

# НА ЧТО НАЦЕЛЕНЫ ИЗМЕНЕНИЯ ЗАКОНА

Смогут ли изменения в законодательстве обеспечить рациональное использование инфраструктуры железных дорог?



НЕОБХОДИМОСТЬ В РЕГУЛИРОВАНИИ ПОРЯДКА ПЕРЕВОЗКИ ПОРОЖНЕГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, ВОПРОСОВ НАХОЖДЕНИЯ ПОРОЖНЕГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА ИНФРАСТРУКТУРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НАЗРЕЛА ДАВНО. СЛОЖИЛАСЬ СИТУАЦИЯ, ПРИ КОТОРОЙ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ВЫПОЛНЯЕТ ФУНКЦИЮ ПЕРЕВОЗЧИКА, НО, ВМЕСТЕ С ТЕМ, ЕЕ ЗАДАЧА СВОДИТСЯ К ТОМУ, ЧТОБЫ ПРИНЯТЬ ВАГОН ПО ОФОРМЛЕННЫМ ДОКУМЕНТАМ И ДОСТАВИТЬ ЕГО НА СТАНЦИЮ НАЗНАЧЕНИЯ, ПРЕДОСТАВИВ УСЛУГИ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ЛОКОМОТИВНОЙ ТЯГИ. ПРИ ЭТОМ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ ЯВЛЯЕТСЯ СОБСТВЕННОСТЬЮ РАЗЛИЧНЫХ КОММЕРЧЕСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ И НАХОДИТСЯ В УПРАВЛЕНИИ КОМПАНИЙ-ОПЕРАТОРОВ. ДОГОВОРНЫЕ ОТНОШЕНИЯ С ГРУЗОТРАНСПОРТЧИКАМИ И СХЕМЫ ДВИЖЕНИЯ ГРУЗОПОТОКОВ ВЫСТРАИВАЮТ ИМЕННО КОМПАНИИ-ОПЕРАТОРЫ, КОТОРЫЕ ПРЕЖДЕ ВСЕГО РУКОВОДСТВУЮТСЯ ЧАСТНЫМИ ИНТЕРЕСАМИ И НЕ ВСЕГДА УЧИТЫВАЮТ НЕОБХОДИМОСТЬ РАЦИОНАЛЬНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.

СУЩЕСТВОВАНИЕ БОЛЬШОГО КОЛИЧЕСТВА ОПЕРАТОРОВ СОЗДАЕТ КОНКУРЕНТНУЮ СРЕДУ НА РЫНКЕ СООТВЕТСТВУЮЩИХ УСЛУГ И ДАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ ГРУЗОТРАНСПОРТЧИКАМ ВЫБИРАТЬ НАИБОЛЕЕ ВЫГОДНЫЕ ДЛЯ НИХ УСЛОВИЯ. ТЕМ НЕ МЕНЕЕ, НЕОБХОДИМО НАХОДИТЬ БАЛАНС МЕЖДУ ОТДЕЛЬНЫМИ ИНТЕРЕСАМИ ОПЕРАТОРОВ И БОЛЕЕ ГЛОБАЛЬНЫМИ ИНТЕРЕСАМИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ МАКСИМАЛЬНОЙ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ УЗЛОВ. ОСТРО ЭТОТ ВОПРОС СТОИТ ПРИ ВЗАИМОДЕЙСТВИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО И МОРСКОГО ТРАНСПОРТА, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ ОБЕСПЕЧИВАТЬ НАИБОЛЬШУЮ ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ.

**ЕЛЕНА ЛЕГАШОВА**, АДВОКАТ, РУКОВОДИТЕЛЬ ПРАКТИКИ МЕЖДУНАРОДНОГО ТОРГОВОГО И ТАМОЖЕННОГО ПРАВА САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО ОФИСА АДВОКАТСКОГО БЮРО «ЕГОРОВ, ПУГИНСКИЙ, АФАНАСЬЕВ И ПАРТНЕРЫ»

## ЗАКОНОПРОЕКТ ДОШЕЛ ДО ГОСДУМЫ

Еще в 2012 году в ходе парламентских слушаний на тему «Об актуальных вопросах законодательного сопровождения современного этапа реформы железнодорожного транспорта» начальник Управления контроля транспорта и связи Федеральной антимонопольной службы РФ Д.А.Рутенберг отмечал, что рынок грузовых перевозок железнодорожным транспортом общего пользования характеризуется как монополичный, поскольку РЖД (перевозчик) как субъект естественной монополии занимает доминирующее положение на рынке оказания услуг железнодорожных перевозок и услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, и что на текущий момент конкурентные отношения сложились в основном в части предоставления различными хозяй-

ствующими субъектами подвижного состава под перевозку грузов железнодорожным транспортом.

По его словам, как показывает практика, железнодорожный транспорт общего пользования испытывает сложности в процессах оперативного согласования действий многочисленных хозяйствующих субъектов, взаимодействующих на товарных рынках в данной сфере, перейдя в ходе своего реформирования к системе горизонтальных хозяйственных связей при наличии существенных пробелов в нормативно-правовой базе.

«Пока не созданы условия конкуренции перевозчиков, необходимо обеспечение недискриминационного доступа к железнодорожным перевозкам. Возможно поэтапное прекращение государственного регулирования тарифов на грузовые перевозки в конкурентных секторах и формирование тарифных условий для заключения

долгосрочных договоров на перевозки, — подчеркивал Д.А.Рутенберг. — Ну и также создание коммерческой инфраструктуры рынка грузовых железнодорожных перевозок в целях установления взаимодействия хозяйствующих субъектов — участников товарных рынков в данной сфере и согласования процедуры взаимодействия на основе рыночных методов».

Значительный шаг на пути разрешения проблем взаимодействия операторов подвижного состава и владельцев инфраструктуры был сделан в ноябре 2013 года с принятием Государственной Думой РФ в первом чтении проекта Федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации». В настоящее время ведется работа по доработке законопроекта.



Изменения, предлагаемые в законопроекте, как раз призваны обеспечить рациональное использование железнодорожной инфраструктуры путем регулирования вопросов перегона и стоянки порожнего подвижного состава.

Разработчики законопроекта отмечают в пояснительной записке, что отсутствие в действующем законодательстве обязанности владельцев вагонов оплачивать занятие путей общего пользования свыше нормативного времени порождает проблему занятия железнодорожной и портовой инфраструктуры вагонами, не участвующими в перевозочном процессе, в связи с чем создается дефицит провозных мощностей и осложнен пропуск грузового железнодорожного транспорта главным образом в крупные портовые транспортные узлы. А как следствие, увеличиваются сроки доставки грузов и соответствующие расходы.

### ИЗМЕНЕНИЯ В УСТАВ

Основные изменения вносятся в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее — Устав), который регулирует отношения между перевозчиками, пассажирами, грузоотправителями, грузополучателями, владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования, владельцами железнодорожных путей необщего пользования, другими физическими и юридическими лицами при пользовании услугами железнодорожного транспорта общего и не-

общего пользования, и устанавливает их права, обязанности и ответственность.

Положения Устава, регулирующие отношения, связанные с перевозкой грузов, если прямо не исключено, будут применяться к отношениям, связанным с перевозкой не принадлежащих перевозчику порожних грузовых вагонов и контейнеров.

Законопроектом вводится понятие «оператор», — оператор железнодорожного подвижного состава, контейнеров, — которым является юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие железнодорожный подвижной состав, контейнеры на праве собственности или ином праве и оказывающие услуги по предоставлению этого железнодорожного подвижного состава, контейнеров для перевозок железнодорожным транспортом юридическим или физическим лицам.

Для согласования перевозки порожних грузовых вагонов отправитель до предъявления к перевозке данных вагонов должен будет представить перевозчику запрос на перевозку порожних грузовых вагонов, а перевозчик должен будет согласовать запрос с владельцем инфраструктуры. При этом владелец инфраструктуры сможет отказать в согласовании запроса только по основаниям, предусмотренным для отказа в согласовании заявки.

Владелец инфраструктуры имеет право отказать перевозчику в согласовании заявки в случае:

- отсутствия между ними договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры;
- отказа организаций смежных видов транспорта в согласовании заявки;
- отказа железных дорог иностранных государств в согласовании заявки;
- отказа других владельцев инфраструктур в согласовании заявки;
- введения согласно статье 29 Устава прекращения или ограничения погрузки, перевозки грузов по маршруту следования грузов;
- обоснованного отсутствия технических и технологических возможностей осуществления перевозки;
- в ином случае, предусмотренном Уставом, иными нормативными правовыми актами.

Перевозчик, в свою очередь, также сможет отказать в согласовании запроса в ограниченном перечне случаев, среди которых — отказ владельца инфраструктуры в согласовании запроса; обоснованное отсутствие технических и технологических возможностей осуществления перевозки порожнего грузового вагона и др.

Перечень критериев технических и технологических возможностей, отсутствие которых является для перевозчика и владельца инфраструктуры законным основанием для отказа в согласовании, должен утверждаться федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.

>>



Возможно, будет применяться действующий на сегодняшний день Перечень критериев технических и технологических возможностей осуществления перевозки, отсутствие которых является для перевозчика и владельца инфраструктуры основанием отказа от согласования заявки на перевозку грузов, утвержденный Приказом Минтранса России от 06.09.2010 г. №192 (ред. от 20.12.2013 г.).

Важно, чтобы установленные критерии исключали возможность злоупотребления правом на согласование.

Законопроектом также распределена ответственность между перевозчиком и владельцем вагонов и контейнеров, подаваемых под погрузку, в случае их непригодности. Ответственность распределяется следующим образом: 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 ст.94 Устава за невыполнение такой заявки.

Законопроект, в частности, закрепляет принцип платности занятия инфраструктуры общего пользования сверх нормативного времени; увеличивается ответственность пользователей услугами железнодорожного транспорта за обеспечение своевременной уборки с путей общего пользования порожних вагонов после выгрузки; устанавливаются особенности перевозок порожних вагонов.

Планируемые изменения приведут к увеличению стоимости перевозки порожних вагонов. Размер платы, предполагается, будет определяться соглашением сторон, если иное не будет

предусмотрено законодательством РФ.

Вполне очевидно, что компании-операторы подвижного состава не заинтересованы во введении такой дополнительной платы и обязанностей. Но исключение в данном случае — операторы морских терминалов: такие меры в их интересах, поскольку они не имеют правовых рычагов влияния на владельцев вагонов (операторов подвижного состава) и грузовладельцев, которые своевременно не убирают порожние вагоны из портов и станций разгрузки, что приводит к известным затарам на подъездных путях.

### УЧЕСТЬ ИНТЕРЕСЫ И ПОРТОВЫХ ОПЕРАТОРОВ

Перевозка внешнеторговых грузов по железным дорогам с перевалкой в морских портах требует слаженности и взаимодействия всех участников перевозочного процесса в смешанных международных сообщениях. Диалог между ОАО «РЖД» и портами о поисках форм взаимодействия ведется уже много лет.

Вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов, выступая в прошлом году на конференции «Взаимодействие ОАО «РЖД» с морскими портами и развитие смешанных сообщений», подчеркнул, что для освоения возросшего грузопотока в направлении морских портов необходимо развивать не только железнодорожную, но и портовую инфраструктуру и находить комплексное решение имеющихся проблем.

Он, в частности, сказал: «Так, эффективной работе целого ряда портов препятствуют такие негативные факторы, как ограниченность перерабатывающей способности, отсутствие дополнительных мощностей терминалов по перевалке грузов с одного вида транспорта на другой, необеспечение

требований по сохранности грузов и подвижного состава, «затаривание» припортовых станций как груженными, так и порожними вагонами. В целях увеличения пропускных способностей в направлении основных портов России ОАО «РЖД» приступило к реализации инфраструктурных проектов, которые предполагают строительство дополнительных главных путей, удлинение станционных приемо-отправочных путей, а также создание сети терминально-логистических центров на территории России».

Вместе с тем, идет работа над совершенствованием законодательства. Однако, на наш взгляд, предлагаемые изменения в законопроекте в большей степени будут не выгодны средним компаниям-операторам подвижного состава, которые готовы были нести расходы по перегону порожних вагонов или ожиданию их погрузки в целях исполнения отдельных выгодных контрактов. ОАО «РЖД» видит здесь решение вопроса в передаче отдельными операторами своего парка вагонов в управление ОАО «РЖД».

Сегодня важно, чтобы разногласия между владельцами инфраструктуры и операторами не привели к затягиванию или остановке нормотворческого процесса и, соответственно, к невозможности регулирования порядка взаимодействия и распределения ответственности между всеми участниками перевозочного процесса.

Цель законопроекта и дальнейшего нормотворчества — отрегулировать систему таким образом, чтобы все были заинтересованы в сокращении времени простоя вагонов, исключении встречного пробега порожних вагонов и т.д., и, ориентируясь на это, выстраивали бы взаимоотношения между собой как равноправные партнеры.

На первый взгляд, может показаться, что эта цель соответствует только интересам ОАО «РЖД». Однако, понятные для всех участников нормы и правила не только повышают уровень взаимодействия между ними, но и ускоряют прохождение грузов в транспортных узлах, создают привлекательные условия для внешнеторговых операций, приводят к увеличению объема обрабатываемых грузов, а значит, в результате, выгодны всем сторонам.

Насколько предлагаемые законодательные инициативы будут эффективны на практике — покажет время, но если применительно к морским портам это приведет к упорядочению и эффективному использованию железнодорожной инфраструктуры, а как следствие, к увеличению объема перевалки грузов — значит, цель будет достигнута. ■