных путей необщего пользования, обслуживающих грузополучателей своими локомотивами, указанные лица вносят перевозчику плату за пользование вагонами, контейнерами при условии, что задержка по указанным причинам привела к нарушению сроков доставки грузов.  Порядок оформления задержки вагонов, контейнеров в пути следования, в том числе на промежуточных железнодорожных станциях, а также в ожидании их подачи или приема на железнодорожной станции назначения устанавливается правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом.  Размер платы за пользование вагонами, контейнерами определяется договором, если иное не установлено законодательством Российской Федерации.  Оплачиваемое время за пользование вагонами, погрузка грузов в которые и выгрузка грузов из которых в местах общего пользования и в расположенных на железнодорожных станциях местах необщего пользования обеспечивается грузоотправителями, грузополучателями, исчисляется с момента фактической подачи вагонов к месту погрузки, выгрузки до момента получения перевозчиком от грузополучателей, грузоотправителей уведомлений о готовности вагонов к уборке.  Оплачиваемое время за пользование контейнерами, выдача, прием которых осуществляются в местах общего пользования, исчисляется с момента выдачи контейнеров с грузом грузополучателям для выгрузки или передачи грузоотправителям порожних контейнеров для их загрузки до момента возврата контейнеров на железнодорожные станции.  Оплачиваемое время за пользование вагонами, контейнерами для погрузки грузов, выгрузки грузов на железнодорожных путях необщего пользования определяется в соответствии с положениями [главы IV](#Par392) настоящего Устава.  Расчет платы за пользование вагонами рефрижераторных секций и вагонами в составе сцепов производится исходя из времени окончания погрузки грузов в последний вагон таких секций, сцепов, выгрузки грузов из него.  Грузоотправители, грузополучатели, владельцы железнодорожного пути необщего пользования, обслуживающие грузополучателей, грузоотправителей своими локомотивами, освобождаются от платы за пользование вагонами, контейнерами вследствие:  обстоятельств непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемии, которые вызвали перерыв движения на железнодорожном подъездном пути, и иных обстоятельств, при которых запрещено выполнять операции по погрузке, выгрузке грузов;  подачи перевозчиком вагонов, контейнеров в количестве, превышающем количество вагонов, контейнеров, установленное соответствующим договором.  За нахождение порожних или груженых вагонов, в том числе с контейнерами, или иного железнодорожного подвижного состава, независимо от их принадлежности, на железнодорожных путях общего пользования, в том числе в местах общего пользования, по причинам, не зависящим от владельца инфраструктуры, перевозчик вносит владельцу инфраструктуры плату за предоставление железнодорожных путей общего пользования для нахождения на них железнодорожного подвижного состава (далее – плата за простой вагонов в перевозочном процессе) в течение всего времени:  ожидания погрузки, выгрузки, подачи, приема вагонов, контейнеров;  нахождения вагонов под таможенными операциями, в том числе при выполнении работ по инициативе или указанию таможенных органов либо иных органов государственного контроля (надзора);  задержки вагонов в пути следования, в том числе на промежуточных железнодорожных станциях из-за неприема железнодорожной станцией назначения;  задержки вагонов, контейнеров под грузовыми операциями свыше технологического времени, установленного договорами для выполнения данных операций.  Если в указанных случаях вагоны находились на железнодорожных путях общего пользования, в том числе местах общего пользования, по причинам, зависящим от грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей), владельцев железнодорожных путей необщего пользования, указанные лица вносят перевозчику плату за занятие железнодорожных путей общего пользования железнодорожным подвижным составом, которая включает плату за простой вагонов в перевозочном процессе и другие затраты и расходы перевозчика, связанные с таким занятием. Если перевозчик является одновременно и владельцем инфраструктуры, то плата за занятие железнодорожных путей общего пользования железнодорожным подвижным составом вносится грузоотправителем (отправителем), грузополучателем (получателем), владельцем железнодорожных путей необщего пользования непосредственно владельцу инфраструктуры как перевозчику.  За время нахождения вне перевозочного процесса порожних вагонов на железнодорожных путях общего пользования, в том числе местах общего пользования, по причинам, зависящим от владельцев вагонов (в том числе перевозчиков, являющихся владельцами вагонов), указанные лица вносят владельцу инфраструктуры плату за предоставление железнодорожных путей общего пользования для нахождения на них железнодорожного подвижного состава, не задействованного в перевозочном процессе (далее – плата за простой вагонов вне перевозочного процесса).  Указанная плата не взимается с владельцев вагонов, являющихся владельцем инфраструктуры, на которой находятся данные вагоны.  Размеры указанных в настоящей статье плат определяются соглашением сторон, если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации.  Грузоотправители (отправители), грузополучатели (получатели), владельцы железнодорожных путей необщего пользования, обслуживающие грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей) своими локомотивами, освобождаются от плат, связанных с нахождением вагонов на железнодорожных путях, (занятием путей) в следующих случаях:  простой вагонов произошел по причинам, не зависящим от грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей), владельцев железнодорожных путей необщего пользования, или владельцев вагонов;  обстоятельства непреодолимой силы, военные действия, блокада, эпидемия вызвали перерыв движения на железнодорожном пути необщего пользования, а также иные обстоятельства, при которых запрещено выполнять операции по погрузке, выгрузке грузов;  вагоны не приняты к перевозке в связи с прекращением или ограничением приема к перевозке грузов, грузобагажа, порожних грузовых вагонов в случаях, предусмотренных статьей 29 настоящего Устава, по причинам, зависящим от перевозчика или владельца инфраструктуры. | А) В абзаце о простое под таможенными операциями после вносимого текста продолжить: «, превышающего сроки нахождения вагонов под таможенными операциями, установленные Правилами исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом»;  Б) В абзаце о задержках вагонов в пути следования после вносимого текста необходимо включить: «по причинам, зависящим от перевозчика, в случаях превышения установленных сроков доставки вагонов из-за указанной задержки»;  В) В шестом дополнительном абзаце происходит подмена отношений - ответственность перевозчика переносится на грузовладельцев. Если вагоны находятся в состоянии незавершенной перевозки, то, естественно, за все время нахождения их на ЖД путях общего пользования отвечает перевозчик. Но, если речь идет о вагонах, которые подаются (передаются) грузоотправителю или грузополучателю или владельцу железнодорожных путей необщего пользования (ЖДНОП), то в этой части эти субъекты (в отличие от перевозчика) отвечают не за все время нахождения вагонов на ЖД путях общего пользования, а только за то время, которое (по их вине) превышает сроки, предусмотренные Уставом ЖДТ РФ для уведомления о готовности вагонов к подаче (передаче) соответствующему субъекту согласно ст. 34 Устава ЖДТ РФ.  Поэтому в шестом добавляемом абзаце ст. 39 следует заменить его первое предложение на следующий текст: «За время нахождения на железнодорожных путях общего пользования, включая места общего пользования железнодорожных станций, по вине грузополучателей, грузоотправителей или владельцев железнодорожных путей необщего пользования поступивших в их адрес вагонов, превышающее время, предусмотренное ст. 34 настоящего устава или соответствующим договором для уведомления грузоотправителей, грузополучателей, владельцев железнодорожных путей необщего пользования об их подаче под погрузку, выгрузку и на отстой, грузоотправитель или грузополучатель, или владелец железнодорожного пути необщего пользования, по вине которого возникла задержка подачи (передачи) вагонов, вносят перевозчику плату за занятие железнодорожных путей общего пользования железнодорожным подвижным составом, которая включает плату за простой вагонов в перевозочном процессе».  В связи с этой поправкой необходимо во втором предложении шестого дополнительного абзаца после слов «… и владельцем инфраструктуры, то» включить слова: «в указанных случаях». Далее – по тексту, начиная со слова «плата».  Г) Упоминание *«и других затрат и расходов перевозчика, связанных с таким занятием»* следует исключить, так как отсутствуют достоверные сведения о размерах таких затрат, и в первичном учете невозможно обеспечить достоверное подтверждение непосредственной связи между затратами у перевозчика и временем задержки вагонов;  Д) Плата за занятие вагонами ЖД путей общего пользования, в том числе, и в случаях, перечисленных в дополнениях к ст. 39, является разновидностью услуг инфраструктуры, оборот которых осуществляется в сфере естественной монополии. Поэтому она должна устанавливаться государственным регулятором. Причем, ставки платы должны соответствовать ставкам платы за использование инфраструктуры ЖДТ. В настоящее время уровень таких ставок можно оценить по ставкам платы за использование железнодорожного пути в Тарифном руководстве № 3. Поэтому вместо девятого дополнительного абзаца предлагается включить: «Размеры указанных плат устанавливаются федеральным органом власти в области государственного регулирования естественных монополий»;  Е) В десятом дополнительном абзаце после слов «… на железнодорожных путях» включить слова «общего пользования»;  Ж) Поскольку в данную статью Устава ЖДТ РФ вносятся положения, регулирующие вопросы занятия вагонами ЖД путей общего пользования, то необходимо в этой же статье отразить положения, регламентирующие размещение вагонов на ЖД путях необщего пользования.  В этой связи целесообразно включить в ст. 39 дополнительные 4 абзаца следующего содержания:  «За время задержки по вине оператора или владельца вагонов уборки этих вагонов с железнодорожных путей необщего пользования на станцию примыкания спустя 24 часа после их выгрузки и очистки, эти лица (оператор или владелец вагонов) вносят владельцу железнодорожных путей необщего пользования, на которых находятся указанные вагоны, плату за занятие железнодорожных путей необщего пользования. Размер этой платы определяется в договоре между оператором (владельцем) вагонов и владельцем железнодорожных путей необщего пользования, если иное не установлено законодательством.  За время нахождения вне перевозочного процесса порожних вагонов на железнодорожных путях необщего пользования по причинам, зависящим от владельцев вагонов (в том числе перевозчиков, являющихся владельцами вагонов), указанные лица вносят владельцу железнодорожных путей необщего пользования плату за предоставление этих путей для нахождения на них железнодорожного подвижного состава, не задействованного в перевозочном процессе (плата за занятие железнодорожных путей необщего пользования).  Указанная плата не взимается с владельцев вагонов, являющихся владельцами железнодорожных путей необщего пользования, на которых находятся данные вагоны.  Размеры платы за занятие железнодорожных путей необщего пользования определяются в договоре между оператором (владельцем) вагонов и владельцем железнодорожных путей необщего пользования, если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации». |
|

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 1 | 2 | 3 |
| Статья 44 | После выгрузки грузов, грузобагажа вагоны, контейнеры в соответствии с правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом должны быть очищены внутри и снаружи, с них должны быть сняты приспособления для крепления, за исключением несъемных приспособлений для крепления, а также должны быть приведены в исправное техническое состояние несъемные инвентарные приспособления для крепления (в том числе турникеты) или грузополучателем (получателем), или перевозчиком - в зависимости от того, кем обеспечивалась выгрузка грузов, грузобагажа.  После выгрузки грузов, грузобагажа порожние вагоны, контейнеры в случаях, установленных правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, должны быть закрыты с обязательной установкой разрешенного к применению типа закрутки стороной, обеспечивавшей выгрузку вагонов, контейнеров.  После выгрузки животных, птицы, сырых продуктов животного происхождения промывка, ветеринарно-санитарная обработка крытых и изотермических вагонов обеспечиваются перевозчиками за счет грузополучателей (получателей), промывка, ветеринарно-санитарная обработка специализированных вагонов, контейнеров - грузополучателями, если иное не установлено соглашением сторон.  После выгрузки грузополучателями имеющих отвратительный запах и загрязняющих вагоны грузов вагоны промываются грузополучателями. Перечень таких грузов устанавливается федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.  Промывка, ветеринарно-санитарная обработка крытых и изотермических вагонов после выгрузки продовольственных и скоропортящихся грузов, перечень которых устанавливается правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, обеспечиваются перевозчиками за счет грузополучателей (получателей), специализированных вагонов, контейнеров - грузополучателями, если иное не установлено соглашением сторон.  После выгрузки опасных грузов в случаях, предусмотренных правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, грузополучатели за свой счет обязаны провести промывку и дезинфекцию вагонов, контейнеров.  Основные требования к очистке вагонов, контейнеров и критерии такой очистки определяются правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом.  При отсутствии у грузополучателей (получателей) возможностей для промывки вагонов их промывку могут обеспечивать перевозчики либо иные юридические лица или индивидуальные предприниматели в соответствии с договором. Обеззараживание грузов и транспортных средств проводится грузополучателями или соответствующими органами государственного контроля (надзора).  При нарушении требований, указанных в настоящей статье, перевозчики имеют право не принимать от грузополучателей (получателей) после выгрузки или слива вагоны, контейнеры впредь до выполнения указанных требований. С грузополучателей (получателей) в таких случаях взимается плата за пользование вагонами, контейнерами за все время их задержки.  После выгрузки грузов из вагонов, не принадлежащих перевозчику, в местах общего пользования владелец вагонов, который был указан в транспортной железнодорожной накладной на перевозку выгруженного груза, или грузополучатель по указанию этого владельца вагонов обязан в течение двадцати четырех часов с момента выгрузки обеспечить уборку порожних вагонов, не принадлежащих перевозчику, с железнодорожных путей общего пользования или предъявить такие вагоны, контейнеры для перевозки.  По истечении двадцати четырех часов с момента выгрузки грузов (контейнеров) из вагонов, не принадлежащих перевозчику, владелец вагонов, который был указан в транспортной железнодорожной накладной на перевозку выгруженного в месте общего пользования груза (контейнера), вносит плату за простой вагонов вне перевозочного процесса, предусмотренную статьей 39 настоящего Устава, за все время нахождения таких вагонов на железнодорожных путях общего пользования с момента выгрузки грузов (контейнеров).  Если в течение трех суток с момента выгрузки грузов (контейнеров) из вагонов владелец вагонов не обеспечил уборку вагонов из мест общего пользования или не обеспечил в установленном порядке предъявление таких вагонов для перевозки, плата за простой вагонов вне перевозочного процесса взимается в пятикратном размере за каждые последующие сутки после третьих суток с момента выгрузки грузов (контейнеров). | Дополнения в ст. 44 составлены так, что непонятно, должны ли владельцы вагонов (или уполномоченные ими грузоотправители) оплачивать простой вагонов от момента окончания выгрузки до окончания 24-часового периода от момента подачи вагонов под выгрузку, если выгруженные вагоны были убраны из мест общего пользования? Эта неопределенность допускает отрицательный ответ на этот вопрос. Тогда правомерно принять как общее правило, что за вагоны, находящиеся под выгрузкой на местах общего пользования, плата за занятие ими ЖД путей общего пользования не взимается в течение первых 24 часов от момента начала выгрузки грузов из них.  Поэтому предлагается: в 3 дополнительном абзаце заменить слова: *«с момента выгрузки грузов (контейнеров)»* на слова: «начиная с 25 часа по окончании выгрузки грузов (контейнеров)». |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 1 | 2 | 3 |
| Статья 58 | Договоры на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования и договоры на подачу и уборку вагонов должны учитывать технологию функционирования железнодорожной станции, к которой примыкает железнодорожный путь необщего пользования, и технологию функционирования железнодорожного пути необщего пользования, а в соответствующих случаях единые технологические процессы, порядок разработки и утверждения которых устанавливается правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом. Указанными договорами устанавливаются порядок подачи и уборки вагонов, а также технологические сроки оборота вагонов, контейнеров на железнодорожных путях необщего пользования, технологическое время, связанное с подачей вагонов к местам погрузки, выгрузки грузов и уборкой вагонов с этих мест, а также технологические нормы погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов. Порядок разработки и определения технологических сроков оборота вагонов, контейнеров, а также технологических норм погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов устанавливается федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.  В случаях, если по прибытии составов или групп вагонов (груженых или порожних) грузоотправители, грузополучатели или обслуживающий грузополучателей, грузоотправителей своими локомотивами владелец железнодорожного пути необщего пользования выполняют своими средствами технологические операции, которые являются обязанностью перевозчика, время на выполнение этих операций не включается в оплачиваемое время пользования вагонами. Продолжительность этих операций оговаривается в договоре на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или в договоре на подачу и уборку вагонов.  ~~За работу локомотивов, принадлежащих перевозчикам, по подаче и уборке вагонов перевозчиками взимается сбор с грузоотправителей, грузополучателей, владельцев железнодорожных путей необщего пользования по договору, если иное не установлено законодательством Российской Федерации.~~  За подачу и уборку перевозчиком вагонов по принадлежащим ему железнодорожным путям необщего пользования с грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей), владельцев других железнодорожных путей необщего пользования перевозчиком взимается сбор, включающий плату за работу локомотива, принадлежащего перевозчику, и плату за использование при подаче и уборке вагонов железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего перевозчику.  За подачу и уборку перевозчиком вагонов по не принадлежащим ему железнодорожным путям необщего пользования с грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей) перевозчиком взимается сбор, включающий плату за работу локомотива, принадлежащего перевозчику.  Если подача и уборка вагонов по железнодорожным путям необщего пользования, принадлежащим перевозчику, осуществляется локомотивом владельца железнодорожных путей необщего пользования или иного лица, с грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей) и указанных владельцев железнодорожных путей необщего пользования или иных лиц перевозчиком взимается плата за использование железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего перевозчику.  Размеры сбора и платы устанавливаются соглашением сторон, если иное не установлено законодательством Российской Федерации. | А) В 1-м дополнительном абзаце непонятно для чего перечисляются грузоотправители, грузополучатели и владельцы ЖДНОП как плательщики сбора за подачу и уборку вагонов. Получается, что платить должны и те из них, которым подаваемые вагоны не предназначены.  Поэтому необходимо после слов «владельцев других железнодорожных путей необщего пользования» включить: «которым подаются (от которых убираются) вагоны, подаваемые (убираемые) перевозчиком».  Б) Аналогично и во 2-м дополнительном абзаце: после слов «с грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей)» включить: «которым подаются (от которых убираются подаваемые (убираемые) вагоны»  В) В 3-м дополнительном абзаце слово «перевозчик» (который является одновременно владельцем железнодорожного пути необщего пользования) не играет никакой роли, так как это лицо в данном случае выступает не как перевозчик грузов по инфраструктуре общего пользования, а как владелец ЖДНОП. Поэтому присваивать в данном случае перевозчику особые прерогативы в вопросах подачи и уборки вагонов по сравнению с другими владельцами ЖДНОП неправомерно. Да и, вообще говоря, подаваемый и убираемый вагон (с грузом или порожний) может быть доставлен на станцию назначения не тем перевозчиком, который владеет ЖДНОП, а другим перевозчиком.  В этой связи в 3 дополнительном абзаце «перевозчик» должен быть заменен на «владельца ЖДНОП», по путям которого осуществляется подача и уборка вагонов за тягой, не принадлежащей данному владельцу ЖДНОП. Предлагается следующая редакция 3 дополнительного абзаца: «Если подача и уборка вагонов по железнодорожным путям необщего пользования, осуществляется не локомотивом владельца железнодорожных путей необщего пользования, а локомотивом иного лица, то с того лица, которое осуществляет подачу и уборку вагонов по не принадлежащим ему железнодорожным путям необщего пользования, владельцем указанных железнодорожных путей необщего пользования взимается плата за использование принадлежащего ему железнодорожного пути необщего пользования».  Эта редакция будет, в том числе, охватывать и тот случай, который описан в 3-м дополнительном абзаце ст. 58. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 1 | 2 | 3 |
| Статья 63 | Владелец инфраструктуры и перевозчик с согласия грузоотправителя, грузополучателя, владельца железнодорожного пути необщего пользования в соответствии с договорами могут использовать за плату, в том числе для проведения маневровых работ и временного размещения вагонов, принадлежащий им железнодорожный путь необщего пользования, а также принадлежащий владельцу инфраструктуры и расположенный на территории грузоотправителя или грузополучателя железнодорожный путь необщего пользования. При использовании такого пути без указанного согласия владельцы инфраструктур и перевозчики несут ответственность в размере, равном установленному [статьей 99](#Par636) настоящего Устава размеру ответственности за использование вагонов без согласия владельцев.  Если подача, уборка вагонов для контрагентов, иных грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей) осуществляются локомотивами перевозчика владельца железнодорожных путей необщего пользования по не принадлежащим им железнодорожным путям необщего пользования владелец этих путей обязан предоставить указанным лицам возможность такой подачи, уборки за счет обслуживаемого контрагента, грузоотправителя (отправителя), грузополучателя (получателя) на условиях договора, заключаемого владельцем таких путей и контрагентом, грузоотправителем (отправителем), грузополучателем (получателем), в чьих интересах осуществляется подача и уборка вагонов | А) В силу действующей редакции статьи 63, которая сохраняется и при внесении в эту статью предлагаемых изменений, любое занятие железнодорожного пути необщего пользования без согласия владельца этого ЖДНОП в соответствии с договором между ними неправомерно и наказывается штрафом по ст. 99 Устава.  Важным для правильного понимания рассматриваемых отношений является положение ст. 55 Устава железнодорожного транспорта РФ: «*При отсутствии у владельца железнодорожного пути необщего пользования локомотива подача и уборка вагонов, маневровая работа на таком железнодорожном пути осуществляются локомотивом, принадлежащим перевозчику*». То есть, закон четко определяет ситуацию, когда владелец ЖДНОП имеет право не выполнять подачу и уборку вагонов и маневровые работы, - когда у него нет собственного локомотива. Соответственно, когда такой локомотив у него имеется, владелец ЖДНОП, примыкающего к инфраструктуре общего пользования, обязан выполнять указанные работы.  Поэтому и подача-уборка вагонов по путям данного ЖДНОП локомотивом, не принадлежащим владельцу данного ЖДНОП (если у владельца ЖДНОП локомотивы имеются), возможна только при наличии указанного согласия со стороны владельца ЖДНОП.  Использование ЖДНОП сторонним владельцем локомотива (в частности, перевозчиком) требует подготовки, так как необходимо подтвердить исправное состояние локомотива, готовность экипажа, в том числе, знание Инструкции по движению и по сигнализации (или местной инструкции), действующей на данном ЖДНОП. Необходимо также согласование порядка действий владельца ЖДНОП и организации, подающей и убирающей вагоны сторонним локомотивом, при наступлении аварийных ситуаций, а также совместных действий по обеспечению безопасности перевозок, сохранности грузов и подвижного состава.  Поэтому организация, которая готова оказывать услуги подачи и уборки вагонов, не будучи владельцем ЖДНОП (в том числе, перевозчик), должна заключить с владельцем ЖДНОП договор на использование принадлежащего ему пути, в котором, в частности следует отразить:  - требования к локомотивам, используемым для подачи и уборки вагонов;  - требования к персоналу, обеспечивающему управление локомотивами, используемыми на данном ЖДНОП;  - порядок оперативного управления движением подачей и уборкой вагонов;  - объем операций по подаче и уборке вагонов;  - стоимость услуги по использованию ЖДНОП для подачи и уборки вагонов  и др.  Такой состав вопросов, которые необходимо учитывать при выдаче стороннему лицу разрешения на подачу и уборку вагонов, исключает какой-либо упрощенный порядок выдачи разовых разрешений. Обеспечение согласованной работы владельца ЖДНОП и перевозчика возможно только при заключении соответствующего договора.  Б) В дополнительном (новом) абзаце устанавливается обязанность контрагента, которому подает и убирает вагоны некая организация, использующая локомотивы, не принадлежащие владельцу ЖДНОП (конкретно назван перевозчик, но, в данном отношении это не имеет значения), оплачивать владельцу ЖДНОП использование принадлежащих ему путей этой организации, осуществляющей подачу и уборку вагонов. То есть, создается искусственное усложнение отношений и расчетов: услугу контрагенту оказывает третье лицо (организация, подающая и убирающая вагоны), но оплачивать часть этой услуги (использование путей) контрагент должен будет не тому, с кем у него договор на оказание услуг по подаче и уборке вагонов, а владельцу ЖДНОП, с которым у него по данной услуге прямых отношений нет. Такая усложненная схема отношений чревата технологическими сбоями и конфликтами по поводу неполной, неточной и несвоевременной оплаты предоставленных услуг.  Кроме того, такая схема взаимоотношений означает, что договор двух лиц (организации, подающей и убирающей вагоны и владельца ЖДНОП) порождает обязательства для третьего лица (контрагента данного ЖДНОП). Однако, такие схемы прямо запрещены ст. 308 ч. I ГК РФ, в которой установлено, что соглашение двух лиц не может порождать обязательства для третьих лиц, не являющихся участниками такого соглашения.  Следовательно, для нормальной работы организации, подающей и убирающей вагоны по не принадлежащему ей ЖДНОП, она должна заключить соответствующий договор с владельцем ЖДНОП, включающий, в том числе, порядок оплаты услуг по предоставлению этой организации доступа на ЖДНОП и оказание ей услуг по использованию ЖДНОП для подачи и уборки вагонов. Также должны быть указаны объемы операций по подаче и уборке вагонов, которые собирается выполнять организация, заключающая договор с владельцем ЖДНОП.  В) С учетом изложенных положений законодательства, предлагается сформулировать вновь вносимые дополнения в следующей редакции:  «Перевозчик или иная организация, располагающая на законном основании маневровыми локомотивами, которые соответствуют техническим и технологическим требованиям их эксплуатации на железнодорожном пути необщего пользования, может осуществлять подачу и уборку вагонов грузоотправителям, грузополучателям, обслуживаемым этим железнодорожным путем необщего пользования на основании договора, заключаемого между владельцем железнодорожного пути необщего пользования и организацией, располагающей маневровыми локомотивами, при наличии ходатайства от грузоотправителей, грузополучателей, обслуживаемых данным железнодорожным путем необщего пользования.  Существенными условиями такого договора являются:  - требования к локомотивам, используемым для подачи и уборки вагонов;  - требования к персоналу, осуществляющему управление локомотивами, используемыми на данном железнодорожном пути необщего пользования;  - порядок оперативного управления движением при подаче и уборке вагонов;  - порядок действий сторон при возникновении аварийных ситуаций в процессе подачи и уборки вагонов локомотивами, не принадлежащими владельцу железнодорожного пути необщего пользования;  - объем операций по подаче и уборке вагонов конкретному грузоотправителю, грузополучателю, который передается для обслуживания локомотивами сторонней организации;  - стоимость услуги по предоставлению железнодорожного пути необщего пользования для подачи и уборки вагонов;  - порядок расчетов между владельцем железнодорожного пути необщего пользования и организацией, осуществляющей подачу и уборку вагонов,  а также другие технические, технологические и организационные вопросы по соглашению сторон договора.  К договору также должно прилагаться ходатайство заинтересованных грузоотправителей, грузополучателей, обслуживаемых данным железнодорожным путем необщего пользования». |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 1 | ~~4~~ | 5 |
| Статья 94 | ~~Основаниями для возникновения ответственности грузоотправителя за невыполнение принятой заявки являются:~~  ~~неиспользование поданных вагонов, контейнеров;~~  ~~неподача вагонов, контейнеров перевозчиком по причинам, зависящим от грузоотправителя, в том числе невнесение им платы за перевозку грузов и иных причитающихся перевозчику платежей, если иной порядок внесения этой платы не предусмотрен соглашением сторон;~~  ~~отказ грузоотправителя от предусмотренных заявкой вагонов, контейнеров;~~  ~~отсутствие собственных или арендованных и предусмотренных в заявке вагонов, контейнеров по причинам, зависящим от грузоотправителя или организации, с которой у грузоотправителя заключен договор, регламентирующий обеспечение такими вагонами, контейнерами.~~  ~~Основанием для возникновения ответственности перевозчика за невыполнение принятой заявки является неподача грузоотправителю под погрузку вагонов, контейнеров в установленное время или подача под погрузку вагонов, контейнеров, непригодных для перевозок грузов.~~  Основаниями для возникновения ответственности грузоотправителя за полное или частичное невыполнение принятой заявки являются:  непредъявление к перевозке предусмотренного принятой заявкой количества груза в тоннах (если перевозка установлена в вагонах и тоннах) или количества контейнеров (если перевозка установлена в контейнерах), в том числе по причине необеспечения замены вагонов в случае, установленном статьей 20 настоящего Устава;  неподача вагонов, контейнеров перевозчиком по причинам, зависящим от грузоотправителя, в том числе по причине невнесения им платы за перевозку грузов и иных причитающихся перевозчику платежей, если иной порядок внесения этой платы не предусмотрен соглашением сторон;  отказ грузоотправителя от предусмотренных заявкой вагонов, контейнеров;  отсутствие не принадлежащих перевозчику и предусмотренных в заявке вагонов, контейнеров по причинам, зависящим от грузоотправителя или организации, с которой у грузоотправителя заключен договор, регламентирующий обеспечение такими вагонами, контейнерами.  Основанием для возникновения ответственности перевозчика за невыполнение принятой заявки является неподача по вине перевозчика грузоотправителю под погрузку вагонов, контейнеров в количестве, предусмотренном согласованной заявкой, или подача под погрузку принадлежащих перевозчику вагонов, контейнеров, непригодных для перевозок конкретного груза.  Грузоотправитель и перевозчик несут ответственность за невыполнение принятой заявки в виде штрафа в следующих размерах:  в отношении грузов, перевозка которых установлена в вагонах и тоннах, - 0,1 размера минимального размера оплаты труда за каждую непогруженную тонну груза;  в отношении грузов, перевозка которых установлена в контейнерах, - 0,5 размера минимального размера оплаты труда за каждый контейнер массой брутто до 5 тонн включительно, минимального размера оплаты труда за каждый контейнер массой брутто от 5 до 10 тонн включительно, двукратного размера минимального размера оплаты труда за каждый контейнер массой брутто свыше 10 тонн.  За неподачу перевозчиком рефрижераторных вагонов, транспортеров в соответствии с принятой заявкой или за неиспользование грузоотправителем поданных рефрижераторных вагонов, транспортеров либо за отказ грузоотправителя от выделенных в установленном порядке рефрижераторных вагонов, транспортеров с перевозчика или грузоотправителя взыскивается штраф в размере 0,2 размера минимального размера оплаты труда за каждую непогруженную тонну груза.  Перевозчик несет ответственность за неподачу вагонов, контейнеров для выполнения заявки, за исключением случаев, если неподача вагонов, контейнеров была допущена по вине грузоотправителя.  Ответственность перед перевозчиком за невыполнение принятой заявки несет грузоотправитель, в том числе в случае, если обязанность по подаче данному грузоотправителю вагонов, контейнеров несет владелец железнодорожного пути необщего пользования.  Грузоотправитель также уплачивает перевозчику сбор за непредъявление грузов для перевозки на указанную в заявке железнодорожную станцию назначения в следующих размерах:  в отношении грузов, перевозка которых установлена в вагонах и тоннах, - 0,04 размера минимального размера оплаты труда за каждую непогруженную тонну груза;  в отношении грузов, перевозка которых установлена в контейнерах, - 0,2 размера минимального размера оплаты труда за каждый контейнер массой брутто до 5 тонн включительно, 0,4 размера минимального размера оплаты труда за каждый контейнер массой брутто от 5 до 10 тонн включительно, минимального размера оплаты труда за каждый контейнер массой брутто свыше 10 тонн. Указанный сбор не взимается в случаях, если перевозка грузов должна была осуществляться в вагонах, контейнерах, не принадлежащих перевозчику.  Штраф за невыполнение принятой заявки взыскивается независимо от платы за пользование вагонами, контейнерами.  В случае, если грузоотправитель предупредит перевозчика о неиспользовании вагонов, контейнеров не менее чем за два дня до дня погрузки грузов, размер штрафа снижается на одну треть.  Штраф за невыполнение принятой заявки по железнодорожным линиям, имеющим узкую колею, взыскивается в размере 50 процентов штрафа, размер которого установлен настоящей статьей.  В случае неправомерного отказа в согласовании заявки, поданной в соответствии с требованиями настоящего Устава и правил перевозок грузов железнодорожным транспортом, перевозчик несет ответственность, предусмотренную договором об организации перевозок грузов. | А) По второму дополнительному абзацу.  Согласно действующим положениям ст. 20 Устава ЖДТ РФ, которые сохраняют свое действие и при включении в данную статью предлагаемых в нее дополнений, ответственность за техническую и коммерческую исправность вагонов, подаваемых под погрузку несет перевозчик. Это предусмотрено, в частности, в абзаце 2 ст. 20 (обязанность перевозчика проверять техническую исправность подаваемых вагонов и подавать под погрузку исключительно - исправные вагоны), а также в абзаце 8 этой же статьи, в которой обязанность замены неисправного вагона (любой принадлежности) является обязанностью перевозчика.  Это дополнение также не соответствуют положениям ст. 791 ч. II ГК РФ (Подача транспортных средств, погрузка и выгрузка грузов), в которой установлено, что  *«Перевозчик обязан подать отправителю груза под погрузку в срок, установленный принятой от него заявкой (заказом), договором перевозки или договором об организации перевозок, исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза.*  *Отправитель груза вправе отказаться от поданных транспортных средств, не пригодных для перевозки соответствующего груза*».  Таким образом, ГК РФ возлагает ответственность за подачу под погрузку исправных транспортных средств (в частности, вагонов) на перевозчика, а не на грузоотправителя. Причем, в данном положении ГК РФ нет отсылки к транспортным уставам и кодексам. То есть, ГК РФ не предоставляет в данном отношении возможности Уставу ЖДТ РФ изменять состав лиц в данном отношении, распределение между ними прав и обязанностей.  Обязанность иметь на законном основании вагоны для перевозок грузов законом «О железнодорожном транспорте в РФ» возложена на перевозчика (ст. 12). С другой стороны, грузоотправитель никакими нормами законодательства не обязывается к исполнению этих функций перевозчика. Следовательно, грузоотправитель, который не несет на себе обязанностей по эксплуатации грузовых вагонов для перевозок в сфере обращения, не может законом обязываться к выполнению функций по замене неисправных вагонов на исправные и нести имущественную ответственность в виде штрафов за то, что он не исполняет чужих функций (перевозчика).  В этой связи 2-й дополнительный абзац, вносимый законопроектом, следует отклонить.  Б) Согласно ст. 30 Устава ЖДТ РФ, «*При несвоевременном внесении грузоотправителем (отправителем) указанной платы и иных причитающихся перевозчику платежей за предыдущую перевозку грузов, грузобагажа прием грузов, грузобагажа для перевозки и подача вагонов, контейнеров не проводятся, если иное не предусмотрено настоящим Уставом или соглашением сторон»*.  Таким образом, нарушением порядка оплаты перевозок, которое влечет за собой неподачу вагонов перевозчиком (о чем идет речь в 3-м дополнительном абзаце), является невнесение перевозчику помимо платы за данную перевозку не вообще каких-то «причитающихся перевозчику платежей», а конкретно, - «причитающихся перевозчику платежей за предыдущую перевозку грузов, грузобагажа».  В этой связи в 3-м дополнительном абзаце слова *«и иных причитающихся перевозчику платежей»* следует заменить на слова: «и иных причитающихся перевозчику платежей за предыдущую перевозку грузов, грузобагажа».  В) В 5-м дополнительном абзаце требуется конкретизировать смысл слова *«отсутствие»* (вагонов).  Предлагается заменить его на слова: «не передача в распоряжение перевозчика для подачи под погрузку».  Г) В 6-м дополнительном абзаце следует исключить слова *«принадлежащих перевозчику»* (неисправных вагонов), так как при введении такой нормы закона оказывается возможным, в принципе, подача под погрузку неисправных вагонов, если эти вагоны не принадлежат перевозчику.  Это положение не соответствуют требованиям ст. 791 ч. II ГК РФ (Подача транспортных средств, погрузка и выгрузка грузов), в которой установлено, что *«Перевозчик обязан подать отправителю груза под погрузку в срок, установленный принятой от него заявкой (заказом), договором перевозки или договором об организации перевозок, исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза.*  *Отправитель груза вправе отказаться от поданных транспортных средств, не пригодных для перевозки соответствующего груза*».  Таким образом, ГК РФ возлагает ответственность за подачу под погрузку исправных транспортных средств (в частности, вагонов) на перевозчика.  Кроме того, эта ситуация явно противоречит требованиям соблюдения безопасности перевозок и должна быть исключена.  Перевозчик, который перед подачей вагонов под погрузку проводит их технический осмотр, обязан отвечать за их техническую исправность и коммерческую пригодность. |