Андреев Сергей Владимирович. Правовое регулирование деятельности оператора железнодорожного подвижного состава: диссертация ... кандидата Юридических наук: 12.00.03 / Андреев Сергей Владимирович;[Место защиты: ФГБОУ ВО Российский государственный университет правосудия], 2017.- 236 с.

**Содержание к диссертации**

Введение

**Глава 1. Общая характеристика правового регулирования деятельности железнодорожного транспорта**

1. Реформирование железнодорожного транспорта в России 16

2. Нормативная правовая основа деятельности оператора железнодорожного подвижного состава .30

3. Правовое положение оператора железнодорожного подвижного состава .58

4. Правовой режим вагонов и контейнеров оператора железнодорожного подвижного состава .84 CLASS Глава 2. **Основные положения договорного регулирования деятельности оператора железнодорожного подвижного состава** CLASS

1. Общая характеристика договоров оператора железнодорожного подвижного состава .107

2. Договоры, опосредующие основную деятельность оператора железнодорожного подвижного состава 128

3. Договор по проведению ремонта вагонов оператора железнодорожного подвижного состава 193

Заключение 212

Список источников

* [Нормативная правовая основа деятельности оператора железнодорожного подвижного состава](http://www.dslib.net/civil-pravo/pravovoe-regulirovanie-dejatelnosti-operatora-zheleznodorozhnogo-podvizhnogo-sostava.html#7651971)
* [Правовое положение оператора железнодорожного подвижного состава](http://www.dslib.net/civil-pravo/pravovoe-regulirovanie-dejatelnosti-operatora-zheleznodorozhnogo-podvizhnogo-sostava.html#7651972)
* [Договоры, опосредующие основную деятельность оператора железнодорожного подвижного состава](http://www.dslib.net/civil-pravo/pravovoe-regulirovanie-dejatelnosti-operatora-zheleznodorozhnogo-podvizhnogo-sostava.html#7651973)
* [Договор по проведению ремонта вагонов оператора железнодорожного подвижного состава](http://www.dslib.net/civil-pravo/pravovoe-regulirovanie-dejatelnosti-operatora-zheleznodorozhnogo-podvizhnogo-sostava.html#7651974)

**Введение к работе**

**Актуальность темы исследования**. Железнодорожный транспорт имеет исключительно важное социально-экономическое значение для стабилизации и развития экономики России в целом и ее регионов. Доля железнодорожного транспорта без учета трубопроводного составила 87,1 % грузооборота, что отражено в годовом отчете ОАО «РЖД» за 2015 год.

Значение железных дорог определяется их возможностью

осуществлять круглогодичное регулярное движение, перевозить основную часть потоков массовых грузов и обеспечивать мобильность трудовых ресурсов. Роль железных дорог среди других видов транспорта определяется также большими расстояниями перевозок, слабым развитием коммуникаций других видов транспорта в регионах Сибири и Дальнего Востока, удаленностью мест производства основных сырьевых ресурсов от пунктов их потребления и морских портов.

Рынок железнодорожных услуг претерпевает значительные изменения в связи с произошедшей реформой железнодорожной отрасли, внедрением конкурентных начал, появлением новых участников перевозочного процесса, владеющих собственным или арендованным подвижным составом, – операторов железнодорожного подвижного состава.

Задача реформы железнодорожного транспорта, проводившейся с конца 90-х годов прошлого века, заключалась в разделении монопольного и конкурентного секторов на федеральном железнодорожном транспорте. Одной из наиболее важных составляющих этой структурной перестройки железнодорожного транспорта общего пользования стало создание компаний-операторов железнодорожного подвижного состава. Эта новая структура в системе организации и осуществления железнодорожных перевозок грузов получила название «операторы», поскольку они оперируют, управляют парком вагонов, определяя станцию их отправления и назначения.

Без вагонного парка невозможно осуществлять перевозки грузов, а когда подвижной состав и контейнеры находятся у организаций, не входящих непосредственно в структуру ОАО «РЖД», это влечет за собой значительные изменения в правовом регулировании организации перевозок грузов по железной дороге.

К настоящему времени в сфере железнодорожных перевозок образовался сектор услуг операторов по предоставлению вагонов и контейнеров для перевозок грузов.

Парадоксально, что положение об операторе железнодорожного подвижного состава, контейнеров было включено в Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации лишь через одиннадцать лет после того, как этот субъект перевозочного процесса был обозначен в Федеральном законе «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», а Положение об основах правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиком, утвержденное постановлением Правительства РФ от 25 июля 2013 г. №626, – спустя десять лет после этого Закона.

Деятельность операторов железнодорожного подвижного состава не имела до последнего времени достаточной законодательной основы для разработки договоров, как с клиентами, так и с перевозчиком. Таким образом, концепция демонополизации железнодорожного транспорта общего пользования привела к появлению операторов вагонов (контейнеров), выполняющих одну из функций процесса перевозки – предоставление на условиях конкуренции клиентам вагонов и/или контейнеров под погрузку для перевозки грузов.

В связи с появлением операторов изменилась технология

перевозочного процесса. Подача вагонов и контейнеров под погрузку до

реформы железнодорожного транспорта, будучи элементом договора

перевозки, выделилась в самостоятельную стадию процесса перевозки.

Данная стадия характеризуется наличием субъекта с особым правовым

статусом, наличием специального нормативно правового регулирования его  
деятельности, а также появлением ряда договоров, обладающих  
определенной спецификой. Между тем, в научной литературе правовое  
положение оператора железнодорожного подвижного состава, заключаемые  
им договоры практически не исследованы. В судебной и

правоприменительной практике отсутствует единообразное понимание выполняемых операторами функций в процессе перевозок грузов, а также правовой природы заключаемых ими договоров. Появление нового участника перевозочного процесса грузов на железнодорожном транспорте вызвало необходимость теоретической разработки договора по предоставлению вагонов (контейнеров) под погрузку, отграничения данного договора от договора транспортной экспедиции и иных используемых в процессе перевозки договоров.

**Степень** **разработанности** **темы**. Правовые проблемы

реформирования железнодорожной отрасли рассматривались в кандидатских диссертациях А.В. Иванюк (Правовые проблемы создания холдинга (на примере железнодорожного транспорта), 2005); А.С. Теплова (Правовое регулирование естественных монополий на железнодорожном транспорте в период структурной реформы, 2007).

Проводились диссертационные исследования обязательственных  
правоотношений, предшествующих перевозке грузов. Концепция системы  
транспортных организационных договоров разработана в докторской  
диссертации С.Ю. Морозова (Система транспортных организационных  
договоров, 2011). Некоторые проблемы правового регулирования

деятельности операторов железнодорожного подвижного состава

рассмотрены в монографии А.А. Ананьевой в контексте формирования  
системы гражданско-правовых конструкций оперативного управления  
транспортной деятельностью (Система нормативных юридических

конструкций гражданско-правовых договоров оперативного управления транспортной деятельностью, 2015). Е.Н. Астаховой исследовался договор о

предъявлении груза и подаче транспортных средств на железнодорожном транспорте, однако при этом не было учтены результаты проведенной структурной реформы (Договор о предъявлении груза и подаче транспортных средств на железнодорожном транспорте, 2006).

Значительное количество диссертаций посвящено договору

транспортной экспедиции и транспортно-экспедиционной деятельности (И.Е. Данилиной, В.В. Кулешова, А.В. Соловых и др.).

Однако специальных диссертационных исследований, посвященных правовому регулированию деятельности операторов железнодорожного подвижного состава, до сих пор не проводилось.

**Объектом исследования** являются регулируемые гражданским правом отношения, складывающиеся в связи с деятельностью операторов железнодорожного подвижного состава во взаимоотношениях с клиентами и перевозчиком.

**Предметом исследования** являются нормы законодательства о  
железнодорожных перевозках, международные договоры, доктрина,

договорная практика операторов железнодорожного подвижного состава, судебная практика.

**Цель** диссертационной работы заключается в том, чтобы на основе  
проведения всестороннего анализа правового регулирования деятельности  
операторов железнодорожного подвижного состава в перевозочном процессе  
в условиях, когда подача вагонов и/или контейнеров под погрузку для  
перевозки грузов осуществляется операторами железнодорожного

подвижного состава на конкурентной основе, разработать теоретические положения, направленные на повышение правовой эффективности деятельности операторов и заключаемых ими договоров.

Для достижения указанной цели поставлены следующие

исследовательские **задачи:**

- рассмотреть историко-правовой аспект возникновения операторов

железнодорожного подвижного состава и выявить влияние устранения

перевозчика от предоставления вагонов (контейнеров) для перевозки грузов на демонополизацию процесса перевозки грузов;

- установить правовое положение оператора железнодорожного  
подвижного состава;

- определить правовой режим вагонов и контейнеров как основного  
вида имущества оператора;

- исследовать заключаемые оператором железнодорожного подвижного  
состава договоры с клиентами и перевозчиком для выявления специальных  
условий, обусловленных видом осуществляемой экономической  
деятельности;

- дать правовую характеристику и определить место заключаемых  
оператором железнодорожного подвижного состава договоров в системе  
гражданско-правовых договоров;

- установить правовую природу заключаемого оператором  
железнодорожного подвижного состава договора по предоставлению вагонов  
(контейнеров) под погрузку;

- определить существенные условия договора оказания услуг по  
предоставлению вагонов и/или контейнеров под погрузку;

- рассмотреть правовую специфику ремонта вагонов и контейнеров  
оператора;

- разработать предложения по совершенствованию нормативных  
правовых актов, регламентирующих деятельность оператора  
железнодорожного подвижного состава.

**Методологическая основа** исследования состоит в использовании общенаучных (анализ и синтез, абстрагирование, обобщение, аналогия) и частнонаучных (формально-юридический, историко-правовой, сравнительно-правовой, метод анализа документов) методов.

**Теоретическая основа исследования**. При написании диссертации

использованы теоретические положения, изложенные в трудах таких

ученых-юристов, как: Т.Е. Абова, М.М. Агарков, Л.А. Аксенчук,

А.А. Ананьева, В.К. Андреев, С.С. Алексеев, В.Г. Баукин, В.С. Белых, М.И. Брагинский, В.А. Вайпан, В.В. Витрянский, В.В. Долинская, В.А. Егиазаров, В.В. Ершов, С.С. Занковский, В.Н. Изволенский, О.С. Иоффе, В.В. Кулаков, В.Б. Ляндрес, С.Ю. Морозов, М.С. Орданский, Я.И. Рапопорт, Г.П. Савичев, О.Н. Садиков, Л.В. Санникова, А.П. Сергеев, В.Т. Смирнов, Е.А. Суханов, М.А. Тарасов, Е.М. Хазиева, Г.Ф. Шершеневич, К.К. Яичков, А.И. Яковлев и др.

В диссертации использованы работы ученых экономистов и специалистов в области транспортной логистики Г.Е. Давыдова, В. Михайлова, Е.И. Плисова, В. Савчука, Ф.И. Хусаинова и др.

**Эмпирическую основу** исследования составили 34 договора  
операторов железнодорожного подвижного состава (договоры по

предоставлению вагонов (контейнеров) под погрузку; договоры по размещению порожних вагонов на железнодорожных путях общего пользования; договоры по организации расчетов, договоры по проведению различных видов ремонта вагонов оператора) и более 100 судебных актов с 2011 года по 2016 год (судебные споры, связанные с нарушением сторонами условий договора по предоставлению вагонов (контейнеров) под погрузку; споры по несанкционированному использованию вагонов оператора; споры по нарушению условий договора по ремонту (капитальному, деповскому, текущему) вагонов оператора.

Кроме того, в процессе исследования использовался личный опыт автора, полученный в ходе осуществления им своих профессиональных обязанностей в судебном отделе дочернего общества ОАО «РЖД» – оператора железнодорожного подвижного состава.

**Научная новизна** проведенного исследования состоит в полученных

результатах впервые проведенного в науке гражданского права и

предпринимательского права исследования правового регулирования

деятельности оператора железнодорожного подвижного состава и договора,

заключаемого им с клиентом, который характеризуется как отдельный вид

договора возмездного оказания услуг, заключаемый с целью предоставления клиенту вагонов и контейнеров для осуществления железнодорожных перевозок грузов, а также иных договоров, заключаемых оператором в процессе осуществления своей деятельности.

Научная новизна исследования нашла отражение в следующих

**положениях, выносимых на защиту:**

1. Реформирование деятельности железнодорожного транспорта  
общего пользования путем перехода на конкурентные начала обусловило  
появление операторов железнодорожного подвижного состава,  
выполняющих одну из операций по перевозке грузов – подачу вагонов  
(контейнеров) под погрузку. Операторы в организационном и  
имущественном отношениях отделены от перевозчика – ОАО «РЖД»,  
взаимодействуя с последним на договорной основе. Развитие конкурентных  
начал на железнодорожном транспорте общего пользования за счет  
демонополизации вагонного парка, ранее находившегося в ведении железных  
дорог, привело к созданию нового участника перевозочного процесса,  
усложнению процесса перевозки грузов. Подача вагонов под погрузку  
грузоотправителям осуществляется операторами свободно без указаний  
перевозчика, что привело к изменению технологии перевозочного процесса,  
и, в свою очередь, повлекло за собой изменение структуры договорных  
связей по перевозке грузов, появлению новых видов гражданско-правовых  
договоров, заменивших административное регулирование вагонопотоков.

2. Разработано определение оператора железнодорожного подвижного

состава, в соответствии с которым оператор определен как юридическое лицо

или индивидуальный предприниматель, имеющий вагоны, контейнеры на

праве собственности или ином праве и участвующий в осуществлении

перевозочного процесса путем оказания юридическим или физическим

лицам услуг по предоставлению вагонов и(или) контейнеров под погрузку

для перевозки грузов и взаимодействия с перевозчиком на договорной

основе.

3. Выявлено, что основным, профилирующим видом имущества  
оператора, с использованием которого осуществляется его  
предпринимательская деятельность, являются вагоны и контейнеры,  
действия оператора по предоставлению которых под погрузку грузов,  
определяют существо договора оператора с клиентом. Предоставление  
вагонов, как правило, оператором, становится самостоятельным элементом  
обязательства перевозки грузов, поэтому в отличие от правила ст.791  
Гражданского кодекса Российской Федерации на перевозчике не лежит  
обязанность подачи транспортного средства.

4. Реструктуризация экономики России, в частности,  
железнодорожного транспорта общего пользования дает основание для  
утверждения, что наряду с классификацией видов договоров, построенной на  
юридических критериях, можно выделять виды договоров, объединенные по  
экономическому признаку (энергетические, торговые, транспортные и иные).  
В договорах, заключаемых оператором железнодорожного подвижного  
состава, наряду с общими условиями, отражающими их гражданско-  
правовую природу, появляются специальные условия, отражающие  
специфику экономической сферы деятельности, в рамках которой  
существует данный договор.

5.Определена специфика гражданско-правовых договоров,

заключаемых оператором с клиентом по предоставлению вагонов (контейнеров) под погрузку и с перевозчиком по размещению порожних вагонов на железнодорожных путях общего пользования, перевозки порожних вагонов, организации расчетов. Дана их правовая характеристика и определено место в системе гражданско-правовых договоров**:**

а) договор на размещение порожних вагонов на железнодорожных путях общего пользования (договор отстоя вагонов) по своей правовой природе является отдельным видом договора возмездного оказания услуг и относится к юридической конструкции договора присоединения;

б) заключение договора на организацию расчетов путем использования  
единого лицевого счета обусловлено массовостью и регулярностью  
перевозок грузов и порожних вагонов. Установлено, что данный договор  
имеет вспомогательный характер по отношению к основному договору,  
заключаемому оператором железнодорожного подвижного состава или иным  
клиентом с ОАО «РЖД» и является, как и основной договор, публичным  
договором;

в) установленные Уставом железнодорожного транспорта правила о  
перемещении порожних вагонов путем заключения договора перевозки груза  
должны рассматриваться в качестве юридико-технического приема и не  
приводят к отождествлению груза и вагона.

6. Автором доказано: договор по предоставлению вагонов  
(контейнеров) под погрузку в целях перевозки грузов по своей правовой  
природе относится к договорам возмездного оказания услуг (глава 39  
Гражданского кодекса Российской Федерации). В соответствии с  
приоритетом специальных норм права над общими нормами права данный  
договор регулируется прежде всего специальными нормами права,  
содержащимися в нормативных правовых актах. В случае пробелов в  
специальных нормативных правовых актах применяются общие нормы,  
содержащиеся в главе 39 Гражданского кодекса Российской Федерации. При  
отсутствии специальных и общих норм права правовой статус сторон  
данного гражданско-правового договора определяется заключенным  
договором.

7. Определено, что существенными условиями договора оказания услуг

по предоставлению вагонов (контейнеров) под погрузку в целях перевозки

грузов являются: предоставление оператором технически и коммерчески

исправных вагонов (контейнеров) под погрузку указанного клиентом

(грузоотправителем) груза в определенный срок (сроки), согласованные

заказчиком (грузоотправителем) с перевозчиком; цена договора; порядок

оплаты оказанных услуг; порядок взаимодействия сторон при выявлении

неисправности вагонов и контейнеров; состав и порядок представления клиентом документов, подтверждающих использование железнодорожных вагонов и контейнеров оператора в перевозочном процессе.

В результате проведенного исследования разработаны следующие **предложения по изменению и дополнению норм законодательства**.

1. Предлагается дополнить абзац 1 п. 1 ст. 791 ГК РФ «Подача  
транспортных средств, погрузка и выгрузка груза»:

«Перевозчик обязан подать отправителю груза под погрузку в срок, установленный принятой от него заявкой (заказом), договором перевозки или договором об организации перевозок, исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза,» словами «если обязанность подачи вагонов не возложена на иное лицо в соответствии с УЖТ РФ».

2. Предлагается п.5. ст.5 УЖТ РФ дополнить и изложить в следующей  
редакции: «Перевозки пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа  
железнодорожным транспортом осуществляются соответственно в вагонах и  
контейнерах перевозчиков, операторов железнодорожного подвижного  
состава, иных юридических и физических лиц».

3. Предлагается дополнить Федеральный закон от 10 января 2003 г.  
N 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» статьей  
13.1 «Основные требования к юридическим лицам и индивидуальным  
предпринимателям, оказывающим услуги по предоставлению вагонов и  
контейнеров под погрузку» следующего содержания:

«1. Предоставление вагонов и контейнеров юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями под погрузку в целях перевозки грузов осуществляется по договору с клиентами (грузоотправителями).

2. При предоставлении вагонов и контейнеров под погрузку должны быть соблюдены требования, установленные Федеральным законом от 26 июля 2006 г. N 135-ФЗ «О защите конкуренции».

3. При проведении операций по предоставлению вагонов и  
контейнеров под погрузку должны быть соблюдены требования  
законодательства Российской Федерации о техническом регулировании,  
правил технической эксплуатации железных дорог, утвержденных  
Министерством транспорта Российской Федерации.»

1. Предлагается в целях учета положений проведенной реформы на железнодорожном транспорте абзац 2 п.1 ст.12 Федерального закона от 10 января 2003 г. N 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» об обязанности перевозчика владеть железнодорожным подвижным составом исключить.
2. Представляется, что вступление в саморегулируемые организации должно осуществляться на принципе добровольности, и создаваться саморегулируемые организации (СРО) должны исходя из интересов различных видов операторов (крупных, средних, мелких), поскольку единая СРО не позволит учесть интересы всех участников и разработать единые стандарты и правила в целях эффективного транспортного обслуживания. Закрепление в Законе о железнодорожном транспорте создания СРО операторов на добровольной основе позволит повысить эффективность их деятельности и обеспечить защиту интересов различных групп грузоотправителей.

6. Договор предоставления вагонов (контейнеров) под погрузку, хотя и

является одним из видов договора возмездного оказания услуг, но имеет ряд

особенностей, одна из которых состоит в неразрывной связи данного

договора с договором перевозки грузов. В этой связи представляется, что п.2

ст.782 Гражданского кодекса Российской Федерации, устанавливающий

право заказчика на односторонний отказ от исполнения договора, не должен

применяться к оператору – исполнителю данного договора при

определенных обстоятельствах. В Положении об основах правового

регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного

состава и их взаимодействия с перевозчиками предлагается установить

запрет на немотивированный отказ оператора от исполнения договора при надлежащем выполнении договорных обязательств клиентом при принятии перевозчиком его заявки на перевозку груза. В противном случае немотивированный отказ оператора от исполнения договорных обязательств повлечет значительные убытки у клиента (грузоотправителя), вызванные срывом перевозки груза.

7. Разработанные ОАО «РЖД» критерии отнесения товаров к инновационным могут применяться в структуре ОАО «РЖД», в связи с чем предлагается критерии отнесения грузовых вагонов к инновационным вагонам утвердить нормативным правовым актом Министерства транспорта Российской Федерации.

**Теоретическая значимость** диссертации заключается в обосновании положений, развивающих теорию договорного права, в частности, положений о правовой природе договоров, заключаемых операторами железнодорожного подвижного состава с клиентами и перевозчиком, определении существенных условий данных договоров, понятийного аппарата.

**Практическая значимость исследования.** Полученные результаты

исследования в определенной степени восполняют пробел в

законодательстве, который связан с отсутствием регулирования в

Гражданском кодексе Российской Федерации, Уставе железнодорожного

транспорта Российской Федерации в полном объеме отношений по

предоставлению вагонов и контейнеров под погрузку в целях перевозки

грузов. Сформулированные в диссертационной работе теоретические

положения и выводы могут быть использованы законодателем в

правотворческой деятельности, направленной на совершенствование

законодательства, регулирующего отношения, возникающие из деятельности

железнодорожного транспорта, а также в процессе преподавания курса

гражданского и транспортного права России. Результаты диссертационного

исследования были внедрены в практическую деятельность акционерного

общества «Федеральная грузовая компания», в том числе использованы при внесении изменений в типовую форму договора по оказанию услуг по предоставлению вагонов под погрузку.

**Апробация результатов исследования.** Положения диссертации  
прошли апробацию на следующих научных и научно-практических  
конференциях: Межвузовской научно-практической конференции

«Концепция развития гражданского законодательства» (г. Москва, 2009);  
Международной научно-практической конференции «Бизнес и право:  
проблемы и перспективы» (Нижний Новгород, 2013); IV Итоговой научной  
конференции аспирантов, соискателей и молодых ученых

«Общетеоретические и отраслевые проблемы российского правосудия» (Москва, 2013), а также в опубликованных рецензируемых работах диссертанта.

**Структура работы** определена целями, задачами и кругом исследуемых проблем. Диссертация состоит из введения, двух глав, объединяющих семь параграфов, заключения и библиографического списка.

## Нормативная правовая основа деятельности оператора железнодорожного подвижного состава

Исследуя вопрос о структурной перестройке железнодорожного транспорта, сначала необходимо хотя бы кратко рассмотреть путь зарождения и строительства железных дорог в Российской империи, а впоследствии – СССР и России.

Датой возникновения железной дороги в России считается 1837 год. Тогда был открыт непродолжительный участок железной дороги от Кузьмино до Павловска (Царскосельская железная дорога). На то время она являлась единственной железной дорогой в стране и шестой дорогой в мире. Железные дороги в массовом масштабе стали строить во второй половине XIX века, что было обусловлено как потребностями экономики, так и военными интересами государства. Построенные в это время дороги были как казёнными, так и частными. В начале XX века была построена наиболее грандиозная дорога — Транссиб, соединившая европейскую часть страны и Урал с Дальним Востоком.

После Октябрьской революции все частные железные дороги были национализированы. Управление сетью железных дорог было возложено на Наркомат путей сообщения, а позднее – на Министерство путей сообщения. Поскольку весь вагонный парк находился в ведении Министерства путей сообщения СССР, распределение вагонопотоков по сети железных дорог происходило в административном порядке. Предприятия и организации направляли министерствам и ведомствам, а также управлениям железных дорог заявки на перевозку грузов на год с поквартальной разбивкой. После проверки обоснованности составления заявок управления железных дорог представляли в МПС СССР обобщенные заявки, на основании которых Министерство составляло проект годового плана перевозок грузов, который после принятия Советом Министров СССР годового плана экономического и социального развития СССР утверждался в месячный срок Министерством путей сообщения. Утвержденный план перевозок грузов доводился до сведения министерств и ведомств – грузоотправителей, которые распределяли утвержденные для них объемы перевозок грузов по подведомственным предприятиям и организациям. Управления железных дорог на основе доведенных до них годовых планов перевозок устанавливали планы перевозок грузов по соответствующим отделениям железных дорог.

Предоставление вагонов для перевозок грузов грузоотправителям осуществлялось на основании поданных ими заявок. Таким образом, процесс перевозки грузов включал предоставление вагонов и контейнеров и носил плановый характер.

После распада СССР правопреемником МПС СССР в части железнодорожной сети, находящейся на территории России, стало Министерство путей сообщения РФ.

Реформа всей железнодорожной отрасли по существу началась с конца 1990-х годов, когда было принято решение о необходимости реформирования естественных монополий в связи с переходом к рыночной экономике. Реформирование железнодорожной отрасли было вызвано необходимостью повышения эффективности железнодорожных перевозок, разделением функций государственного управления и хозяйственной деятельности, привлечением инвестиций.

Указом Президента РФ от 28 апреля 1997 г. N 426 «Об Основных положениях структурной реформы в сферах естественных монополий» были установлены в том числе основные цели структурной реформы в области железнодорожного транспорта, которыми являлись: - усиление государственного регулирования деятельности субъектов естественных монополий на железнодорожном транспорте; - стимулирование развития конкуренции в различных сегментах рынка транспортных услуг, в потенциально-конкурентных видах хозяйственной деятельности и соответствующее ослабление государственного регулирования; - повышение качества обслуживания потребителей транспортных услуг и определены основные направления реформы1.

Указом Президента РФ от 8 ноября 1997 г. N 1201 «О совершенствовании структуры железнодорожного транспорта Российской Федерации» была поставлена задача выведения из структуры железнодорожного транспорта ремонтных и обслуживающих предприятий и подразделений, непосредственно не связанных с организацией движения железнодорожного транспорта и обеспечением безопасности железнодорожного движения2.

Реализация положений Указа Президента РФ была возложена на Правительство РФ, Постановлением которого от 21 марта 1998 г. N 338 «О реализации мер по совершенствованию структуры железнодорожного транспорта Российской Федерации» был утвержден Перечень государственных предприятий, не связанных непосредственно с организацией движения и обеспечением аварийно-восстановительных работ на железнодорожном транспорте, подлежащих выводу из структуры железнодорожного транспорта и приватизации

## Правовое положение оператора железнодорожного подвижного состава

До проведения структурной реформы на железнодорожном транспорте осуществление грузоперевозочного процесса производилось на основе жесткого административного управления движением вагонов, принадлежащих 16 железным дорогам, находившимся в подчинении МПС России. Вагоны и контейнеры подавались по командам диспетчерских служб МПС России и железных дорог, то есть подача вагонов для исполнения принятых железной дорогой заявок для перевозки грузов осуществлялась на основании распоряжений тех же органов железнодорожного транспорта. Таким образом, регулировка движения вагонов в рамках сети железных дорог имела в ряде случаев экономический эффект, поскольку все вагоны и контейнеры были в оперативном управлении МПС России. Однако когда встал вопрос о развитии конкуренции собственников и других владельцев вагонов и контейнеров в удовлетворении потребностей перевозок, административно-командная система подачи и уборки вагонов оказалась несостоятельной. В организации грузоперевозочного процесса появились независимые субъекты по подаче вагонов для осуществления перевозки грузов – операторы железнодорожного подвижного состава, которые участвуют в перевозочном процессе с использованием своих вагонов и контейнеров, то есть в пределах осуществления грузоперевозочного процесса появился еще один обособленный вид деятельности. Одной из целей реформы было создание рынка операторских услуг.

Применяющиеся в настоящее время в правоприменительной деятельности термины «оператор», «оперирование» в железнодорожных перевозках означает управление парком вагонов. Оператор предоставляет вагоны или контейнеры клиенту, определяет станцию отправления, назначение подвижного железнодорожного состава.

Выделение операторского бизнеса имело важное значение для развития конкуренции на рынке железнодорожных перевозок. При этом управление вагонопотоками, организация работы железнодорожных станций, управление движением поездов осталась у собственника инфраструктуры.

Первоначально определение оператора железнодорожного подвижного состава было включено в Федеральный закон от 10 января 2003 года №17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», согласно которому оператор железнодорожного подвижного состава определялся как юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющий вагоны, контейнеры на праве собственности или ином праве, участвующий на основе договора с перевозчиком в осуществлении перевозочного процесса с использованием указанных вагонов, контейнеров (ст.2)101. По поводу понятия нового субъекта перевозочного процесса Е.М. Хазиева отмечает, что «…ни сути его правового положения, ни круга его прав и обязанностей законодательство не выработало…»102.

Действительно, данное определение носило общий характер, но до 2013 года правил о деятельности данных субъектов принято не было. Кроме определения оператора железнодорожного подвижного состава в Законе отсутствовали нормы о данном виде деятельности.

Следует отметить, что первые операторы в большинстве своем возникли путем выделения из материнских компаний, осуществляющих добычу природных ресурсов, включая нефть и газ – ООО «ТрансЛес», ОАО «ТранКонтейнер», ОАО «Рефсервис». В 2001-2002 годах статус оператора был у 85 компаний103.

Выделение операторского бизнеса из сферы естественной монополии способствовало развитию конкуренции. Так, Б.М. Лапидус отмечает, что появление частных собственников вагонов способствовало возникновению конкуренции не только внутри железнодорожного транспорта, в связи с чем должна быть дерегулирована вагонная составляющая тарифа, но и железнодорожного транспорта с альтернативными видами транспорта104. Причем высказываемые в ходе проведения реформы опасения, что частные операторы не будут инвестировать в приобретение подвижного состава, не оправдались. В сентябре 2008 г. парк грузовых вагонов российской принадлежности впервые за много лет превысил 1 млн единиц. Сегодня очевидно, что подобный уровень инвестиций в приобретение подвижного состава стал возможен благодаря появлению частной собственности на вагоны и созданию условий по их недискриминационному доступу к сети РЖД.

Инвестиционная активность компаний-операторов обеспечила устойчивое развитие российского вагоностроения, способствовала развитию конкуренции, как в сфере предоставления вагонов под перевозку, так и в сфере ремонта грузовых вагонов

## Договоры, опосредующие основную деятельность оператора железнодорожного подвижного состава

Комиссия ЕАЭС также утверждает перечень международных и региональных (межгосударственных) стандартов, а в случае их отсутствия – национальных (государственных) стандартов, содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения требований технического регламента Союза и осуществления оценки соответствия объектов технического регулирования.

Следует согласиться с мнением Л.А. Тихомировой о том, что стандарты, содержащие правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения требований технического регламента, являются обязательными для применения153.

Основной целью стандартизации в сфере железнодорожного транспорта является обеспечение выполнение требований технического регламента. Так, в Перечне стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований Технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава», содержится 76 наименований стандартов.

Вместе с тем, насущной задачей в сфере железнодорожного транспорта является не только установление минимально необходимых требований к безопасности подвижного железнодорожного состава, но и замена устаревших конструкций вагонов, обновление парка грузовых вагонов, производство и выпуск в эксплуатацию инновационных вагонов. Данная задача поставлена в ряде документов стратегического планирования, в том числе в Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы)».

Инновационные вагоны позволяют удешевить перевозки грузов за счет большей вместимости вагонов и экономичности в ремонте. В настоящее время в сети ОАО «РЖД» уже есть 33,4 тысячи инновационных вагонов154.

В Техническом регламенте Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» инновационная продукция, которая включает в том числе вагоны, определяется как продукция, технологические характеристики (функциональные признаки, конструктивное выполнение, дополнительные операции, а также состав применяемых материалов и компонентов) либо предполагаемое использование которой является принципиально новым или существенно отличаются от аналогичной ранее производимой продукции (ст. 2). Однако для признания грузовых вагонов или контейнеров инновационными необходима разработка критериев инновационности такой продукции. Поскольку государственная политика направлена на применение инновационных товаров, работ и услуг в экономике, в различных сферах деятельности критерии отнесения товаров, работ, услуг к инновационной продукции установлены ведомственными нормативными актами155.

Такие критерии разработаны в целях формирования плана закупок товаров, работ, услуг в соответствии с требованием ч. 4 ст. 4 Федерального закона от 18 июля 2011 г. № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг иными видами юридических лиц». Но несомненно, данные критерии имеют более общее значение.

В сфере железнодорожного транспорта распоряжением ОАО «РЖД» от 23 января 201 5г. № 125-р утверждена Методика отнесения предметов закупки к высокотехнологичной и инновационной156. В соответствии с п. 14 ст. 2.1 Методики ее действие распространяется на закупки, осуществляемые не только ОАО «РЖД», но и его дочерними обществами, т.е. распространяется на дочерние общества операторов.

В соответствии с п. 5.12 Методики для целей закупочной деятельности в ОАО «РЖД» рекомендуются к использованию следующие критерии отнесения продукции к инновационной: 1) новизна продукции (объекта техники, технологии); 2) высокий технический уровень продукции; 3) новые потребительские свойства продукции. Разработанные в ОАО «РЖД» критерии инновационной продукции в целом соответствуют определяемым критериям инновационности, указанным в Техническом регламенте о безопасности подвижного железнодорожного состава.

При сравнении установленных министерствами критериев с установленными критериями инновационности продукции в ОАО «РЖД» также следует отметить схожесть данных критериев. Вместе с тем, в отличие от утвержденных критериев отнесения товаров к инновационным в указанных выше министерствах, в системе критериев, разработанных в ОАО «РЖД», отсутствует такой критерий, как экономический эффект от реализации товаров.

Однако хотя такой критерий и не указан в распоряжении ОАО «РЖД», использование инновационных вагонов обеспечит заводам и их клиентам так необходимые им в условиях кризиса конкурентные преимущества и позволит, в конечном счете, решить имеющуюся сейчас проблему профицита вагонного парка – за счет смены поколений подвижного состава. Для этого необходимы меры государственного стимулирования по приобретению более дорогостоящих по сравнению с обычными инновационных вагонов.

## Договор по проведению ремонта вагонов оператора железнодорожного подвижного состава

Сторонами данного договора являются ОАО «РЖД» и клиент, которым может выступать оператор или иное лицо. От лица ОАО «РЖД» договор заключает Центр фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) либо территориальное подразделение – ТЦФТО.

ЦФТО является обособленным подразделением ОАО «РЖД» – филиалом и осуществляет свою деятельность от имени ОАО «РЖД», действующим на основании Положения о Центре фирменного транспортного обслуживания – филиале открытого акционерного общества «Российские железные дороги», утвержденного Президентом ОАО «РЖД» 8 мая 2009 г. N 8129240. Одними из основных функций ЦФТО является организация и ведение договорной работы с клиентами ОАО «РЖД» в части оказания услуг (п.3.2); организация и проведение расчетов с клиентами ОАО «РЖД» по заключенным договорам и формирование доходной части бюджета продаж ОАО «РЖД» от оказанных услуг (п. 17.2).

Генеральный директор филиала заключает от имени ОАО «РЖД» в установленном порядке договоры с юридическими и физическими лицами по вопросам, отнесенным к компетенции Филиала.

Договор на организацию расчетов заключается в соответствии с Положением о порядке взаимодействия между ОАО «РЖД» и пользователем услуг железнодорожного транспорта при организации расчетов и оплате провозных платежей, сборов, штрафов, иных причитающихся ОАО «РЖД» платежей с использованием Единого лицевого счета (ЕЛС) клиента при и/или порожних вагонов в экспортном, импортном и перевозках грузов и/или порожних вагонов, утвержденным Распоряжением ОАО «РЖД» от 5 августа 2013 г. № 1685р241. Положение определяет порядок взаимодействия между ОАО «РЖД» и пользователем услуг железнодорожного транспорта – клиентом при организации расчетов и оплате Клиентом провозных платежей, сборов, штрафов, иных причитающихся ОАО «РЖД» платежей при перевозках грузов внутригосударственном сообщениях, возмещения расходов ОАО «РЖД», обусловленных выполнением таможенных операций и иных услуг/работ, выполняемых ОАО «РЖД» при организации и/ или осуществлении перевозок, в том числе платежей за информационные и прочие услуги/работы (при наличии между ОАО «РЖД» и Клиентом договора, соглашения, контракта на оказание услуг/выполнение работ).

Таким образом, договор на организацию расчетов носит вспомогательный характер к основному договору, заключаемому клиентом с ОАО «РЖД», и не заключается без наличия договора на перевозку груза, порожних вагонов или иного договора.

В этой связи возникает вопрос, носит ли рассматриваемый договор публичный характер, как и основной договор, заключаемый с клиентом ОАО «РЖД», являющейся субъектом естественной монополии.

Так, ОАО «Российские железные дороги» (Дальневосточный территориальный центр фирменного транспортного обслуживания структурного подразделения ЦФТО – филиал ОАО РЖД) обратилось в Арбитражный суд Хабаровского края с заявлением о признании недействительными решения и предписания управления Федеральной антимонопольной службы по Хабаровскому краю.

Как установили суды, управлением Федеральной антимонопольной службы по Хабаровскому краю по результатам рассмотрения дела № 3-1/195 о нарушении антимонопольного законодательства, возбужденного на основании жалобы ООО «ТД РФП» 19 апреля 2013 г., принято решение, в соответствии с которым ОАО «РЖД» признано виновным в нарушении п. 3 невыгодных условий ООО «ТД РФП» при заключении договора на организацию расчетов от 30 июня 2012 г. № ТЦ-2171 в части пунктов 2.1.11, 9.5.3 договора.

Судами установлено, что ООО «ТД РФП» подписало вышеуказанный проект договора и приложение № 3 с протоколом разногласий, в котором последнее предложило исключить пункты 2.1.11 и 9.5.3 из договора на организацию расчетов.

По условиям пункта 2.1.11 договора, в случае задержки вагонов, не принадлежащих перевозчику, в пути следования, в том числе на промежуточных станциях, из-за неприема их железнодорожной станцией назначения по причинам, зависящим от клиента, являющегося грузополучателем, взимается плата за время нахождения вагонов на путях общего пользования в размере, определенном в приложении № 3 к названному договору; в случае нарушения клиентом, являющимся грузополучателем, на железнодорожной станции назначения времени подачи, приема вагонов, не принадлежащих перевозчику, по причинам, зависящим от клиента, являющегося грузополучателем (например, занятость фронтов погрузки-выгрузки и другие причины), с клиента, являющегося грузополучателем, взимается плата за время нахождения таких вагонов на путях общего пользования в ожидании их подачи или приема в размере, определенном в приложении № 3 к настоящему договору.

Пунктом 9.5.3 договора определены расчетные размеры платы за время нахождения на железнодорожных путях общего пользования вагонов, не принадлежащих ОАО «РЖД», по причинам, не зависящим от перевозчика.