

прибыть на сутки-двое раньше, чем расчетный срок доставки и в таком случае грузополучатель вынужден будет оплачивать время занятия путей общего пользования.

Учитывая, что у разных грузополучателей техническая оснащённость может существенно отличаться, а так же тот факт, что если грузополучатель увеличивает время выгрузки, то снижается его перерабатывающая способность, а соответственно снижается объем согласованных заявок (ГУ-12), то чем точнее и подробнее будет установлено в Договоре время на совершение подготовительных, заключительных и грузовых операций тем меньше будет нагрузка на станциях на пути общего пользования, а также в пути следования в связи с бросанием вагонов по неприему их грузополучателем.

Учитывая вышеизложенное поддерживаем предложение ООО «Транснефть-Логистика» обязать РЖД заключать договоры на подачу-уборку вагонов с учетом фактического времени необходимого на подготовительные, заключительные и грузовые операции, а так же внести соответствующие изменения в Методику по разработке и определению технологических норм погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов (приказ №67).

2. В отношении вопроса, касающегося порожних вагонов направляемых с территории иностранных государств без указания номера заявки под которую данные вагоны прибывают на станцию погрузки, что приводит к превышению количества прибывающих вагонов над общим количеством указанных в согласованной РЖД ГУ-12. Предложения ООО «Трансойл-Логистики» не поддерживаем по следующим основаниям.

В рамках Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении от 1 ноября 1951г., статьей 14 установлено, что в соответствии с договором перевозчик обязуется за плату перевезти вверенный ему отправителем груз до станции назначения по маршруту, согласованному отправителем и договорным перевозчиком, статьей 6 в свою очередь предусмотрено право императивного характера, где любое условие договора перевозки, непосредственно или косвенно отступающее от условий СМГС, недействительно и лишено законной силы. Соответственно порожние вагоны должны прибыть к получателю в любом случае, получатель в свою очередь вправе отказаться от приема порожнего вагона на основании статьи 36 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации.

С точки зрения технологии за время следования вагонов по иностранной территории (данное время может быть значительным и достигать 10 суток), а так же по прибытии грузового вагона на пограничную станцию ситуация с наличием вагонов исходя из потребности грузополучателя поданных под ГУ-12 может существенно измениться. Выяснение обстоятельств будет занимать определенное время, что приведет к возникновению технологических проблем на пограничных станциях.

В настоящее время «Перечень критериев технических и технологических возможностей осуществления перевозок, отсутствие которых является для перевозчика и владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования основанием отказа в согласовании запроса-уведомления на перевозку порожнего грузового вагона, порожних грузовых вагонов» (утв. Приказом Минтранса России от 07.07.2015 N 214) содержит следующий критерий в пункте 5 «Непревышение количества вагонов владельца, указанного в запросе-уведомлении, количеству вагонов данного владельца по заявке ГУ-12, необходимых для выполнения не более чем декадной нормы погрузки, при подаче вагонов в период декады (за исключением случаев, когда вагоны следуют в составе отправительского маршрута), под которую следуют вагоны, с учетом числа вагонов: направленных со станций других государств через сухопутные пограничные переходы на станцию отправления груза в адрес грузоотправителя, указанного в заявке ГУ-12, если владельцем вагона принято решение об их использовании для выполнения данной заявки».



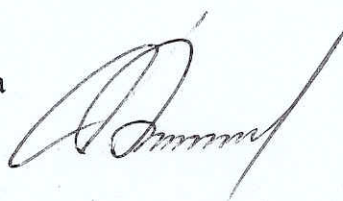
Норма рассчитана на добросовестных участников рынка и предоставляет возможность своевременно реагировать на технологические ситуации. Считаем недопустимым решение частных проблем, возникающих из-за недобросовестных участников рынка производить путем создания технологических трудностей и финансовой нагрузки на добросовестных грузоотправителей (отправителей), владельцев вагонов, перевозчика.

В материалах, предоставленных для подготовки к совещанию назначенному на 21.06.2016 года отсутствуют замечания и предложения членов рабочей группы по предложениям ООО «Трансойл» направленным 31.12.2015 года. Вместе с тем по прежнему актуальными остаются изложенные в указанном письме вопросы, в частности, просим рассмотреть наши предложения по внесению изменений в нормативные правовые акты, регулирующие условия перевозок отправительскими маршрутами.

Приложение копия письма от 31.12.2015 №7650

С уважением,

Заместитель генерального директора  
по экономике и финансам



И.В. Феоктистова

31.12 2015г. № 7650

Начальнику Управления регулирования  
топливно-энергетического комплекса  
Д.Н. Махонину

*О предложениях в соответствии  
с протоколом заседания проектной  
рабочей группы ФАС РФ от 24.12.2015*

Уважаемый Дмитрий Николаевич!

По итогам изучения протокола заседания проектной рабочей группы ФАС России по рассмотрению вопросов имеющих сложностей при оплате услуг за пользование путями общего и необщего пользования и иных законодательно неурегулированных случаев, влекущих за собой нарушение ритмичности хозяйственной деятельности участников рынка нефтепродуктов от 24.12.2015г. предлагаем для выработки и подготовки предложений по совершенствованию законодательства и алгоритма взаимодействия между участниками рынка, следующие вопросы для обсуждения на проектной рабочей группе:

**1. Необоснованное отклонение перевозочных документов.**

В соответствии с изменениями, внесенными в Устав железнодорожного транспорта федеральным законом N 503-ФЗ от 31 декабря 2014 года, Перевозчик вправе отказать в согласовании запроса на перевозку (приеме к перевозке порожнего вагона) в случае соответствия причины отказа одному из пунктов «Перечня критериев технических и технологических возможностей», утвержденного приказом Министерства транспорта Российской Федерации № 214, вступившим в силу 07.07.2015 года. Вместе с тем, несмотря на активную и достаточно продуктивную работу по установлению в нормативном акте требований по применению обоснованных и понятных критериев отказа, на сегодняшний день на практике документы зачастую отклоняются работниками ОАО «РЖД» в нарушении требований приказа N 214 от 07 июля 2015 года. За период действия приказа работниками ОАО «РЖД» по причине «превышение технических и/или технологических возможностей» без пояснений причин было отклонено 3866 вагонов парка ООО «Трансойл» (сентябрь -163, октябрь -1422, ноябрь -1871, декабрь - 410), при этом на официальном сайте Федерального агентства железнодорожного транспорта уведомлений о наличии ограничений на инфраструктуре, согласно п. 8 Перечня критериев, размещено не было.



✓ статья 20 - уведомление владельца о технической неисправности и (или) непригодности для перевозки конкретного груза подаваемых под погрузку и не принадлежащих перевозчику вагонов;

✓ статья 36 - уведомление отправителя порожнего грузового вагона обо всех случаях отказа получателя от приема такого вагона;

✓ статья 44 - уведомление владельца о подаче порожних грузовых вагонов на железнодорожные пути общего пользования без оформленных в установленном порядке перевозочных документов;

✓ статья 44 - уведомление владельца вагона о прибытии груза в вагоне, принадлежащем этому владельцу, на железнодорожную станцию назначения.

Учитывая сложившуюся практику заключения владельцами вагонов с ОАО «РЖД» договора об обмене данными и документами в электронном виде, в том числе с использованием АС «ЭТРАН», предоставляется целесообразным не заключать с указанными лицами отдельного Соглашения, а оформить его в качестве дополнения к указанному договору.

Так же статьями 36 и 44 Федерального закона от 10.01.2003 г. №18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» установлена обязанность перевозчика уведомлять о всех случаях отказа получателя от приема такого вагона и о подаче порожних грузовых вагонов на железнодорожные пути общего пользования без оформленных в установленном порядке перевозочных документов.

Нами предлагалось закрепить в Соглашении норму, согласно которой такое уведомление осуществляется на безвозмездной основе.

#### **5. Навязывание дополнительных услуг - расписание, продление сроков доставки.**

В настоящее время наблюдается активное навязывание ОАО «РЖД» договора предметом которого является **перевозка грузов (и порожних вагонов)** по графику с согласованным временем отправления и прибытия, в некоторых случаях за счет сокращения прямых отправительских маршрутов на определённых направлениях. Таким образом, грузоотправители лишаются возможности воспользоваться скидкой по тарифу и их понуждают к оплате за дополнительную услугу. Вместе с тем, в настоящее время единственной содержательной обязанностью РЖД по договору является **обеспечение перевозки по графику.**

**Т.е. никакой иной услуги, кроме самой перевозки (пусть даже на определенных условиях) РЖД не оказывает.**

В силу п. 1 ст. 8 Федерального закона от 10.01.2003 г. № 17-ФЗ (в ред. от 02.07.2013 г.) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» тарифы, сборы и плата, связанные с выполнением в местах общего пользования работ (услуг), относящихся к сфере **естественной монополии**, устанавливаются в соответствии с Федеральным законом «О естественных монополиях» и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.

В соответствии со ст. 4 Федерального закона от 17.08.1995 г. № 147-ФЗ (в ред. от 30.12.2012 г.) «О естественных монополиях» **железнодорожные перевозки** отнесены к сферам деятельности субъектов естественных монополий. На основании ст. 6 того же закона органами регулирования естественных монополий может применяться ценовое



**отдельных вагонов или групп вагонов, погруженных по заявкам на перевозку грузов иными грузоотправителями.**

П. 2.34.2. плата за перевозку грузов отдельным поездом по специально разработанному расписанию повагонными, групповыми отправлениями определяется по правилам данного раздела Тарифного руководства с применением дополнительных поправочных коэффициентов, приведенных в таблице № 20 приложения 6 Тарифного руководства, в зависимости от количества вагонов в отправке (поезде). При этом плата за перевозку грузов определяется без учета положений пункта 2.5 Тарифного руководства.

При указанных перевозках в графе «Тарифные отметки» в строке «Вид отправки» перевозочного документа проставляется отметка в зависимости от вида отправки: «ВО-ОП» (повагонная отправка отдельным поездом), «ГО-ОП-...» (групповая отправка отдельным поездом из ... вагонов в составе поезда), а в графе «Скорость» указывается «большая» скорость перевозки.

В отношении перевозки грузов, в настоящее время крайне актуальным является сохранение и развитие прямой отправительской маршрутизации, а так же собственных поездных формирований. Сложившаяся на рынке ситуация с исключением из плана формирования и графика движения поездов на 2015 год отправительских маршрутов на ряде ключевых направлений явилось результатом в том числе того, что План формирования утверждается единолично владельцем инфраструктуры, в публичном доступе отсутствует. Хотя по смыслу ст.13 Устава и Правил перевозки должен быть публичным. Процедура его принятия, порядок опубликования не прописаны ни в одном нормативном правовом акте.

#### **6. Непрозрачность стоимости ряда доп услуг РЖД - например, маршрутизация на путях общего пользования.**

Существующие проблемы по маршрутным отправлениям:

- предъявление груза к перевозке маршрутной отправкой возможно только в случаях, предусмотренных планом формирования, утверждаемым РЖД без участия госорганов или других участников перевозочного процесса, т.е. на усмотрение монополии;
- имеют место примеры толкования со стороны монополии ст. 13 УЖТ РФ исключительно как права осуществлять перевозку маршрутной отправкой по своему усмотрению, за дополнительную плату, по «договорному» тарифу;
- РЖД настаивает на заключении договора на услуги формирования маршрута на железнодорожных путях общего пользования железнодорожной станции только с грузоотправителями, что абсолютно не соответствует экономическим интересам всех участников перевозочного процесса и создает основания для злоупотреблений.

Предложения:

- унифицировать определение термина «отправительский маршрут» во всех нормативных правовых актах, сделать его четким, недвусмысленным, исключая дискрецию в целях злоупотреблений;
- право выбора вида отправки, в том числе, маршрутной, предоставить грузоотправителю (отправителю), с учетом обычных ограничений, установленных Уставом и Правилами перевозок грузов;



Предложения по изменению нормативных правовых актов, регулирующих условия перевозок  
отправительскими маршрутами

Проблемы:

- в различных нормативных правовых актах содержится различное определение термина «отправительский маршрут»;
- определение термина «отправительский маршрут», предусмотренное Приказом МПС РФ № 10Ц, Прейскурантом № 10-01, содержит критерий «обязательного освобождения в пути следования не менее одной технической станции от переработки такого поезда, предусмотренной планом формирования грузовых поездов»; из буквального толкования такого определения следует, что для маршрутной отправки достаточно, чтобы планом формирования была предусмотрена хотя бы одна техническая станция, освобожденная от переработки поезда, что не соответствует положениям ст. 13 УЖТ РФ, в которой указывается на формирование поезда «в соответствии с планом формирования»;
- из всех правовых норм, посвященных отправительским маршрутам, в их взаимосвязи очевидно следует, что предъявление груза к перевозке маршрутной отправкой возможно только в случаях, предусмотренных планом формирования, утверждаемым ОАО «РЖД» без участия госорганов или других участников перевозочного процесса, т.е. на усмотрение монополии;
- статьей 13 УЖТ РФ предусмотрено, что перевозки могут осуществляться отправительскими маршрутами; буквальное и тенденциозное толкование данной нормы в отрыве от других норм Устава и Правил перевозок позволяет делать некорректный вывод о наличии у перевозчика права осуществлять перевозку маршрутной отправкой по своему усмотрению за дополнительную плату, по «договорному» тарифу, и примеры такого толкования со стороны монополии имели место;
- существующие определения термина «отправительский маршрут» не содержат четкого указания на субъектный состав заказчиков услуги формирования поезда на железнодорожных путях общего пользования железнодорожной станции, при этом определение, предусмотренное статьей 13 УЖТ РФ, указывает договор «с грузоотправителями и (или) владельцами инфраструктур», что является явной ошибкой и позволяет монополии настаивать на наличии права заключать подобный договор только у грузоотправителя, что абсолютно не соответствует экономическим интересам участников перевозочного процесса и создает основания для злоупотреблений и коррупции, и такие примеры имели место.

Задачи:

- унифицировать определение термина «отправительский маршрут» во всех нормативных правовых актах, сделать его четким, недвусмысленным, исключающим дискрецию в целях злоупотреблений;
- право выбора вида отправки, в том числе, маршрутной, предоставить грузоотправителю (отправителю), с учетом обычных ограничений, установленных Уставом и Правилами перевозок грузов;
- сводный план формирования поездов (включающий сводный план организации отправительской маршрутизации), подобно сводному графику движения поездов, сделать публичным: должен утверждаться в порядке, определяемом Минтрансом России, быть открытым для внесения органами государственной власти и всеми заинтересованными лицами на рассмотрение владельцев инфраструктур предложений о его совершенствовании;
- сделать возможным заключение с ОАО «РЖД» договора оказания услуг по формированию поезда на железнодорожных путях общего пользования железнодорожной станции не только для грузоотправителя, но для других заинтересованных в маршрутной отправке участников, например, для оператора, экспедитора, плательщика провозных платежей.

Текущее положение	Предложения по изменению	Комментарий
Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»		
Пункт 1 статьи 18 Организация движения поездов осуществляется на основании сводного графика движения поездов. Сводный график движения поездов	Пункт 1 статьи 18 Организация движения поездов осуществляется на основании сводного графика движения поездов и сводного плана формирования поездов (включающего	



<p>утверждается в порядке, определяемом федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, на основании предложенных владельцами инфраструктур графиков движения поездов в пределах инфраструктур.</p> <p>Органы государственной власти, органы местного самоуправления, перевозчики, пассажиры, грузоотправители (отправители) и грузополучатели (получатели) вправе вносить на рассмотрение владельцев инфраструктур предложения о совершенствовании графиков движения поездов. Владелец инфраструктуры обязан в течение тридцати дней с момента получения предложения о совершенствовании графиков движения поездов рассмотреть его и направить заявителю ответ о принятом решении. Заявитель вправе обжаловать решение владельца инфраструктуры в федеральный орган исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.</p>	<p>сводный план организации отправительской маршрутизации).</p> <p>Сводный график движения поездов и сводный план формирования поездов (включающий сводный план организации отправительской маршрутизации) утверждаются в порядке, определяемом федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, на основании предложенных владельцами инфраструктур графиков движения поездов и планов формирования поездов (включающих планы организации отправительской маршрутизации) в пределах инфраструктур.</p> <p>Органы государственной власти, органы местного самоуправления, перевозчики, пассажиры, грузоотправители (отправители), грузополучатели (получатели), операторы, другие заинтересованные лица вправе вносить на рассмотрение владельцев инфраструктур предложения о совершенствовании графиков движения поездов и планов формирования поездов (включающих планы организации отправительской маршрутизации). Владелец инфраструктуры обязан в течение тридцати дней с момента получения предложения о совершенствовании графика движения поездов и плана формирования поездов (включающего план организации отправительской маршрутизации) рассмотреть их и направить заявителю ответ о принятом решении. Заявитель вправе обжаловать решение владельца инфраструктуры в федеральный орган исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.</p>	
--	--	--

**УЖТ РФ**

<p><u>Статья 13</u> Перевозчики по договору с грузоотправителями и (или) владельцами железнодорожного пути необщего пользования могут осуществлять перевозки грузов поездом установленного веса или длины, сформированным на железнодорожном пути необщего пользования либо по договору с грузоотправителями и (или) владельцами инфраструктур на железнодорожной станции (отправительскими маршрутами) в соответствии с планом формирования поездов.</p>	<p><u>Статья 13</u> Перевозки грузов осуществляются повагонными, контейнерными, мелкими, групповыми, маршрутными отправлениями и отправлениями в составе поездного формирования, не принадлежащего перевозчику. Перевозки порожних грузовых вагонов осуществляются повагонными, групповыми, маршрутными отправлениями и отправлениями в составе поездного формирования, не принадлежащего перевозчику. Особенности осуществления перевозок отправлениями соответствующих видов</p>	
---	--	--



Основные условия и порядок организации перевозок грузов отправительскими маршрутами устанавливаются правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом.  
План формирования грузовых поездов, следующих в пределах инфраструктуры, утверждается владельцем этой инфраструктуры.

регулируются правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом.  
Право выбора вида отправки принадлежит грузоотправителю (отправителю) с учетом условий и ограничений, установленных статьями 11, 12 настоящего Устава.

Перевозки грузов, порожних грузовых вагонов маршрутными отправками осуществляются:

прямым отправительским маршрутом – в составе поезда установленного веса или длины (без учета локомотивов), сформированном на железнодорожном пути необщего пользования либо по договору грузоотправителя (отправителя), оператора, иного владельца железнодорожного подвижного состава, контейнеров с владельцем инфраструктуры на железнодорожных путях общего пользования железнодорожной станции и отправляемом с одной железнодорожной станции отправления назначением на одну железнодорожную станцию назначения (перевалки), с обязательным освобождением в пути следования не менее одной технической станции от переработки такого поезда, предусмотренной действующим сводным планом формирования грузовых поездов (включающим сводный план организации отправительской маршрутизации), утвержденным в установленном законом порядке;

отправительским маршрутом с распылением – в составе поезда установленного веса или длины (без учета локомотивов), сформированном на железнодорожном пути необщего пользования либо по договору грузоотправителя (отправителя), оператора, иного владельца железнодорожного подвижного состава, контейнеров с владельцем инфраструктуры на железнодорожных путях общего пользования железнодорожной станции и отправляемом с одной железнодорожной станции отправления назначением на станции расформирования по сводному плану формирования грузовых поездов (включающему сводный план организации отправительской маршрутизации), утвержденному в установленном законом порядке, либо назначением на объявленные