



Некоммерческое партнерство операторов
железнодорожного подвижного состава

309511, Белгородская обл.,
г. Старый Оскол,
мкр. Ольминского, д. 10 "а", 2-й этаж,
тел.: 8 (4725) 37-81-40, факс: 8 (4725) 37-81-42
e-mail: npogdps1@gmail.com
www.npogdps.com

ОКПО 67190487 ОГРН 1103100001465
ИНН/КПП 3128078077/312801001

ФАС России
Рег. номер: 50715-ЭП/3
Зарегистрирован: 27.06.2013



Исх. №143 от 24.06.2013

Заместителю руководителя ФАС РФ
по железнодорожному транспорту
Голомолзину А.Н.

*«Мнение НП ОЖДПС касательно предложения о
введение в практику принципов формирования
и предполагаемого размера платы, подлежащей
взиманию за простой вагонов, не принадлежащих
перевозчику на путях общего пользования»*

Основным итогом реформирования железнодорожного транспорта на сегодняшний день является полная ликвидация инвентарного парка вагонов, и осуществление всех перевозок исключительно вагонами, не принадлежащими перевозчику – частными вагонами. При этом законодательная база, регулирующая взаимоотношения между владельцами различных инфраструктур и операторскими компания практически не сформирована. Данные правоотношения большей частью регулируются договорами и сложившимися обычаями.

Однако ряд острых вопросов в связи с их потенциально конфликтным характером должен быть решен не иначе как законодательным путем. К таким вопросам относится предложение ОАО «РЖД» о необходимости уплаты операторами и иными собственниками вагонов денежных средств за занятие инфраструктуры общего пользования.

По нашему глубокому убеждению, прежде чем вносить изменения в действующее законодательство, необходимо определиться с характером и последствиями реализации самой идеи – взимание платы за простой с владельцев вагонов.

Количественные размеры вагонного парка, имеющегося сейчас в России, всеми единодушно признаны профицитными. Средний возраст вагонного парка – 15,5 лет, что позволяет считать вагонный парк относительно новым. Эти данные говорят о том, что в течение последних 10-ти лет на сети ОАО «РЖД» более созданы условия, которые очень благотворно сказались на привлечении частных инвестиций в увеличение и обновление вагонного парка. Таким образом, ужесточение правил работы собственников подвижного состава способно в будущем сократить инвестиции в вагонный парк, что может вылиться в дефицит погрузочных ресурсов и падение погрузки.

Сегодняшнее положение ОАО «РЖД» в технологической цепочке организации перевозки грузов характеризуется как «перевозчик без вагонов». Отсутствие собственного вагонного парка с одной стороны лишает ОАО «РЖД» маневренности, а с другой

освобождает от бремени содержания вагонного парка. При этом, ОАО «РЖД» важно осознать свою технологическую зависимость от владельцев вагонов – операторов и собственников подвижного состава. Отсутствие вагонного парка в необходимом количестве или необходимом качестве автоматически сказывается на сокращении объемов погрузки ОАО «РЖД», выливаясь затем в падение их доходов. Т.е. ОАО «РЖД» не могут быть не озабочены созданием условий для постоянного наличия на сети вагонов в достаточном для перевозок количестве, разных типов и удовлетворительного качества. Взыскание платы за простой вагонов на путях общего пользования в ожидании этими вагонами погрузки способно превратиться в мощнейший сдерживающий фактор к направлению вагонов под погрузку грузоотправителям, имеющих слабое путевое развитие или меняющийся объем погрузки. Плата за простой является дополнительной финансовой нагрузкой на операторов, которая, если не будет переложена на грузовладельцев, просто увеличит затраты операторских компаний, что недопустимо в сегодняшних условиях резкого снижения рентабельности операторского бизнеса, когда ряд операторских компаний находятся на грани разорения.

Любые финансовые меры ответственности должны носить компенсационный характер, а не являться дополнительным источником заработка для лица, чьи интересы были ущемлены.

ОАО «РЖД», настаивая на введение платы за занятие инфраструктуры, не представляет убедительных доказательств возникновения своих расходов в данном случае. В качестве доказательств можно было бы рассматривать дополнительные, не предусмотренные регламентами маневровые работы с порожним подвижным составом на путях общего пользования, передислокацию вагонов для отстоя на менее загруженные станции. Однако во многих случаях таких расходов просто нет. Надо учитывать, что в последние годы общее число грузоотправителей на сети неизменно сокращалась. Пять месяцев этого года фиксируется падение погрузки. С учетом этих тенденций логично появление свободных мощностей инфраструктуры. Поэтому сказать, что располагающиеся на станционных путях порожние вагоны во всех случаях осложняют работу перевозчика нельзя. Для этого необходимо проведение независимого анализа ситуации с выяснением наиболее грузонапряженных участков, где отсутствуют свободные мощности инфраструктуры и, где наличие порожних вагонов действительно резко нарушает ритмичность работы железнодорожного транспорта. В случае введения платы за простой вагонов по всей инфраструктуре мы создаем для ОАО «РЖД» стимулы получения доходов не от основной деятельности – организация перевозочного процесса, а от деятельности, направленной исключительно на дисциплинирующе-репрессивное воздействие на иных участников перевозочного процесса. Легкость получения данной платы может оказаться предпочтительнее деятельности по осуществлению грузовых перевозок. В такой ситуации интересы ОАО «РЖД» вступают в противоречие с интересами грузоотправителей и операторов подвижного состава, как лиц, заинтересованных исключительно в перевозках грузов.

Говоря о плате за занятие инфраструктуры, мы опускаем возможность использования иных мер воздействия на собственников вагонов, которые могут быть не менее эффективны и более справедливы. Например, принудительная передислокация неиспользуемого в течение определенного времени парка, или размещение информации о

компаниях-операторах, не оформляющих свои вагоны, на публичных информационных ресурсах, вроде сайта ОАО «РЖД».

Причина того, что в качестве способа воздействия на операторские компании рассматривается исключительно финансовый рычаг, заключается в желании перевозчика взять реванш за многочисленные претензии в связи с просрочкой доставки порожних вагонов массово, выставляемых последние два года операторами. Выставление претензий за просрочки доставки порожних вагонов для операторов является на сегодня единственным цивилизованным и законным способом воздействия на перевозчика с целью понуждения его в дальнейшем к выполнению нормативных сроков доставки. Если бы речь шла об упорядочении работы частного парка, о стимулировании его оборота, то логично было бы поднять также вопрос о сверхнормативном занятии путей необщего пользования, поскольку такая проблема действительно существует.

Важно отметить неоднозначность правовых последствий, возникающих при введении платы за пользование путями.
 Занятие порожними вагонами путей общего пользования возникают в следующих случаях:

№	Описание случая	Причина возникновения	По чьей вине
	Несвоевременная уборка порожних вагонов с путей общего пользования локомотивом владельца подъездного пути	Нарушение договорных сроков уборки вагонов с путей общего пользования владельцем локомотива	Владелец подъездного пути
	Неприем, прибывших под погрузку или в отстой порожних вагонов на путь необщего пользования	Занятость путей владельца подъездного пути и (или) пути грузополучателя порожних вагонов. Неудовлетворительное техническое состояние путей или фронта погрузки владельца подъездного пути и (или) пути грузополучателя	Владелец подъездного пути, грузополучатель
	Отказ грузополучателя (в связи с полным или частичным аннулированием заявки на перевозку) от порожних вагонов, прибывших в адрес грузополучателя	Прекращение действия причин, побудивших заказать подвижной состав под погрузку	Грузополучатель
	Несвоевременное оформление разгруженных на путях общего пользования вагонов по причине отсутствия поданной отправителем вагона накладной (уведомления на порожний рейс)	Нарушение сроков, необходимых для оформления перевозочных документов, установленных приказом Минтранса РФ № 258 от 03.10.11	Собственник вагона
	Прибытие вагонов под погрузку в большем количестве, чем предусмотрено заявкой на перевозку	Заявление грузоотправителем под погрузку операторам большего, чем требуется количества вагонов	Грузополучатель (в случае отсутствия отказа от приема излишне прибывших вагонов).
	Прибытие вагонов под погрузку в количестве не превышающим заявку на перевозку, но превышающем количественные возможности погрузки грузоотправителем на дату прибытия вагонов.	Нарушение сроков доставки вагонов перевозчиком. Создание закрытой информационной среды, при которой операторы не могут принимать верных решений о заадресовке вагонов	Перевозчик
	Несвоевременное оформление разгруженных на путях общего пользования вагонов по причине несогласования	Перевозчик нарушает сроки согласования вовремя поданного уведомление на	Перевозчик

перевозчиком поданной отправителем вагона накладной (уведомления на порожний рейс)	отправление порожнего вагона, либо перевозчик немотивированно отказывает в согласовании уведомления на порожний рейс. Речь идет об уведомлении, поданном с соблюдением всех необходимых условий, в частности, с указанием номера заявки на перевозку грузов	
Несвоевременное оформление разгруженных на путях необщего пользования вагонов и выставленных на пути общего пользования по причине отсутствия поданной отправителем вагона накладной (уведомления на порожний рейс)	Нарушение сроков оформления перевозочных документов, по причинам зависящим от собственника вагона	Собственник вагона
Несвоевременное оформление разгруженных на путях необщего пользования и выставленных на пути общего пользования вагонов по причине несогласования перевозчиком поданной отправителем вагона накладной (уведомления на порожний рейс)	Перевозчик нарушает сроки согласования вовремя поданного уведомления на отправление порожнего вагона, либо перевозчик немотивированно отказывает в согласовании уведомления на порожний рейс. Речь идет об уведомлении, поданном с соблюдением всех необходимых условий, в частности, с указанием номера заявки на перевозку грузов	Перевозчик
Задержка с оформлением перевозчиком разгруженных на путях общего и необщего пользования вагонов, и подготовленных к отправке	Перевозчик практикует задержку согласование уведомления на порожний вагонов, поданного отправителем вагона вплоть до включения вагонов в состав поезда в целях соблюдения сроков доставки порожних вагонов	Перевозчик
Прибытие вагонов в отстой на пути общего пользования	Отсутствие погрузки, нежелание использовать вагон в перевозочном процессе	Собственник вагона
Остановка вагонов по требованию железнодорожной администрации	Подозрение на укомплектованность вагонов контрафактными деталями; признание вагонов потенциально опасными и пр.	Железнодорожная администрация

Из описания представленных ситуаций видно, что прямая вина собственников вагонов в занятие путей общего пользования возникает только в трех случаях:

- Несвоевременное оформление разгруженных на путях общего пользования вагонов по причине отсутствия поданной отправителем вагона накладной (уведомления на порожний рейс);
- Несвоевременное оформление разгруженных на путях необщего пользования вагонов и выставленных на пути общего пользования по причине отсутствия поданной отправителем вагона накладной (уведомления на порожний рейс);
- Прибытие вагонов в отстой на пути общего пользования.

Во всех остальных случаях перекаладывание вины на владельцев вагонов неправомерно и несправедливо, так как в большинстве случаев сверхнормативное занятие инфраструктуры происходит по вине иных участников перевозочного процесса.

Так, применение норм приказа № 258 от 03.10.2011 г. разрешает направлять под погрузку лишь те вагоны, владельцы которых обозначены в заявке на перевозку. Неукоснительное применение этой нормы на практике приводит к невозможности произвольного направления в адрес грузополучателя порожних вагонов. Всякое направление вагонов сейчас заведомо согласовано с их будущим грузоотправителем, а потому занятие прибывшими под погрузку вагонами путей общего пользования свидетельствует о неисполнительности грузополучателя вагонов или нарушении сроков доставки перевозчиком.

Применение санкций к недобросовестным собственникам подвижного состава будет носить половинчатый характер, в случае если не будут затронуты отношения по своевременному выводу подвижного состава с путей необщего пользования после выгрузки. На сегодняшний день имеется много фактов использования подъездных путей необщего пользования в качестве мест для бесплатного отстоя. При этом владельцы подъездных путей законными методами не могут повлиять на собственников вагонов с целью их скорейшей уборки. В результате владельцы подъездных путей в связи со скоплением на них порожних вагонов не могут принимать под выгрузку новые вагоны, что парализует нормальную работу грузовладельцев, принимающих грузы на подъездном пути.

Также важно отметить, что на практике массово встречаются случаи отказа перевозчиком в согласовании накладной на порожний вагон без указания причин. До сих пор не создано механизмов оперативного (в течение одного дня) разрешения указанных спорных моментов, поскольку обращение в суд в связи с длительностью судебной процедуры нецелесообразно. Программное обеспечение сосредоточено в руках перевозчика, что может способствовать массовому нарушению прав операторов подвижного состава в случае появления у перевозчика права взыскивать плату за простой вагонов. Поэтому введение платы за пользование вагонами должно сопровождаться определенными возможностями оператора по оспариванию действий перевозчика, что уравновешивало бы обязанности оператора с правами перевозчика.

Исходя из изложенного, считаю, что:

1. Введение платы за сверхнормативное занятие инфраструктуры владельцами грузовых вагонов следует относить на владельцев вагонов только в случаях несвоевременного оформления ими порожних вагонов после выгрузки, или в случае изъятия владельцем вагонов намерения размещать вагоны в отстой на инфраструктуре общего пользования.
2. Взыскание платы за занятие путей общего пользования в указанных случаях возможно только в случае наличия документально подтвержденных расходов, возникающих у владельца инфраструктуры в связи с передислокацией подвижного состава.
3. Необходимо проработка на законодательном уровне мер воздействия на владельцев вагонов, осуществляющих несвоевременное оформление перевозочных документов на порожний подвижной состав после выгрузки на путях необщего пользования.
4. Необходимо создать механизм (конфликтную комиссию) оперативного досудебного разрешения споров в связи с отказом в согласовании перевозчиком перевозочных документов на порожние вагоны.

Председатель НП ОЖДПС



О.В. Лукьянова

Исп.Рудаков Д.Ю.
8(4725)37-81-40