

# АССОЦИАЦИЯ ПЕРЕВОЗЧИКОВ И ОПЕРАТОРОВ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

АСКОП

От «24» сентября 2012 года

Исх. № 520

т 812/326-5010 факс 812/326-5011  
191015, Санкт-Петербург, ул. Тверская 1А

Заместителю Председателя  
Правительства Российской Федерации

Г-ну Дворковичу А.В.

*О предложении по законопроекту  
о внесении изменений в закон  
«О железнодорожном транспорте  
в Российской Федерации»*

Уважаемый Аркадий Владимирович!

По сообщениям средств массовой информации Правительством Российской Федерации рассматриваются предложения по внесению изменений в железнодорожное законодательство в части введения обязательного членства «операторов железнодорожного подвижного состава» в единой (единственной в стране) саморегулируемой организации (далее СРО). В этой связи Ассоциация перевозчиков и операторов железнодорожного подвижного состава (АСКОП) сообщает следующее.

Как известно, обязательное саморегулирование введено государством в тех сферах деятельности, где допуск на рынок осуществлялся исключительно государством через выдачу лицензий - строительство, оценочная деятельность, аудит, арбитражное управление. Ныне эти функции переданы саморегулируемым организациям, что позволило не только разгрузить государственный аппарат, но и либерализовать рыночную среду в этих сферах деятельности, упростить вхождение в нее хозяйствующих субъектов. При этом какие-либо ограничения на количество саморегулируемых организаций в указанных сферах – отсутствуют.

Однако в сфере операторской деятельности ситуация иная – здесь не предусмотрено государственной разрешительной системы. Оператору достаточно приобрести или арендовать подвижной состав, заключить договоры о его перемещении по сети железных дорог, и компания автоматически получает право осуществлять операторскую деятельность. В этой сфере ничего «упрощать» или «смягчать» не надо.

Введения саморегулирования как альтернативы государственной разрешительной системе в случае с операторским бизнесом - не требуется, и уже одно это ставит под сомнение целесообразность объединения операторов в СРО, особенно в одну единственную СРО и с обязательностью членства в ней. Важно отметить и такую коллизию: СРО разрабатывает стандарты своей деятельности, члены СРО обязаны их выполнять. Однако деятельность оператора специфична – она связана не только с клиентом (грузоотправителем/грузовладельцем), но и с иными хозяйствующими субъектами - владельцами подъездных путей, перевозчиком, владельцем инфраструктуры, вагоноремонтными предприятиями и др., не являющимися членами этого СРО. Поэтому любой стандарт СРО операторов, за исключением стандарта предоставления операторской услуги, так или иначе может затронуть права и обязанности иных хозяйствующих субъектов. В то же время какие-либо юридические основания, понуждающие иных субъектов к исполнению обязанностей прописанных в стандарте операторской СРО – отсутствуют, следовательно, стандарт будет неисполним и не нужен. Поскольку какие-то стандарты или правила будут затрагивать интересы неопределенного круга лиц, причем лиц разных по статусу и сферам деятельности, то урегулирование взаимных интересов и их регламентация правомерны лишь нормативно-правовыми актами, издаваемыми государственными органами власти, а не

стандартом отдельной (или отдельными) СРО. Наглядным примером такой регламентации государством отношений между оператором и перевозчиком являются периодически издаваемые приказы Минтранса России – в части перемещения порожних вагонов операторов, допуска к перевозкам грузов собственными поездными формированиями операторов и др. Что же касается стандарта предоставления операторской услуги, суть которой в предоставлении подвижного состава, контейнера клиенту, то этот стандарт не может противоречить действующим положениям ГК РФ, следовательно, и этот вопрос можно считать урегулированным. Следует сказать и о том, что предложения ОАО «РЖД» и Некоммерческого партнерства «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» о введении единой СРО операторов и обязательностью членства в ней, подаются как способ преодолеть переполнение сети вагонами путем исключения из категории операторов подавляющего большинства владельцев вагонов и запрета для них предоставления вагонов под перевозки. По ряду оценок под таковой запрет своей хозяйственной деятельности могут попасть порядка 90% из более чем 2500 зарегистрированных собственников вагонов. Однако, на самом деле, эти трудности порождаются разобщенностью организаций железнодорожного транспорта между собой. Прежде всего, разобщенностью перевозчика и операторов, а также между ними и владельцами железнодорожных путей необщего пользования. Поэтому нужна не отдельная и единственная в стране СРО для операторов, а общая объединяющая организация, которая вместе с государственными регуляторами могла бы сбалансировать рынок и не допускать получения односторонних преимуществ какой-то одной из категорий участников рынка.

На основании изложенного Ассоциация полагает, что участие «операторов железнодорожного подвижного состава» в саморегулируемой организации должно носить исключительно добровольный характер и количество саморегулируемых организаций «операторов железнодорожного подвижного состава и контейнеров» не должно быть ограничено.

Реальной альтернативой саморегулированию в отдельно взятом операторском сегменте рынка грузовых железнодорожных перевозок и связанных с ними услуг могут служить предложения ФАС России, подготовленные во исполнение поручения Председателя Правительства Российской Федерации (ныне – Президента Российской Федерации) В.В. Путина от 24 января 2012 г.: *«в целях координации работы и обеспечения баланса интересов участников рынка железнодорожных перевозок, необходимо создать саморегулируемую организацию, аналогичную «Совету рынка», который действует в сфере электроэнергетики»*.

Предложения ФАС России предусматривают создание системы институтов коммерческой инфраструктуры рынка грузовых железнодорожных перевозок, которые формируются на принципах «сопротивления» государства и субъектов рынка с участием всех категорий организаций железнодорожного транспорта и пользователей услуг. Эти предложения были рассмотрены и одобрены на заседании Экспертного совета по железнодорожному транспорту при ФАС России 27 апреля 2012 года с участием широкого круга представителей федеральных органов исполнительной власти и операторских компаний, в том числе представителей АСКОП. По имеющейся у нас информации они были представлены в Правительство РФ.

По мнению АСКОП целесообразно было бы принять за основу указанные предложения ФАС и подготовить на их основе соответствующую Программу создания коммерческой инфраструктуры рынка грузовых железнодорожных перевозок, включающую внесение в отраслевое законодательство необходимых изменений и дополнений.

С уважением,

Президент Ассоциации перевозчиков и  
операторов подвижного состава  
железнодорожного транспорта

В.Н.Прокофьев