



Некоммерческое партнерство «Консорциум «Русская Сталь»
Россия 115054, Москва, улица Бахрушина, дом 18, строение 1
тел +7-(495) 411-73-55
факс +7-(495) 915-79-04

Non-profit Partnership «Consortium Russian Steel»
Russia, 115054, Moscow, 18, Bakhrushina St., building 1
tel +7 (495) 411-73-55
fax +7 (495) 915-79-04

Исх. № 103 от « 13 » 09. 2013 г.

Заместителю Руководителя
Федеральной антимонопольной
службы Российской Федерации

ФАС России
Рег номер 77078/13
Зарегистрирован 17 09 2013



Голомолзину А.Н.

Уважаемый Анатолий Николаевич!

Рассмотрев проект федерального закона № 319967-6 «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (далее – законопроект), внесенный 22.07.2013г. Правительством Российской Федерации в Государственную Думу, считаем необходимым высказать следующие замечания.

1. Законопроект противоречит действующему антимонопольному законодательству, т.к. дает перевозчику и владельцу инфраструктуры необоснованные преимущества при распределении ответственности между участниками перевозочного процесса.

2. Введение платы за простой вагонов в перевозочном процессе и за занятие железнодорожных путей общего пользования железнодорожным подвижным составом, предусмотренной статьей 39 законопроекта, является неприемлемым, поскольку затраты по содержанию и эксплуатации инфраструктуры уже включены в инфраструктурную составляющую тарифа и эта мера приведет к двойному взиманию платы с грузоотправителей.

3. Установление размера платы за простой вагонов в перевозочном процессе и вне его, а также платы за занятие железнодорожных путей общего пользования по соглашению сторон, как это предлагается в статьях 31 и 39 законопроекта, нарушает базовые принципы регулирования естественных монополий, согласно которым тарифы на услуги владельца

инфраструктуры, являющегося монополистом, или занимающего доминирующее положение, должны устанавливаться государством.

4. Статья 20 законопроекта возлагает на грузоотправителя ответственность за замену не принадлежащих перевозчику вагонов, контейнеров, поданных под погрузку и имеющих техническую неисправность либо непригодных для перевозки конкретного груза вне зависимости от причин возникновения технической неисправности вагонов при том, что обязанность перевозчика по подаче исправных вагонов прямо следует из статьи 791 ГК РФ.

5. Из статьи 94 законопроекта исключены положения об ответственности перевозчика за неподачу вагонов в установленное время, хотя они являются существенными условиями договора перевозки, поскольку подтверждены им при согласовании заявки на перевозку.

6. Статья 12 законопроекта заменяет уведомительный порядок согласования перевозки порожних вагонов на разрешительный, возлагая на отправителя обязанность представлять перевозчику соответствующий запрос, который должен быть согласован им и владельцем инфраструктуры, что существенно усложняет и удлинняет процесс отправки порожняка (в настоящее не позднее 4 часов до предъявления порожнего вагона к перевозке отправитель направляет перевозчику только уведомление об этом). Срок рассмотрения запроса при этом никак не определяется.

7. Статья 33 законопроекта устанавливает новый порядок исчисления сроков доставки порожних вагонов, предлагая считать их доставленными получателю с момента подачи уведомления о прибытии на железнодорожную станцию назначения, находящуюся на сети общего пользования, хотя в рамках подписанного договора вагоны должны быть поданы на станцию грузоотправителя силами перевозчика.

Практическое применение предлагаемой нормы создает предпосылки для неравномерной подачи вагонов под погрузку и усложняет планирование перевозок.

8. Статья 58 законопроекта по аналогии со статьями 31 и 39 устанавливает плату за использование железнодорожных путей необщего пользования по соглашению сторон, тогда как рынок услуг по их предоставлению находится в условиях ограниченной конкуренции, а то и монополии, и тарифы в настоящее время регулируются государством на местном уровне.

Таким образом, предложенный проект законопроекта противоречит поручению В.В.Путина, представленному на Петербургском экономическом форуме 20-22.06.2013, о недопущении роста тарифов естественных монополий.


Считаем, что указанные замечания не могут быть устранены при доработке законопроекта ко второму чтению, поскольку затрагивают его концепцию.

Учитывая изложенное, просим Вас поддержать изменения и дополнения, подготовленные НП «Русская Сталь».

Приложение: на 8 л. в 1 экз.

С уважением,

Член Управляющего Комитета



Ю.И. Мишин

Замечания НП «Русская Сталь» к проекту Федерального Закона «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»

№ пункта ФЗ	Редакция проекта ФЗ	Предлагаемая редакция НП «Русская Сталь»	Примечания
<p>статья 1 п.2 (ст.2 УЖТ)</p>	<p>Дополнить статью 2 абзацем следующего содержания: «оператор железнодорожного подвижного состава, контейнеров (далее - оператор) - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие железнодорожный подвижной состав, контейнеры на праве собственности или ином праве, и оказывающее услуги по предоставлению этого железнодорожного подвижного состава, контейнеров для перевозок железнодорожным транспортом юридическим или физическим лицам».</p>	<p>Дополнить статью 2 абзацем следующего содержания: «Оператор железнодорожного подвижного состава - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие железнодорожный подвижной состав, контейнеры на праве собственности или ином законном основании и осуществляющее деятельность по предоставлению такого подвижного состава, контейнеров под перевозку грузов (в пользование) участникам процесса перевозок грузов железнодорожным транспортом, либо оказывающее участникам процесса ж\д перевозок транспортно-экспедиционные и/или агентские услуги по организации перевозки грузов в собственных или арендованных вагонах».</p>	<p>Далее в тексте проекта ФЗ словосочетание «владелец вагона» заменить на «оператор железнодорожного подвижного состава»</p>
<p>п. 2-6) (ст.3 УЖТ)</p>	<p>Абзац второй по тексту</p>	<p>Исключить слова «не принадлежащих перевозчику»</p>	
<p>п.4 (ст.7 УЖТ)</p>	<p>Дополнить статью 7 абзацами следующего содержания: «При возникновении угрозы социально-экономической стабильности, обороноспособности, безопасности и в иных случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации, на основании решения Правительства Российской Федерации перевозчики, операторы, иные владельцы железнодорожного подвижного состава, контейнеров, обязаны передать принадлежащий им железнодорожный подвижной состав, контейнеры, организации железнодорожного транспорта, определенной в качестве исполнителя по выполнению воинских перевозок (далее - уполномоченная организация), для использования уполномоченной организацией в интересах Вооруженных Сил Российской Федерации, других войск, воинских формирований и органов, а также создаваемых на военное время специальных формирований (далее - войска, формирования и органы). Количество железнодорожного подвижного состава, контейнеров, сроки их передачи, период их использования в интересах войск, формирований и органов определяются уполномоченной организацией самостоятельно, исходя из заявляемых войсками, формированиями и органами потребностей в перевозках».</p>	<p>Дополнить статью 7 абзацами следующего содержания: «При возникновении угрозы обороноспособности, безопасности и в случаях, предусмотренных Конституцией Российской Федерации, на основании решения Правительства Российской Федерации ... (далее по тексту). «Количество железнодорожного подвижного состава, контейнеров, сроки их передачи, период их использования в интересах войск определяются Правительством Российской Федерации, исходя из заявляемых войсками, формированиями и органами потребностей в перевозках».</p>	

	Возмещение убытков, понесенных владельцами железнодорожного подвижного состава, контейнеров в связи с передачей их железнодорожного подвижного состава, контейнеров уполномоченной организации, осуществляется в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации».		
п.5 (ст.11 УЖТ)	Заявки на перевозку порожних грузовых вагонов не предоставляются	исправить опечатку: вместо «не предоставляются» изложить «не представляются» или заменить словами «не оформляются».	
п.6 (ст.12 УЖТ)	По тексту проекта ФЗ	Отсутствуют сроки исполнения установленных обязательств, необходимо установить, в частности, для перевозчика и владельца инфраструктуры.	Законопроект расширяет основания для отказа в согласовании запроса перевозчиком и владельцем инфраструктуры, не предусматривает возможности согласования иной даты и/или времени приема порожнего грузового вагона к перевозке, а также иной железнодорожной станции назначения по сравнению с действующим порядком. Фактически, для перевозок порожних грузовых вагонов устанавливается процедура согласования перевозок аналогичная процедуре согласования перевозок грузов. Указанная норма может существенно ограничить возможность использования вагонов, не принадлежащих перевозчику. В статье 12 не предусмотрено согласование запроса на перевозку порожних вагонов с грузополучателем (получателем),

			<p>что чревато затариванием путей необщего пользования порожними вагонами, так как ст. 36 определяет право отказа получателя от приема порожних вагонов только на основании технических неисправностей или непригодности в коммерческом отношении.</p> <p>Должно быть соответствие запроса определенной согласованной заявке ГУ-12 (согласно приказа №258).</p>
п.7 (ст.20 УЖТ)	По тексту проекта Ф3	исключить.	<p>В соответствии с действующими Правилами перевозок грузов ж.д. транспортом, в т.ч. Правилами составления актов при перевозках. при обнаружении технической неисправности вагона (независимо от его принадлежности) составляется акт соответствующей установленной формы (ВУ), а также оформляются иные установленные Правилами документы. Под погрузку подаются всегда порожние вагоны, которые осматриваются на предмет пригодности перевозчиком. Если вагоны были приняты к перевозке исправными, а прибыли на станцию погрузки с признаками</p>

			<p>технического брака – неисправность возникла в процессе перевозки, что не исключает вины перевозчика. Следовательно, освобождать перевозчика от ответственности, предусмотренной ст. 94 УЖТ. по данному основанию нельзя.</p> <p>Обязанность перевозчика по подаче исправных вагонов, пригодных для перевозки конкретного груза, прямо следует из п. 1 ст. 791 ГК РФ и является основной обязанностью перевозчика, предшествующей заключению договора перевозки груза. Переоценка этой обязанности грузоотправителя нарушает основы правового регулирования в этой сфере, поскольку в силу п. 2 ст. 3 ГК РФ нормы гражданского права, содержащиеся в Уставе, не должны противоречить нормам Гражданского кодекса Российской Федерации</p>
<p>п.9 –в) (ст.29 УЖТ)</p>	<p>Абзац четвертый статьи 29 изложить в следующей редакции: «Ограничение погрузки и перевозки грузов, грузобагажа, перевозки порожних грузовых вагонов на отдельные железнодорожные станции в связи с необеспечением выгрузки грузополучателями, неприемом порожних грузовых вагонов получателями в нарушение статьи 36 настоящего Устава или неприемом вагонов железными</p>	<p>Абзац четвертый статьи 29 изложить в следующей редакции: «Ограничение погрузки и перевозки грузов, грузобагажа, порожних грузовых вагонов на отдельные железнодорожные станции в связи с необеспечением выгрузки и неприемом порожних грузовых вагонов грузополучателями, или неприемом вагонов железными дорогами иностранных государств проводится владельцем инфраструктуры с</p>	

	дорогами иностранных государств проводится владельцем инфраструктуры с немедленным уведомлением перевозчиков и федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.	немедленным уведомлением перевозчиков и федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.	
п.10 (ст.31 УЖТ)	По тексту проекта ФЗ	Исключить, оставить в действующей редакции	Предлагаемое изменение абз. 4 ст. 31 УЖТ РФ непремлемо, т.к. заменяет презумпцию виновности перевозчика на презумпцию виновности грузоотправителя (отправителя), грузополучателя (получателя). Кроме того, возникает риск установления владельцем инфраструктуры необоснованно высокой цены, если плата за время простоя вагонов и контейнеров будет определяться соглашением сторон, а не в соответствии с законодательством о тарифном регулировании (владелец инфраструктуры является субъектом естественной монополии).
п.11 (ст.33 УЖТ)	В статье 33: в абзаце шестом слова: «и квитанции о приеме грузов» исключить; дополнить абзацем следующего содержания: «Порожние грузовые вагоны считаются доставленными в срок, если до истечения указанного в транспортной железнодорожной накладной и рассчитанного в соответствии с правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом срока доставки перевозчик подал получателю уведомление о прибытии порожних грузовых вагонов на железнодорожную станцию назначения».	ст. 33 изложить в следующей редакции: «В: в абзацах 2, 5, 6, 7 после слова «грузов» дополнить «и порожних вагонов, не принадлежащих перевозчику». дополнить абзацем следующего содержания: «Порожние грузовые вагоны считаются доставленными в срок, если до истечения указанного в транспортной железнодорожной накладной и рассчитанного в соответствии с правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом срока доставки перевозчик выдал получателю транспортную железнодорожную накладную».	Редакция законопроекта создает предпосылки для неравномерных и сгущенных поставок порожних вагонов (перевозчик считается исполнившим обязанность по доставке в срок даже в том случае, если доставка имела место ранее предполагаемых сроков доставки). В свете платы за поль-

			зование ж/д путями общего пользования грузополучатель, дополнительно к сложностям, связанным с неравномерной поставкой вагонов, будет нести риск необходимости внесения данной платы.
п.12 (ст.36 УЖТ)	Дополнить статью 36 абзацем в следующей редакции: «Получатель вправе отказаться от приема порожнего грузового вагона, прибывшего в его адрес по 1 погрузку конкретного груза, если он не может быть использован под погрузку этого груза по причине технической неисправности или непригодности в коммерческом отношении».	Исключить. т.к. указанное право установлено ст. 20 УЖТ.	Редакция не учитывает ситуации, когда отказ от приема вагона обусловлен объективными причинами, за которые грузополучатель не должен нести ответственность, например: прибытие порожнего вагона преждевременно, прибытие вагона грузоотправителю по ошибке.
п.13 (ст.39 УЖТ)	По тексту проекта ФЗ	Исключить. т.к. необходимые условия, обязательства и ответственность уже содержатся в действующей редакции Устава, а также в Тарифном руководстве № 2 (плата за занятие путей общего пользования). Предлагаемая редакция «Размеры указанных в настоящей статье плат определяются соглашением сторон, если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации» неправомерно, т.к. железнодорожные перевозки отнесены к естественным монополиям, следовательно, любые платы, предусмотренные проектом закона, должны быть установлены уполномоченным органом, а не соглашением сторон. Норма, предполагающая освобождение владельцев вагонов, являющихся владельцами инфраструктуры, от внесения платы за простой вагонов вне перевозочного процесса, фактически влечет установление дискриминационных условий в отношении перевозчиков. Так, ОАО «РЖД», являясь владельцем инфраструктуры и одновременно с этим выступая перевозчиком и владельцем вагонов, фактически освобождается от внесения платы за простой вагонов вне перевозочного процесса. Остальные же перевозчики и владельцы вагонов,	Предлагаемые в проекте ст. 39 размеры указанных плат не могут определяться соглашением сторон, так как касаются путей общего пользования и должны быть тарифицированы ФСТ РФ. В случае необходимости введения нового термина «плата за простой вагонов в перевозочном процессе», изменения и дополнения должны быть внесены в ст.2 УЖТ.

		вынужденные вносить такую плату, фактически будут нести дополнительные расходы, что не способствует поддержанию и развитию конкуренции в сфере перевозок грузов железнодорожным транспортом, а лишь устанавливает дополнительный источник доходов для владельца инфраструктуры (ОАО «РЖД»).	
п.14 (ст.44 УЖТ)	По тексту проекта Ф3	Исключить, т.к. указанное в данной редакции лицо «владелец вагонов» как понятие законом не предусмотрено, оно не является перевозчиком, может не являться грузоотправителем/грузополучателем, следовательно нельзя возлагать на данное лицо какие-либо обязательства и ответственность за их неисполнение. Кроме того, в ст. 2 Проекта отсутствует понятие «простой вагона».	На практике срок, в течение которого владелец вагонов либо оператор порожним вагоном после выгрузки из него грузов, составляет до 10 дней. Пятикратное увеличение платы, имеющее по своей сути штрафной характер, будет затрагивать добросовестных владельцев вагонов, которые при всей степени заботливости и предусмотрительности не могут обеспечить уборку вагонов в более сжатые сроки.
п.15 (ст.58 УЖТ)	Абз.3 по тексту проекта Ф3	Исключить, т.к. указанный сбор установлен Тарифным руководством № 3. Статью оставить в действующей редакции. Предлагаемая редакция «Размеры указанных в настоящей статье плат определяются соглашением сторон, если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации» неправомерно, т.к. железнодорожные перевозки отнесены к естественным монополиям, следовательно, любые платы, предусмотренные проектом закона, должны быть установлены уполномоченным органом, а не соглашением сторон.	
п.16 (ст.63 УЖТ)	По тексту проекта Ф3	Исключить, т.к. указанные отношения регулируются ст. 60, 62 УЖТ в действующей редакции.	
п.17 (ст.94 УЖТ)	По тексту проекта Ф3	1. Абз.2 проекта ст.94 «не предъявление 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 обеспечения замены вагонов в случае».	Согласно п. 3 ст. 401 ГК РФ в предпринимательских отношениях, к которым относится и перевозка грузов

		<p>тановленном статье 20 настоящего Устава» исключить, т.к грузополучатель/грузоотправитель не обязаны заменять непригодный для погрузки подвижной состав - это обязанность перевозчика, установленная ст 20 УЖТ и п 1 ст. 791 ГК РФ</p> <p>2. Исключить квалифицирующий признак для наступления ответственности перевозчика, такой как «по вине перевозчика».</p> <p>3. Вернуть такое основание ответственности перевозчика как «неподача в установленное время» (предусмотрено в действующей редакции УЖТ).</p> <p>4. Дополнить статью ответственностью, возникающей у перевозчика при приеме груженых вагонов к перевозке.</p> <p>5. Дополнить абзацем: «Грузоотправитель не несет ответственность за полное или частичное невыполнение принятой заявки, если такое невыполнение произошло по причинам, зависящим от перевозчика, в том числе, по причине нарушения перевозчиком сроков доставки грузовых вагонов, которые грузоотправитель планировал использовать под погрузку груза, указанного в заявке».</p>	<p>железнодорожным транспортом, наличие вины перевозчика не является обязательным условием для привлечения его к ответственности, если иное не установлено договором.</p>
п.21 (ст.115 прим УЖТ)	По тексту проекта ФЗ	Исключить, т.к. взыскание убытков предусмотрено ст. 15 ГК РФ	Собственники вагонов и операторы не являются сторонами договора перевозки и действие УЖТ на них не распространяется в силу ст. 1 УЖТ

- По всему тексту встречаются слова «по причинам, зависящим от грузоотправителя». Необходимо внести в Устав перечень возможных причин. в противном случае право определения причин остается за перевозчиком или владельцем инфраструктуры
- Проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта РФ» и Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в РФ» направлен на уменьшение или исключение ответственности перевозчика за невыполнение или ненадлежащее выполнение обязанностей по предоставлению пригодных для перевозки вагонов, по выполнению заявок, доставки грузов, в том числе, порожних вагонов
- Презумпция виновности перевозчика за невыполнение своих обязанностей заменена на презумпцию виновности грузоотправителей и грузополучателей.
- Появляются новые виды ответственности для грузоотправителей и грузополучателей, а также для владельцев подвижного состава

Общий вывод:

В связи с тем, что перевозчиками являются юридические лица, осуществляющие предпринимательскую деятельность, а также учитывая, что Гражданским кодексом РФ предусмотрен принцип равноправия и презумпция виновности сторон за невыполнения своих обязательств, следовательно, проект Федерального закона РФ направленный на уменьшение и исключение ответственности перевозчиков и увеличение ответственности грузоотправителей, грузополучателей и владельцев подвижного состава противоречит основным принципам гражданского законодательства РФ и не может быть принят в предложенном варианте.