

АССОЦИАЦИЯ ПЕРЕВОЗЧИКОВ И ОПЕРАТОРОВ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

АСКОП

☎ 812/326-5010 факс 812/326-5011
191015, Санкт-Петербург, Тверская 1А

От «29» апреля 2014 г.
Исх. № 582

Первому заместителю председателя
Правительства Российской Федерации
И.И. Шувалову

*«О неприемлемости предложений ОАО «РЖД»
по изменению транспортного законодательства»*

Уважаемый Игорь Иванович!

В настоящее время ОАО «РЖД» проводит активную кампанию, направленную на изменение существующих положений транспортного законодательства, способных на долгие годы сохранить за компанией монополию в перевозках грузов при фактическом выходе из-под государственного регулирования тарифов перевозочной деятельности. В частности, в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» предлагается внести изменения, предусматривающие:

- отказ от непрерывного планирования перевозок грузов (и порожних вагонов) и возврат к месячному планированию (возврат к Уставу 1962 года);
- введение платы за нахождение частных вагонов на железнодорожных путях общего пользования (в том числе и во время движения);
- предоставление перевозчику права перемещать не принадлежащие ему порожние вагоны без предупреждения и согласия владельца на специальные станции отстоя, в случае, если, по мнению перевозчика, эти вагоны не используются для перевозки или затрудняют работу станции;
- прогрессивную систему платы за несвоевременную уборку вагонов после выгрузки в местах общего пользования;
- ограничение размера ответственности перевозчика за просрочку доставки груза и не принадлежащих перевозчику порожних вагонов и контейнеров до 50 процентов провозной платы за перевозку груза, доставку каждого порожнего вагона и контейнера, что в 2 раза ниже размера ответственности предусмотренного статьей 97 Устава.

Несмотря на наличие действующего «Положение об основах правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействии с перевозчиками», утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 25.07.2013 года №626 и статью 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», четко определивших статус и понятие оператора железнодорожного

подвижного состава, ОАО «РЖД», ссылаясь на якобы имеющийся «правовой вакуум» в отношении статуса оператора, предлагает внести изменения в Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» предусматривающие возложение на операторов-собственников вагонов ряда обязанностей, присущих перевозчику, а именно:

- содержать резерв вагонов, контейнеров для обеспечения воинских перевозок;
- предоставлять клиентам вагоны для перевозки грузов на условиях публичного договора;
- заключить с ОАО «РЖД», являющимся владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования договор на отстой незадействованных в перевозках вагонов на железнодорожных путях общего пользования;
- страховать гражданскую ответственность собственника вагона за причинение вреда;
- являться членом саморегулируемой организации объединяющей собственников вагонов.

Анализ хода реформы отрасли позволяет констатировать, что никаких серьезных преобразований за истекшие годы в отрасли не произошло, доступность услуг монополии падает, транспортные затраты грузовладельцев, обремененных поиском вагона под свой груз - растут, время доставки грузов компанией РЖД постоянно снижается, начиная с 2009 года. Так средняя скорость транспортировки грузов по железной дороге в 2013 году составила всего 219 километров в сутки, в то время как в 2009 году этот показатель составлял 317 километров. При этом, что вместо принятия технологических, организационных и прочих действенных мер по исправлению данного показателя работы компании, и упреждая справедливые иски клиентов за просрочку доставки грузов и порожних вагонов ОАО «РЖД» Распоряжением от 07.04.2014 №883р за подписью первого вице-президента В.Н.Морозова (п.4.2) вводит запрет на предоставление собственникам вагонов и грузовладельцам любой информации в электронном виде о дате прибытия вагона/контейнера на станцию. Запрет на предоставление информации касается также и архивных данных о дислокации вагонов/контейнеров. Такие действия монополии лишают грузовладельцев и собственников вагонов возможности контроля непроизводительного простоя вагонов, не позволяют планировать оборот вагона. Преднамеренное создание ОАО «РЖД» условий для невозможности контроля пользователями услуг железнодорожного транспорта сроков доставки груза (вагона/контейнера) лишает пользователей возможности предъявления штрафных санкций к перевозчику за несоблюдение сроков доставки, предусмотренных нормативно-правовыми актами. По поводу запрета на предоставление информации о дислокации вагонов Ассоциация обратилась в ФАС России с просьбой о принятии мер антимонопольного реагирования.

Далее. В нарушение Гражданского кодекса РФ (ст. 426, 791, 793, 794, 796) и Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (ст.12),

ОАО «РЖД» не владеет вагонами, вследствие чего не оказывает грузовладельцам комплексную транспортную услугу по перевозке грузов, заявки на перевозку грузов по форме ГУ-12 с указанием принадлежности вагона перевозчика (индекс «П») – отклоняются. По фактам массовых отказов грузоотправителям в исполнении заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом в вагонах перевозчика, что оплачивается в соответствии с установленными ФСТ России тарифами ФАС России вынесла решение (от 05.12.2011г. №АГ/45299) и выдало соответствующее предписание о недопустимости таких действий со стороны ОАО «РЖД». После долгих судебных разбирательств 12 марта 2014 года Федеральный арбитражный суд Московского округа решением по делу №А40-27664/12-120-258 подтвердил законность решения и предписания Федеральной антимонопольной службы в отношении ОАО «РЖД». Казалось бы закон восторжествовал, однако в феврале 2014 года вступил в силу изданный в нарушение упомянутых выше статей ГК РФ и ст.12 закона «О железнодорожном транспорте в РФ» приказ Министерства транспорта РФ от 20 декабря 2013 года N 476 "О внесении изменений в 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 Министерства транспорта Российской Федерации от 6 сентября 2010 г. N 192", в соответствии с которым Перечень критериев дополнен новым (одиннадцатым) пунктом «11. Наличие у перевозчика железнодорожного подвижного состава, контейнеров, необходимых для выполнения представленной заявки». В результате такого дополнения Перечня критериев, у ОАО «РЖД» появилась уже официальная возможность не принимать от грузоотправителей заявки формы ГУ-12 на перевозку груза в вагоне, контейнере перевозчика.

В настоящее время ФАС России проводит проверку по данному приказу Минтранса России.

Лоббируемый ОАО «РЖД» отказ от непрерывного планирования и возврат к месячному планированию (как было в Уставе 1962 года и признано нежизнеспособным, обременительным для грузовладельцев) уже подкреплён внутренним Распоряжением №2786-р от 28.12.2012 года, утвердившим так называемый «Единый сетевой технологический процесс железнодорожных грузовых перевозок» (ЕСТП). ЕСТП содержит ряд положений, введение в действие которых требует изменения действующего законодательства. В частности, предусматривается, что заявку ГУ-12 будут обязаны согласовывать грузоотправитель, собственник вагона и владелец пути необщего пользования. Кроме того, собственник вагона обязан будет подавать заранее в РЖД уведомления о порожних вагонопотоках на месяц, а грузовладелец – планы по погрузке на месяц. Примечательно, что в РЖД признают удобство непрерывного планирования для грузоотправителей, но от ЕСТП отказываться не собираются. Отдельную проблему ЕСТП доставит нефтяным компаниям.

В настоящее время Правительство России совместно с предприятиями ТЭК проводит работу по обязательной реализации нефти по результатам биржевых торгов. Поэтому месячное календарное планирование оценивается нефтяными компаниями как механизм для дискредитации решений Правительства по биржевой торговле нефтью и блокированию развития биржевой торговли.

На этом негативном для собственников вагонов и грузовладельцев фоне реформы отрасли, сформировавшей уникального и единственного в мировой практике субъекта перевозочного процесса – «перевозчика без вагонов», что признано, в том числе, и главой ОАО «РЖД» В.И.Якуниным (информационный ресурс «rponedra.ru», раздел транспорт, 20.09.2013.10.54), принятие предложений ОАО «РЖД» по внесению изменений в Устав железнодорожного транспорта, несомненно, облегчит работу и улучшит финансовое положение компании, в том числе и за счет двукратного снижения ответственности за просрочку доставки грузов, порожних вагонов, контейнеров и получения различных дополнительных платежей. Кроме того компания получит неограниченное право на перемещение не принадлежащих компании вагонов на станции отстоя мотивируя это «затруднением работы станции», что чревато необъективностью, и, как следствие, элементами коррупции.

Неприемлемыми являются и вносимые ОАО «РЖД» предложения по изменению закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации». Эти предложения, по сути, перекалывают обязанности перевозчика на плечи оператора-собственника вагона и освобождают перевозчика от всякой ответственности за причинение вреда. Страховать гражданскую ответственность за причинение вреда обязан не оператор-собственник вагона, а перевозчик, так как именно перевозчик осматривает и принимает вагон оператора к перевозке. Предложения ОАО «РЖД» о создании единой и единственной в стране саморегулируемой организации операторов-собственников вагонов и обязательностью членства в ней собственников вагонов, вносимые компанией как едва ли не единственный способ гарантированного обеспечения перевозок вагонами, сдерживания цен на услугу по предоставлению вагона и снижения нагрузки на инфраструктуру – не выдерживают никакой критики - обеспечение перевозок вагонами согласно ГК РФ и ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» обязано быть гарантировано перевозчиком, а не СРО собственников вагонов, согласно законодательству о саморегулируемых организациях вопросы ценообразования и регулирования стоимости услуги члена СРО по предоставлению вагона клиенту не входят в компетенцию СРО, снижение же нагрузки на инфраструктуру возможно лишь при возврате к сетевой регулировке порожних вагонов, что является функцией ОАО «РЖД», а не функцией СРО собственников вагонов. В вопросе о возврате к

сетевой регулировке вагонов следует отметить и позицию ОАО «РЖД» признающую ее технологическую эффективность на опыте использования привлеченного парка вагонов (парк ВСП).

Неприемлемыми для пользователей являются и инициативы ОАО «РЖД» о дерегулировании вагонной составляющей тарифа и предоставлении монополии права самостоятельно устанавливать стоимость использования вагона, в том числе и привлеченного парка (парк ВСП). Доказательством этому может служить и упомянутое выше решение ФАС России (от 05.12.2011г.№АГ/45299), в котором установлено, что в результате антиконкурентных действий ОАО «РЖД» произошло снижение доступности услуг с 90% до 60 % для крупных грузоотправителей и с 75-80 % до 30% для малого и среднего бизнеса. Рост стоимости вагонной составляющей составил до 2 раз, а стоимости перевозки – до 30%. Эти данные наглядно свидетельствуют об актуальности спроса пользователей на перевозку грузов в вагоне перевозчика с оплатой по регулируемым государством в лице ФСТ России тарифам и подтверждают обоснованность законодательно возложенной на перевозчика обязанности владения вагонами. И в этой связи заслуживает внимания и поддержки заявление главы ОАО «РЖД» В.И.Якунина, размещенное на информационном ресурсе «Пронедра.ру (pronedra.ru) 20.09.2013.10.54» о том, что *«решение о приватизации подвижного состава компании было принято ошибочно. В настоящее время в РЖД прорабатываются предложения по возвращению 30% подвижного состава в управление на правах аренды или же в собственность. Речь идет о возврате РЖД от частных владельцев 360 тыс. железнодорожных вагонов.»*

В заключении, необходимо еще раз подчеркнуть, что для пользователей услуг ОАО «РЖД», уже получившим в результате проводимой реформы рост транспортных затрат и дополнительную проблему поиска вагона под груз, законодательное принятие предложений монополии обернется дополнительными платежами, ведущими к росту цен на продукцию, а в ряде случаев и целесообразностью перевозок грузов иными видами транспорта и в итоге окажет негативное влияние на экономику России в целом.

С уважением,

**Президент Ассоциации
перевозчиков и операторов
подвижного состава
железнодорожного транспорта**



В.Н. Прокофьев