

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«РОССИЙСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПРАВОСУДИЯ»

На правах рукописи

АНДРЕЕВ СЕРГЕЙ ВЛАДИМИРОВИЧ

**ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОПЕРАТОРА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА**

Специальность 12.00.03 – гражданское право; предпринимательское право;
семейное право; международное частное право

Диссертация на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Научный руководитель
кандидат юридических наук,
доцент **Аксенчук Л.А.**

Москва – 2017

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение.....	3
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
Глава 2. Основные положения договорного регулирования деятельности оператора железнодорожного подвижного состава	
§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.....	214

ВВЕДЕНИЕ

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 до последнего времени не имела достаточной законодательной основы для разработки договоров, как с клиентами, так и с перевозчиком. Таким образом, концепция монополизации 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, специальным нормативным правовым регулированием 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 были 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 монополизацию 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. Садилов, 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 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 и др.).

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 демополизации 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 - это 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».

4. 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.

5. 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 создание 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 восполняют в определенной степени 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.

Глава 1. Общая характеристика правового регулирования деятельности железнодорожного транспорта

§1. Реформирование железнодорожного транспорта в России

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-конкуренстных 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 приватизации³.

Постановлением Правительства РФ от 15 мая 1998 г. N 448 была утверждена Концепция структурной реформы федерального железнодорожного транспорта, в которой в качестве важнейшего фактора снижения транспортных расходов признано развитие конкуренции на железнодорожном транспорте, в связи с чем решено было разделить монопольные и конкурентные виды деятельности на железнодорожном

¹ СЗ РФ. 1997. N 18. Ст. 2132.

² СЗ РФ. 1997. 1997. №45. Ст..5171

³ СЗ РФ. 1998. №14. Ст. 1582.

транспорте, а также создать систему экономических и правовых отношений, стимулирующую снижение издержек производства каждого участника перевозочного процесса.

С учетом организационной и технологической сложности системы железнодорожного транспорта, обеспечивающей устойчивое взаимодействие всех участников перевозочного процесса, а также важности решаемых этой системой государственных и общественных задач реформа должна осуществляться поэтапно⁴.

На следующем этапе реформы в соответствии с разработанной и утвержденной Программой структурной перестройки железнодорожного транспорта на 2001-2010 г.⁵ в процессе приватизации имущества федерального железнодорожного транспорта, осуществляемой в соответствии с Федеральным законом от 27 февраля 2003 г. №29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», был создан единый хозяйствующий субъект путем изъятия имущества у организаций федерального железнодорожного транспорта и внесения его в уставный капитал единого хозяйствующего субъекта⁶.

В литературе отмечается специфика проведенной реорганизации, поскольку после внесения имущества организаций федерального железнодорожного транспорта в уставный капитал единого хозяйствующего субъекта они продолжали осуществлять свою деятельность впредь до получения единым хозяйствующим субъектом (его дочерними обществами) аккредитации и других необходимых документов, что означало, как указывает А.В. Габов, что «...к передаче имущества применялись правила реорганизации в части прав кредиторов, возникало правопреемство по

⁴ СЗ РФ. 1998. №20. Ст. 2159.

⁵ Утверждена постановлением Правительства РФ от 18 мая 2001 г. №384 // СЗ РФ. 2001. № 23. Ст.2366.

⁶ СЗ РФ. 2003. N 9. Ст. 805.

обязательствам, но организация могла и не прекратить в результате такой «квазиреорганизации» своего существования»⁷:

Реформирование федерального железнодорожного транспорта, необходимость которого была вызвана низким уровнем эффективности функционирования, совмещения функций хозяйственной деятельности и государственного управления и рядом других факторов⁸, осуществлялась путем приватизации со значительными особенностями. В соответствии с п.4 ст.7 Федерального закона от 21 декабря 2001 г. №178-ФЗ «О приватизации государственного и муниципального имущества»⁹ федеральные государственные унитарные предприятия, находящиеся в ведении федерального органа исполнительной власти в области управления железнодорожным транспортом и являющиеся объектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, включаются в прогнозный план (программу) приватизации на основе федерального закона, которым является Федеральный закон от 27 февраля 2003 г. №29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта»¹⁰. В соответствии со ст. 4 данного Закона Правительство РФ приняло решение об учреждении единого хозяйствующего субъекта и утвердило устав открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»). В уставный капитал ОАО «РЖД» внесено имущество железнодорожного транспорта, непосредственно связанное с организацией движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте и обеспечением аварийно-восстановительных работ. Оплата акций, сто процентов которых принадлежат Российской Федерации,

⁷Габов А.В. Теория и практика реорганизации (правовой аспект). Статут, 2014. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

⁸ См.: Шевченко И.О. Приватизация государственной собственности через внесение государственного имущества в качестве вклада в уставные капиталы открытых акционерных обществ (на примере ОАО «РЖД») // Новая правовая мысль. 2007. № 5. С. 28, 29.

⁹ СЗ РФ. 2002. №4. Ст. 251.

¹⁰ СЗ РФ. 2003. №9. Ст. 805.

осуществлена путем внесения в уставный капитал ОАО «РЖД» имущества и имущественных комплексов организаций федерального железнодорожного транспорта, включенных в прогнозный план (программу) приватизации федерального имущества на 2003 год.

Действительно, единый хозяйствующий субъект создан как открытое акционерное общество в рамках приватизации не только одного унитарного предприятия, а всей отрасли железнодорожного транспорта, потому такой способ приватизации, как преобразование унитарного предприятия в открытое акционерное общество, не может быть целиком рассмотрен в рамках главы 4 ГК РФ, в данном случае больше подходят правила о передаче государственного имущества в частную собственность по Закону о приватизации.

В соответствии со специальным постановлением Правительством РФ от 18 сентября 2003 г. №585 было создано открытое акционерное общество «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») и утвержден Устав открытого акционерного общества ОАО «РЖД»¹¹.

Доля принадлежащих Российской Федерации акций в общем количестве акций указанного акционерного общества составляет 100 процентов. От имени Российской Федерации полномочия акционера осуществляются Правительством РФ.

Поскольку ОАО «РЖД» было создано в процессе приватизации, в литературе предлагается предоставить ему право выступать единственным учредителем (акционером) хозяйственных обществ и рассматривать в качестве одной из особенностей правового положения ОАО «РЖД». Данное право, по мнению А.В. Иванюк, следует закрепить в Федеральном законе от 27 февраля 2003 г. №29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения

¹¹ См.: Постановление Правительства РФ от 18 сентября 2003 г. N 585 «О создании открытого акционерного общества «Российские железные дороги» // СЗ РФ. 2003. № 39. Ст. 3766.

имуществом железнодорожного транспорта»¹². Отсутствие специальных норм, регулирующих взаимоотношения между основным обществом и дочерним обществом в отношении ОАО «РЖД», влечет за собой, по мнению А.В. Иванюк, необходимость руководствоваться общими нормами действующего законодательства¹³.

Программа реформы предусматривала три этапа ее проведения, в результате из монопольной структуры должны были быть выделены конкурентные виды деятельности, сформирован рынок услуг железнодорожных перевозок, разделены функции государственного управления и организации хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте, обеспечена недопустимость слияния предприятий, действующих в потенциально конкурентной среде, с предприятиями естественно-монопольного сектора и др.

Первый этап реформирования железнодорожного транспорта проводился в 2001-2002 годах. На данном этапе проводилась реструктуризация кредиторской задолженности предприятий федерального железнодорожного транспорта по платежам в бюджеты всех уровней, иным обязательным платежам и договорным обязательствам. Так, в период упадка (1991-2000 годы) перевозки являлись убыточной сферой деятельности, кредиторскую задолженность следовало погасить перед тем как привлекать в данную сферу новых инвесторов.

В данный период времени активно велась работа по разработке механизмов привлечения инвестиций в сферу железнодорожных перевозок.

Приоритетным направлением на данном этапе являлось развитие конкурентного сектора в сфере железнодорожных перевозок, в том числе создание грузовых компаний-операторов, владеющих собственным подвижным составом. Забегая немного вперед, надо отметить, что в

¹² Иванюк А.В. Правовые проблемы создания холдинга (на примере железнодорожного транспорта): автореф. дис. ...канд. юридических наук:12.00.03. М., 2005. С. 5, 6.

¹³ Там же. С. 18.

2004 году ОАО «РЖД» имело в собственности более 70% всех вагонов. За 7 лет эта цифра сократилась 40% и составила около 400 тыс. вагонов. Остальные 60% поделили ОАО «ПГК» (20%) и иные собственники – соответственно около 40%.

Именно на первом этапе структурной перестройки железнодорожной отрасли в соответствии с пп. «в» п.4 Постановления Правительства РФ от 18 мая 2001 г. №384 было принято решение о создании грузовых компаний-операторов, владеющих собственным подвижным составом.

В 2001 – 2002 гг. статус оператора подвижного состава был присвоен 85 компаниям¹⁴.

На втором этапе, который проходил в 2003-2005 годах, планировалось создание акционерных обществ на базе имущества, которым в установленном порядке наделены самостоятельные структурные подразделения открытого акционерного общества «Российские железные дороги», осуществляющие отдельные виды деятельности на железнодорожном транспорте путем учреждения дочерних акционерных обществ ОАО «РЖД»; поэтапное сокращение перекрестного субсидирования; создание условий для повышения уровня конкуренции в сфере грузовых перевозок; переход к свободному ценообразованию в конкурентных секторах; привлечение инвестиций для развития железнодорожного транспорта; проработка организационно-правовых механизмов и последствий создания дочерних акционерных обществ ОАО «РЖД», осуществляющих грузовые перевозки, и рассмотрение вопроса о целесообразности такого создания. Большинство из перечисленных целей было достигнуто.

Основными целями третьего этапа (2006 - 2010 гг.) в соответствии с Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте было

¹⁴ Хазиева Е.М. Реформирование российского грузового железнодорожного транспорта в условиях действующего законодательства // Закон. 2012. N 10. С. 66.

создание развитого конкурентного рынка в области железнодорожных перевозок, а также доведение доли частного грузового подвижного состава до 100%, привлечение инвестиций в отрасль и передача в частную собственность «сервисных» ДЗО ОАО «РЖД» (ремонтного комплекса, сервиса подвижного состава, строительства и ремонта инфраструктуры, логистики).

По данным Российской открытой академии транспорта, за последние 15 лет вагонный парк вырос на 52%¹⁵.

Важной датой в формировании конкурентных отношений в сфере железнодорожных перевозок стало 26 июля 2007 года, когда была зарегистрирована ОАО «Первая грузовая компания» в качестве оператора железнодорожного подвижного состава. В 2007 г. ОАО «Первая грузовая компания» ОАО «РЖД» были переданы по рыночной стоимости грузовые вагоны, в том числе платформы, крытые вагоны, полувагоны, цистерны. В целях создания конкурентной среды была создана ОАО «Вторая грузовая компания».

Исходя из прогнозов к концу третьего этапа и реформы в целом ОАО «РЖД» должно представлять собой эффективный холдинг, деятельность которого обеспечивается на основе финансовой прозрачности, разделения учета по обособленным видам деятельности и отлаженных корпоративных процедур управления.

В литературе отмечается, что ОАО «РЖД» остается монополистом и в части, относящейся к инфраструктуре, и в части, относящейся к перевозкам грузов. И ситуация не меняется с созданием холдинга¹⁶. Монопольное положение ОАО «РЖД» необходимо, прежде всего, в целях технологического управления процессом перевозок.

¹⁵ Российская газета. 2016. №265 (7133). 23 ноября. С. 4.

¹⁶ Абова Т.Е. Избранные труды. Гражданский и арбитражный процесс. Гражданское и хозяйственное право. М., 2007. С. 1042.

Создание ОАО «РЖД» со стопроцентным государственным участием, как отмечает А.С. Теплов, сохраняет собственность и реальное управление в руках государства, и в то же время в целях повышения рыночной устойчивости функционирования железных дорог следует усилить правовое регулирование деятельности субъектов естественных монополий на железнодорожном транспорте¹⁷.

Таким образом, основной целью реформирования железнодорожной отрасли, определенной не только Программой структурной перестройки железнодорожного транспорта, но и в дальнейшем Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 17 июня 2008 г. N 877-р¹⁸, и Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008г. N 1734-р¹⁹, является внедрение конкурентных начал в данной сфере, в то же время с сохранением сетевого перевозчика как единого хозяйствующего субъекта, оказывающего услуги в части инфраструктуры и услуги по перевозке – ОАО «РЖД» в качестве крупнейшего железнодорожного перевозчика и монопольного владельца железнодорожной инфраструктуры общего пользования. Помимо ОАО «РЖД», аналогичными «инфраструктурными» перевозчиками-монополистами на отдельных линиях являются ОАО «Акционерная компания «Железные дороги Якутии» и ОАО «Ямальская железнодорожная компания».²⁰

Результаты структурной реформы железнодорожного транспорта в целом свидетельствуют о ее эффективной реализации. В процессе

¹⁷ Теплов А.С. Правовое регулирование естественных монополий на железнодорожном транспорте в период структурной реформы: автореф. ...канд. юридических наук: 12.00.03. М., 2007. С.17.

¹⁸ СЗ РФ. 2008. №29 (часть 11). Ст.3737.

¹⁹ СЗ РФ. 2008. №50. Ст. 5977.

²⁰ Хазиева Е.М. Реформирование российского грузового железнодорожного транспорта в условиях действующего законодательства // Закон. 2012. №10. С. 67.

реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте обеспечивается повышение устойчивости работы железнодорожного транспорта, его доступности и безопасности, снижение транспортной нагрузки на экономику, повышение качества услуг, сохранение социальной стабильности.

Программой проведения реформы предусмотрено, что рынки услуг железнодорожного транспорта могут относиться к естественно-монопольному, переходному (временно-монопольному) и конкурентному типам, что обуславливает применение различных форм и методов государственного регулирования к различным видам деятельности.

Следует отметить, что в США более 500 грузовых железнодорожных компаний разделены на классы по величине ежегодного дохода и масштабов деятельности: перевозчики первого класса, региональные перевозчики и местные перевозчики.

В 50-е годы XX века в США перевозчиками первого класса была создана компания Trailing Train Company, имеющая 500 платформ, для контрейлерных перевозок грузов за счет своевременной подачи порожних платформ, что привело к более эффективному использованию подвижного состава за счет управления консолидированного парка вагонов. Европейская модель предполагает недискриминационный доступ разных операторов к одной инфраструктуре, причем иногда путём полного отделения владения инфраструктурой железных дорог от перевозочной деятельности. При отделении инфраструктуры от перевозочной деятельности владелец инфраструктуры не заинтересован ущемлять интересы различных операторов²¹.

²¹ Хусаинов Ф.И. Демонополизация железных дорог: от теоретической модели к практической реализации // Бюллетень транспортной информации. 2005. № 10. С.10. Хусаинов Ф.И. Демонополизация железнодорожного транспорта // Экономика железных дорог. 2009. № 1. С.22-33. (статьи доступны на сайте <http://f-husainov.narod.ru>).

Реформирование железнодорожной отрасли осуществлялось с использованием публично-правовых и частноправовых методов.

Государственное регулирование в конкурентном сегменте рынка услуг железнодорожного транспорта должно базироваться на принципе развития механизмов ценовой и технологической конкуренции, стимулирующих сокращение издержек на оказание услуг при повышении их качества. В конкурентном сегменте государством должны применяться преимущественно косвенные методы регулирования, использоваться различные формы стимулирования.

Государственное регулирование в переходном (временно-монопольном) сегменте рынка услуг железнодорожного транспорта основывается на принципе снижения экономических барьеров входа на этот рынок потенциальных конкурентов и повышения их заинтересованности в инвестициях в развитие собственной деятельности на этом рынке.

Государственное регулирование в естественно-монопольном сегменте рынка услуг железнодорожного транспорта должно обеспечить баланс интересов пользователей услуг и субъектов естественных монополий.

В условиях функционирования естественной монополии одной из основных задач является задача обеспечения недискриминационного доступа на рынок железнодорожных перевозок.

В Федеральном законе от 26 июля 2006 г. №135-ФЗ «О защите конкуренции» предусмотрено, что Правительство РФ устанавливает правила недискриминационного доступа на товарные рынки и (или) к товарам, производимым или реализуемым субъектами естественных монополий. В указанных правилах должны содержаться: перечень товаров, поставляемых хозяйствующими субъектами; перечень необходимой для доступа на рынок существенной информации; порядок раскрытия информации, в том числе о товарах, их стоимости, возможном объеме производства или реализации этих товаров и др.; существенные условия договора и (или) типовые договоры о

предоставлении доступа на рынок и (или) к товарам, производимым субъектами естественных монополий; порядок определения потребителей, подлежащих обязательному обслуживанию, установление минимального уровня их обеспечения и очередности предоставления доступа на рынок; требования к характеристикам соответствующего товара, если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации и др.²² Применительно к железнодорожному транспорту аналогичные требования установлены в ст. 14 Федерального закона от 10 января 2003 г. №17-ФЗ «О железнодорожном транспорте»²³.

В настоящее время ОАО «РЖД» предоставляет как услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, так и по перевозке грузов железнодорожным транспортом общего пользования.

В целях согласования интересов перевозчиков, владельцев инфраструктуры, пользователей услуг постановлением Правительства РФ от 25 ноября 2003 г. №710 утверждены Правила недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования²⁴.

В целях проводимой структурной реформы на железнодорожном транспорте, с созданием условий для отделения деятельности по предоставлению услуг инфраструктуры от перевозочной деятельности и появлением конкурентной среды, структура компании трансформируется в вертикально ориентированный холдинг.

Реформа железнодорожного транспорта имела системный характер и затронула как область управления железнодорожным транспортом, обеспечивая между тем единство управления и безопасность перевозок, так и

²² СЗ РФ. 2006. №31(ч.1). Ст. 3434.

²³ СЗ РФ 2003. N 2. Ст. 169.

²⁴ СЗ РФ. 2003. №48. Ст.4680.

осуществляемые различные виды деятельности. Были выделены дочерние компании ОАО «РЖД» - операторы подвижного железнодорожного состава.

Для создания правовой основы реформирования железнодорожного транспорта был принят ряд федеральных законов: от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»²⁵, Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации²⁶, Федеральный закон от 10 января 2003 г. №16-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в Федеральный закон «О естественных монополиях»²⁷ и Федеральный закон от 27 февраля 2003 г. №29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта»²⁸.

Таким образом, результатом проведенной реформы является переход от государственного регулирования перевозок к регулированию услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, внедрению конкурентных начал в сферу перевозок грузов. Появление новых субъектов перевозочного субъекта – операторов подвижного железнодорожного состава требует четкого правового регулирования их деятельности.

В 2013 году на рынке грузовых перевозок действовало более 500 крупнейших собственников и операторов подвижного железнодорожного состава²⁹.

²⁵ СЗ РФ. 2003. № 2. Ст. 169.

²⁶ Федеральный закон от 24 декабря 2002 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // СЗ РФ. 2003. №2. Ст. 169.

²⁷ СЗ РФ. 2003. №2. Ст. 168.

²⁸ СЗ РФ. 2003. № 9. Ст. 805.

²⁹[Электронный ресурс] // <http://marketing.rbc.ru/research/562949989331252.shtml> (дата обращения: 31.07.2016)

§2. Нормативная правовая основа деятельности оператора железнодорожного подвижного состава

Проведение структурной реформы железнодорожного транспорта, внедрение конкурентных начал в сферу железнодорожных перевозок, появление новых субъектов – операторов железнодорожного подвижного состава обусловили необходимость принятия новых нормативных правовых актов и внесение изменений и дополнений в действующие нормативные правовые акты, регулирующие отношения в сфере железнодорожного транспорта.

Конституционно-правовой основой деятельности оператора железнодорожного подвижного состава являются положения Конституции РФ, в том числе п. «и» ст.71 Конституции Российской Федерации, согласно которому федеральный транспорт находится в ведении Российской Федерации. Деятельность оператора, как будет показано дальше, носит предпринимательский характер, поэтому основой правового регулирования деятельности этого нового субъекта в сфере железнодорожных перевозок являются норма ст.34 Конституции РФ о свободе предпринимательской деятельности (ч.1 ст.8), об охране частной собственности законом, праве на судебную защиту, праве на возмещение вреда, причиненного незаконными действиями органов государственной власти (ст. 53), и др. Положение ч.1 ст.8 Конституции РФ о гарантировании единства экономического пространства, свободного перемещения товаров, услуг и финансовых средств в сфере железнодорожных перевозок означает в том числе и единство перевозочной деятельности по магистральным путям сообщения.

Государственная политика в области железнодорожных перевозок выражается в документах стратегического планирования и прогнозирования.

Так, Распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. N 1734-р утверждена «Транспортная стратегия Российской Федерации»³⁰,

³⁰ СЗ РФ. 2008. №50. Ст.5977.

Распоряжением Правительства РФ от 17 июня 2008 г. N 877-р принята Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года³¹, постановлением Правительства РФ от 15 апреля 2014 г. N 319 утверждена Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы»³². В данных документах подчеркнуто ведущее положение железных дорог в единой транспортной системе Российской Федерации, однако отмечается, что принятые меры по структурной перестройке железнодорожной отрасли недостаточны для того, чтобы в короткие сроки создать эффективные источники развития, позволяющие обеспечить масштабное привлечение средств в развитие отрасли и ее модернизацию, сформировать условия для ее долговременного устойчивого роста и повышения конкурентоспособности на мировом рынке. В документах перспективного планирования намечены мероприятия по долгосрочной программе развития железнодорожного транспорта, в том числе предусмотрено увеличение у компаний – операторов парка подвижного состава и расширение географии его эксплуатации в странах СНГ, а также меры по обновлению железнодорожного подвижного состава.

В результате планируемых мероприятий предполагается существенное повышение безопасности, экологичности и экономичности железнодорожного транспорта, а также обеспечение безаварийного движения.

Оператор подвижного железнодорожного состава в результате проведенной реформы стал участником перевозочного процесса, определяемого Федеральным законом от 10 января 2003 г. N 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» как совокупность организационно и технологически взаимосвязанных операций, выполняемых при подготовке, осуществлении и завершении перевозок пассажиров, грузов,

³¹ СЗ РФ. 2008. №29 (ч.11). Ст. 3537.

³² СЗ РФ. 2014. №18 (ч.Ш). Ст. 2165.

багажа, грузобагажа и почтовых отправлений железнодорожным транспортом (ст.2)³³, поэтому правовое регулирование его деятельности осуществляется в системной связи с регулированием деятельности иных участников железнодорожных перевозок. Нормы, регулирующие отношения оператора с другими участниками перевозочного процесса, являются частью транспортного законодательства.

Транспортное законодательство, как отмечает В.С. Белых, представляет собой совокупность нормативных правовых актов, регулирующих отношения в сфере транспортной деятельности, которое характеризуется следующими (специальными) признаками: особый субъектный состав; сфера регулирования; комплексный характер³⁴. По справедливому замечанию В.С. Белых, в основу формирования транспортного законодательства должен быть положен такой критерий, как сфера транспортной деятельности. В данной сфере возникают отношения как между субъектами транспортной деятельности, так и между субъектами транспортной деятельности и органами государственной власти, и органами местного самоуправления³⁵. В.А. Егиазаров также отмечает, что особенностью транспортного права является то, что оно сочетает в себе властно-организационные отношения, регулируемые административным правом, и имущественные отношения, регулируемые гражданским правом³⁶. Транспортное законодательство является формой выражения транспортного права, правовая природа которого неоднозначно понимается учеными. Не рассматривая специально данную проблему, вместе с тем, в целях диссертационного исследования следует остановиться на позициях авторов, посвятивших свои работы данной

³³ СЗ РФ. 2003. №2. Ст. 169.

³⁴ Белых В.С. Транспортное законодательство России и зарубежных государств, ЕС, ШОС, ЕврАзЭС (сравнительно-правовой анализ) / Отв. ред. В.А. Бублик. М.: Проспект, 2014. С.7.

³⁵ Там же. С.8.

³⁶ Егиазаров В.А. Транспортное право: Учебник. 8-е изд., доп. и перераб. М.: Юстицинформ, 2015. С.12.

проблеме.

В дореволюционной России вопрос о транспортном праве ни как об отрасли права, ни как о научной дисциплине не поднимался. Не было норм, специально регулирующих автомобильные перевозки, не существовало законодательства о воздушных перевозках. Договор перевозки рассматривался как один из договоров, входящих в предмет торгового права. Отдельные правила о перевозках были помещены в Устав торговый, эксплуатация деятельности железных дорог в значительной мере корректировалась судебной практикой сената, весьма противоречивой и казуистичной³⁷.

Вопрос о транспортном праве как самостоятельной отрасли являлся дискуссионным вопросом и во времена СССР. Так, М.А. Тарасов считал, что «...транспортное право – на современном уровне его развития – составляет самостоятельную отрасль советского права»³⁸. Эту точку зрения разделял и К.К. Яичков³⁹.

Трактовка транспортного права как относительно самостоятельной части гражданского (частного) права в 70-е гг. прошлого века получила своеобразное развитие. Ряд авторов⁴⁰ признавали транспортное право не отраслью права, а отраслью законодательства – комплексом различных по своей природе нормативных правовых актов (гражданских, административных и т.д.). Другие ученые стали характеризовать транспортное право как комплексную отрасль советского права⁴¹.

³⁷ Шершеневич Г.Ф. Учебник торгового права (по изданию 1914 г.). М.: Спарк, 1994. С.211-220; Цитович П.П. Очерк основных понятий торгового права. М.: Центр ЮрИнфоР. 2001. С 277 - 318.

³⁸ Тарасов М.А. Договор перевозки. Ростов-на-Дону, 1965. С. 19.

³⁹ Яичков К.К. Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву. М., 1958. С. 38.

⁴⁰ Андреев В.К. Транспортное право. Калинин, 1977. С.6; Орданский М.С. Правовые проблемы железнодорожного транспорта СССР. Саратов: Изд-во Саратов, ун-та, 1981. С. 33.

⁴¹ Алексеев С.С. Структура советского права. М., 1975. С. 193; Быков А.Г., Половинник Д.И. Основы автотранспортного права. М., 1974. С.14, 15.

Железнодорожное право В.Н. Изволенский рассматривал как совокупность норм, регулирующих отношения, возникающие при железнодорожных перевозках грузов, пассажиров и багажа; поскольку перевозка является гражданско-правовым отношением, то железнодорожное право – составная часть гражданского права, чему не мешает включение в железнодорожное право норм по планированию перевозок, относящихся к административному праву⁴². Исходя из данного высказывания, можно сделать вывод, что данный ученый признавал комплексный характер железнодорожного права.

Исследуя взгляды современных ученых на правовую природу транспортного права и его место в системе российского права, И.А. Стрельникова выделяет пять подходов к концепции транспортного права:

- 1) транспортное право как самостоятельная отрасль права;
- 2) отдельные части транспортного права – самостоятельные отрасли права;
- 3) транспортное право — комплексная отрасль права;
- 4) транспортное право — комплексная отрасль законодательства без соответствующего места в системе права;
- 5) транспортное право — институт гражданского права.

Анализируя данные точки зрения, И.А. Стрельникова с опорой на основные положения теории государства и права и материалы правоприменительной практики приходит к выводу, что ни одна из названных концепций не является в полной мере обоснованной и доказанной. Так, отсутствие однородных общественных отношений в предмете транспортного права и собственного единого метода правового регулирования не дает оснований для закрепления как за транспортным

⁴² Изволенский В.Н. Правовые вопросы железнодорожных перевозок. М.: Трансжелдориздат, 1955. С. 11.

правом, так и за отдельными его частями статуса самостоятельной отрасли права. В свою очередь, взгляд на транспортное право как на исключительно комплексную отрасль законодательства без соответствующего места в системе права представляется ей слишком узким, поскольку право и законодательство соотносятся как содержание и форма, и в данном случае форма должна объективно иметь соответствующее ей содержание в системе права, которое в указанном подходе неоправданно отрицается⁴³.

Отсутствие самостоятельности транспортного права как отрасли права вследствие отсутствия единого предмета и единого метода обосновывает С. Ю. Морозов⁴⁴. Наличие обширного нормативного правового материала, регулирующего различные по своему видовому содержанию общественные отношения, позволяют, по мнению профессора С.Ю. Морозова, рассматривать транспортное право в качестве комплексной отрасли законодательства⁴⁵.

Идея комплексности транспортного права имеет широкое распространение и поэтому требует дополнительного рассмотрения. Данной точки зрения придерживается видный ученый в области транспортного права В.А. Егиазаров⁴⁶. Транспортное законодательство, как отмечает В.А. Егиазаров, состоит из кодифицированно-комплексных актов и простых актов, уточняющих, дополняющих и конкретизирующих кодифицированные акты⁴⁷.

Отмечая комплексный характер транспортного права, И.В. Спирин обосновывает свою позицию следующими доводами: «Транспортное право – комплексная отрасль права, представляющая совокупность правовых норм,

⁴³ Стрельникова И.А. Понятие и место транспортного права в системе права России: Автореф. дис. ... канд. юридических наук: 12.00.03. М., 2009. С. 10.

⁴⁴ Морозов С.Ю. Транспортное право: учебник для академического бакалавриата. 3-е изд., перераб. и доп. М.: Юрайт, 2016. С.18.

⁴⁵ Там же. С.19.

⁴⁶ Егиазаров В.А. Указ. соч. С.45.

⁴⁷ Там же.

регулирующая отношения в области транспортной деятельности. Эти нормы формируются в составе нормативных правовых актов специального транспортного законодательства и входят в состав нормативных правовых актов фундаментальных отраслей права (государственного, гражданского, административного, уголовного, трудового, международного и т.д.)»⁴⁸.

Рассматривая транспортное право как комплексную отрасль российского права, В.А. Вайпан считает, что оно не может быть признано самостоятельной отраслью права, поскольку не имеет самостоятельных общих положений, отражающие общие принципы и методы регулирования для всех его норм, а его предмет представляет собой, прежде всего, сочетание имущественных отношений, регулируемых гражданским правом, а не властно-организационных отношений, регулируемых административным правом⁴⁹.

Современный взгляд на железнодорожное право как подотрасль транспортного права высказала и обосновала Н.В. Мишина, которая указывает, что «... в области железнодорожного транспорта сформировались качественно однородные и относительно самостоятельные взаимосвязанные общественные отношения между перевозчиками и грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями), пассажирами, владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего и необщего пользования, другими физическими и юридическими лицами. Эти отношения направлены на организацию и осуществление перевозочного процесса и оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта. Все эти отношения можно объединить в

⁴⁸Спирин И.В. Концепция транспортного права и проблемы его совершенствования // Транспортная доктрина России в XXI веке. М., 2006.

⁴⁹Вайпан В.А. Правовое регулирование транспортной деятельности (лекция в рамках учебного курса «Предпринимательское право») // Бизнес и право в России и за рубежом. Приложение к журналу «Предпринимательское право». 2012. № 3. С. 3.

однородную обособленную группу, которая и выступает в качестве предмета железнодорожного права»⁵⁰.

Анализируя высказанные точки зрения на правовую природу транспортного права, на мой взгляд, следует присоединиться к мнению В.С. Белых, который считает, что транспортное право – это «...комплексное образование (подотрасль), сочетающее нормы публичного и частного права. Оно (право) является составной частью предпринимательского права»⁵¹. Отрасль права – это наиболее крупное структурное подразделение права.

В настоящее время наукой установлено, что при наличии таких важных критериев разграничения норм права по отраслям, как предмет и метод регулирования, каждой отрасли присущи и другие важные признаки, в частности, каждая из них основывается на определенных принципах, каждая из них осуществляет только ей присущие функции, каждая из отраслей – это определенный, достаточно большой и значимый правовой массив, т.е. крупный блок правовых норм, и каждая из отраслей права взаимодействует по многим параметрам с другими отраслями. Эти связи могут быть сложными и прямыми, параллельными и пересекающимися, но это не снижает роли и значения каждой отрасли права в правовом регулировании и не уменьшает ее качеств и признаков самостоятельности, тем более что в процессе своего действия отрасли не дублируют одна другую⁵².

На данный момент говорить о транспортном праве как отдельной отрасли права, на мой взгляд, нельзя. В этой сфере есть свой правовой массив, предмет, но в большинстве своем эти отношения, включающие отношения по государственному регулированию и управлению транспортными организациями и имущественные отношения между

⁵⁰ Мишина Н.В. Железнодорожное право как подотрасль транспортного права: постановка проблемы // Транспортное право. 2008. №2. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

⁵¹ Белых В.С. Транспортное законодательство России и зарубежных государств, ЕС, ШОС, ЕврАзЭС (сравнительно-правовой анализ). М.: Проспект, 2009. С.12.

⁵² Радько Т.Н. Теория государства и права. М.: Изд-во Академический проспект, 2005. С. 478.

участниками перевозочного процесса, относятся к предпринимательскому праву.

Нормативные правовые акты, регулирующие деятельность железнодорожного транспорта, в том числе железнодорожную инфраструктуру, составляют значительный массив, и состоят из нормативных правовых актов различной юридической силы, и составляют определенную систему.

Особенностями транспортного законодательства является стабильность, публичный характер деятельности транспортных организаций и связанный с этим такой признак, как значительная императивность норм⁵³.

Гражданский кодекс РФ в системе транспортного законодательства играет ключевую роль⁵⁴. В Гражданском кодексе РФ в главе 40 содержатся общие положения о перевозках грузов, пассажиров, и иные транспортные обязательства, предполагающие наличие специального транспортного законодательства. Глава 41 «Транспортная экспедиция» предусматривает правила о договоре транспортной экспедиции, наиболее близком по своему существу к договору, заключаемому оператором железнодорожного подвижного состава с клиентами. Вместе с тем, и правила главы 41 ГК РФ содержат лишь общие положения о договоре транспортной экспедиции, развитие и детализация данных правил осуществляется Федеральным законом от 30 июня 2003 г. N 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности»⁵⁵ и подзаконными нормативными актами. Также следует отметить, что названными главами значение ГК РФ для регулирования отношений с участием операторов железнодорожного подвижного состава в перевозках грузов не ограничивается. Договорные отношения операторов

⁵³ См.: Вайпан В.А. Указ. соч. С.6, 7.

⁵⁴ Белых В.С. Транспортное законодательство России и зарубежных государств, ЕС, ШОС, ЕврАзЭС (сравнительно-правовой анализ) / Отв. ред. В.А. Бублик. М.: Проспект, 2014. С.8.

⁵⁵ СЗ РФ. 2003. №27 (ч.1). Ст. 2701.

железнодорожного подвижного состава основываются на общих началах и положениях гражданского права, включая принцип свободы договора.

Одним из основных источников железнодорожного права является Федеральный закон от 10 января 2003 г. №18-ФЗ, утвердивший Устав железнодорожного транспорта РФ (далее – УЖТ РФ)⁵⁶.

Структурно Устав состоит из девяти глав (130 статей). Глава 1 «Общие положения» определяет сферу применения УЖТ РФ, основные понятия, правила подзаконного регулирования. Глава II «Перевозки грузов, контейнеров и повагонными отправками грузобагажа» – наибольшая по объему глава (41 статья), содержит основные правила заключения и исполнения договора перевозки грузов. Глава III «Взаимодействие владельца инфраструктуры и перевозчиков при подготовке и осуществлении перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа» в общих чертах определяет новый для нашего законодательства договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры. Ранее железнодорожный перевозчик был одновременно владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта. В настоящее время совершается попытка разделения перевозочной деятельности и деятельности по эксплуатации инфраструктуры. Глава IV «Железнодорожные пути необщего пользования» посвящена вспомогательным транспортным договорам, обеспечивающим оптимальную эксплуатацию железнодорожных линий, примыкающих к железнодорожным путям общего пользования. Глава V «Перевозки грузов в прямом смешанном сообщении» устанавливает правила взаимодействия перевозчиков при доставке грузов различными видами транспорта. Глава VI «Перевозки пассажиров, багажа, грузобагажа» регулирует перевозки пассажирскими и багажными поездами, а также услуги, связанные с такими перевозками. Глава VII «Ответственность перевозчиков, владельцев инфраструктур, грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей),

⁵⁶ СЗ РФ. 2003. № 2. Ст. 170.

пассажиров» подробно регламентирует основания, порядок и размер ответственности сторон перевозки и владельца инфраструктуры, а также основания освобождения от ответственности. Глава VIII «Акты, претензии, иски» определяет порядок рассмотрения и разрешения споров, возникающих при исполнении транспортных обязательств. Глава IX «Заключительные положения» посвящена введению в действие УЖТ РФ и значению данного акта в системе законодательства Российской Федерации.

Не имея профессиональных знаний в сфере железнодорожного транспорта, некоторые положения УЖТ невозможно понять. Так, абз.7 ст.20 УЖТ РФ заставляет предполагать особый порядок определения технической пригодности вагона при сдвоенных операциях подачи. В Уставе отсутствуют пояснения специальных терминов, что также для правоприменителей является существенным минусом.

Федеральным законом от 31 декабря 2014 г. №503-ФЗ⁵⁷ ст.2 УЖТ РФ была дополнена определением оператора железнодорожного подвижного состава, контейнеров, анализ которого будет дан ниже в диссертации.

Федеральным законом от 31 декабря 2014 г. №503-ФЗ в УЖТ РФ были внесены дополнения, которые связаны с перевозкой порожних грузовых вагонов наряду с грузом, на получение которого уполномочен грузополучатель. Постановлением Правительства РФ от 31 октября 2015 г. №1180 утверждены Правила перемещения порожних грузовых вагонов на железнодорожном транспорте, устанавливающие порядок взаимодействия перевозчиков, владельцев инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования с владельцами вагонов по вопросам, связанным с перемещением с припортовых железнодорожных станций порожних грузовых вагонов, принадлежащих данным владельцам⁵⁸.

⁵⁷ СЗ РФ. 2015. № 1 (ч.1). Ст. 56.

⁵⁸ СЗ РФ. 2015. № 46. Ст. 6375.

Наряду с УЖТ РФ к числу специальных законов относятся Федеральный закон от 10 января 2003 г. №17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»⁵⁹, вступивший в силу 18 мая 2003 г (далее = Закон о железнодорожном транспорте).

Указанный Закон вместе с УЖТ РФ были приняты в рамках так называемого «пакета специальных железнодорожных законов» и являются правовой основой проводимой структурной реформы железнодорожного транспорта.

Закон о железнодорожном транспорте устанавливает основы функционирования железнодорожного транспорта и определяет систему законодательства о железнодорожном транспорте, цели и основные направления государственного воздействия, а также требования к организациям железнодорожного транспорта. Закон устанавливает обязанности субъектов, предоставляющих транспортные и вспомогательные услуги при перевозках железнодорожным транспортом; содержит общие положения организации движения поездов, а также требования в области безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. В Законе было определено понятие оператора железнодорожного подвижного состава и установлено, что основы правового регулирования деятельности операторов и их взаимодействия с перевозчиками определяются Правительством Российской Федерации.

Значение Закона о железнодорожном транспорте определяется еще тем, что в нем установлены формы государственного регулирования отношений в сфере железнодорожного транспорта, в том числе утверждение обязательных для исполнения всеми участниками перевозочного процесса, иными физическими и юридическими лицами нормативных правовых актов и иных актов и проведения контроля за их соблюдением; лицензирование отдельных видов деятельности в области железнодорожного транспорта; контроль в

⁵⁹ СЗ РФ. 2003. № 2. Ст. 169.

области железнодорожного транспорта в соответствии с законодательством Российской Федерации о естественных монополиях и антимонопольным законодательством и др.

Федеральным законом от 17 августа 1995 г. № 147-ФЗ «О естественных монополиях»⁶⁰ определено понятие естественной монополии и сферы деятельности субъектов естественных монополий, к которым относятся и перевозки железнодорожным транспортом, а также методы регулирования деятельности субъектов естественных монополий, включая ценовое регулирование, осуществляемое посредством определения (установления) цен (тарифов) или их предельного уровня.

Особо следует отметить, что в п. 2 ст. 4 Закона о естественных монополиях установлено, что в соответствии с проводимой демонополизацией рынка железнодорожных перевозок осуществляется переход от регулирования деятельности субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок к регулированию деятельности субъектов естественных монополий в сфере предоставления услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования. В пункте 3 ст. 4 данного Закона предусмотрено, что не допускается сдерживание экономически оправданного перехода сфер естественных монополий из состояния естественной монополии в состояние конкурентного рынка. Таким образом, можно сделать вывод, что в дальнейшем из содержащегося в Законе перечня видов деятельности, относящихся к естественным монополиям, предполагается исключить железнодорожные перевозки. Федеральным законом от 9 февраля 2007 г. №16-ФЗ «О транспортной безопасности» установлены требования по обеспечению безопасности транспортной инфраструктуры, в том числе железнодорожных путей и железнодорожного подвижного состава, осуществляющего перевозку пассажиров и (или) грузов повышенной

⁶⁰ СЗ РФ. 1995. № 34. Ст. 3426.

опасности, допускаемых к перевозке по специальным разрешениям в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативному правовому регулированию в сфере транспорта, согласованному с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативному правовому регулированию в сфере внутренних дел⁶¹.

Важными источниками правового регулирования деятельности в сфере железнодорожных перевозок являются указы Президента РФ и постановления Правительства РФ.

Первую группу подзаконных нормативных правовых актов составляют нормативные правовые акты, обеспечивающие нормативную правовую основу реформирования железнодорожного транспорта, принятые в 90-х годах, в том числе: Указ Президента РФ от 8 ноября 1997 г. № 1201 «О совершенствовании структуры железнодорожного транспорта Российской Федерации»⁶²; Постановление Правительства РФ от 21 марта 1998 г. №338 «О реализации мер по совершенствованию структуры железнодорожного транспорта в Российской Федерации»⁶³; Постановление Правительства РФ от 18 мая 2001 г. № 384 «О программе структурной реформы на железнодорожном транспорте»⁶⁴.

Вторую группу подзаконных нормативных правовых актов составляют нормативные правовые акты, регулирующие различные виды деятельности в сфере железнодорожных перевозок грузов и пассажиров.

⁶¹ СЗ РФ. 2007. № 7. Ст. 837.

⁶² СЗ РФ. 1997. № 45. Ст. 5171.

⁶³ СЗ РФ. 1998. № 14. Ст. 1582.

⁶⁴ СЗ РФ. 2001. № 23. Ст. 2366.

Так, Постановлением Правительства РФ от 5 августа 2009 г. N 643 утверждено Положение о государственном регулировании тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок⁶⁵.

Постановлением Правительства РФ от 27 ноября 2010 г. N 939 «О стандартах раскрытия информации субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок» установлен состав и порядок раскрытия информации субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, в том числе в сфере предоставления услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, в отношении которых осуществляются государственное регулирование и контроль.

В сфере железнодорожных перевозок раскрытию подлежит информация:

- о ценах (тарифах) на работы (услуги) субъектов естественных монополий, в отношении которых применяется государственное регулирование;

- об основных потребительских характеристиках регулируемых работ (услуг) и их соответствии государственным и иным утвержденным стандартам качества;

- о наличии (об отсутствии) технической возможности доступа к регулируемым работам (услугам), о регистрации и ходе реализации заявок на подключение (технологическое присоединение) к инфраструктуре субъектов естественных монополий;

- об условиях, на которых субъектами естественных монополий осуществляется выполнение (оказание) регулируемых работ (услуг) и др. (п.9)⁶⁶.

⁶⁵ СЗ РФ. 2009. №32. Ст. 4051.

⁶⁶ СЗ РФ. 2010. №49. Ст.6517.

Только в 2013 году Постановлением Правительства РФ от 25 июля 2013 г. N 626 было утверждено Положение об основах правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками⁶⁷. При этом следует отметить, что Положение было основано на концепции взаимодействия операторов железнодорожного подвижного состава в осуществлении перевозочного процесса путем использования принадлежащих им на праве собственности или ином праве железнодорожных вагонов и контейнеров, как с перевозчиками путем заключаемых между ними договоров, так и заключаемых договоров по предоставлению железнодорожного подвижного состава с клиентами, однако определение оператора не соответствовало данной концепции.

Следует отметить, что в дальнейшем в соответствии с Федеральным законом от 31 декабря 2014 г. № 503-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и статью 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» определение оператора железнодорожного подвижного состава, контейнеров было изменено и сформулировано в следующей редакции: «оператор железнодорожного подвижного состава, контейнеров – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие железнодорожный подвижной состав, контейнеры на праве собственности или ином праве и оказывающие юридическим или физическим лицам услуги по предоставлению железнодорожного подвижного состава, контейнеров для перевозок железнодорожным транспортом» и ст.2 УЖТ РФ дополнена п. «к» с аналогичным определением оператора железнодорожного состава⁶⁸, однако Положение об основах правового регулирования деятельности операторов

⁶⁷ СЗ РФ. 2013. № 31. Ст. 4222.

⁶⁸ СЗ РФ. 2015. № 1 (ч.1). Ст. 56.

железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками не было приведено в соответствие с новыми законодательными правилами, что следует устранить.

Постановлением Правительства РФ от 31 октября 2015 г. № 1180 «Об утверждении Правил перемещения порожних грузовых вагонов на железнодорожном транспорте»⁶⁹ утвержден порядок взаимодействия перевозчиков, владельцев инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования с владельцами вагонов по вопросам, связанным с перемещением с припортовых железнодорожных станций порожних грузовых вагонов, принадлежащих данным владельцам.

Постановлением Правительства РФ от 21 марта 2012 г. № 221 «О лицензировании отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте» утверждены Положение о лицензировании деятельности по перевозкам железнодорожным транспортом пассажиров, Положение о лицензировании деятельности по перевозкам железнодорожным транспортом опасных грузов и Положение о лицензировании погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте⁷⁰.

Особое значение имеют постановления Правительства РФ о Правилах использования инфраструктуры железнодорожного транспорта. В отличие от иных правил, действующих на железнодорожном транспорте, Правила использования инфраструктуры утверждаются Правительством Российской Федерации (ст. 3 УЖТ РФ). Правила недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденные Постановлением Правительства РФ от 25 ноября 2003 г. № 710⁷¹, в довольно расплывчатой форме регламентируют порядок доступа перевозчиков к инфраструктуре, порядок предоставления

⁶⁹ СЗ РФ. 2015. № 46. Ст. 6375.

⁷⁰ СЗ РФ. 2012. № 14. Ст. 1629.

⁷¹ СЗ РФ. 2003 № 48. Ст. 4680.

информации об оказываемых владельцами инфраструктуры услугах. Правила оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденные Постановлением Правительства РФ от 20 ноября 2003 г. № 703⁷² более конкретны и детализированы. Однако и они не производят впечатления проработанного документа. Правила содержат взаимоисключающие положения, например, п. 6 и 7. Порядок «одобрения» владельцем инфраструктуры конкретной перевозки усложнен и не согласуется с порядком организации перевозок грузов (принятия заявок на перевозку), установленным УЖТ РФ. Правила (п. 13) содержат перечень существенных условий договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры. Следует сказать, что УЖТ РФ и Закон «О железнодорожном транспорте» перечня существенных условий названного договора не содержат.

Так как на данный момент перевозки железнодорожным транспортом являются монопольным видом деятельности, нельзя обойти вниманием ведомственные нормативные акты Федеральной службы по тарифам. При этом следует учесть, что Указом Президента РФ от 21 июля 2015 г. № 373 «О некоторых вопросах государственного управления и контроля в сфере антимонопольного и тарифного регулирования» Федеральная служба по тарифам была упразднена и ее функции переданы Федеральной антимонопольной службе⁷³.

В настоящее время ФАС России помимо установления тарифов в соответствии с установленными полномочиями издает приказы по вопросам деятельности субъектов естественных монополий⁷⁴.

Федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и

⁷² СЗ РФ. 2003. № 47. Ст. 4752

⁷³ СЗ РФ. 2015. № 30. Ст. 4571.

⁷⁴ См.: Приказ ФАС России от 12.04.2011г. N 263 «Об утверждении форм, сроков и периодичности раскрытия информации субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок» // Российская газета. 2011. №174. 8 октября.

нормативному правовому регулированию в сфере железнодорожного транспорта в настоящее время является Министерство транспорта Российской Федерации. До реформирования железнодорожного транспорта Министерство путей сообщения осуществляло централизованное управление всем перевозочным процессом. После проведения реформы и выделения в частную собственность подвижного железнодорожного состава возникла необходимость в новой системе управления в области железнодорожного транспорта, в связи с чем было создано Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс России). За отделение функции хозяйственного ведения от функции государственного управления выступал Президент национальной ассоциации транспортников доктор экономических наук Г.Е. Давыдов⁷⁵.

Минтранс России на основании Положения о нем, утвержденного постановлением Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 395, наделено ограниченными полномочиями в сфере железнодорожного транспорта: устанавливает правила перевозок пассажиров, багажа, груза, грузобагажа на основании и во исполнение транспортных уставов и кодексов (п.5.2.1); правила сертификации, правила процедуры и управления для проведения обязательной сертификации в системах сертификации на железнодорожном транспорте (п.5.2.35); правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, порядок подачи железнодорожного подвижного состава независимо от его принадлежности с железнодорожных путей необщего пользования на железнодорожные пути общего пользования и с железнодорожных путей общего пользования на железнодорожные пути необщего пользования (п.5.2.37)⁷⁶.

Наиболее важными среди ведомственных нормативных правовых актов являются Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом и

⁷⁵ Давыдов Г.Е. Программа реформ: нужны реальные цели // Бюллетень транспортной информации. 2001. № 5. С. 27-35.

⁷⁶ СЗ РФ. 2004. № 32. Ст. 3342.

Правила перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом, большинство из которых были утверждены МПС РФ. Правила перевозок содержат нормы, обязательные для перевозчиков, владельцев инфраструктур, грузоотправителей, грузополучателей, владельцев железнодорожных путей необщего пользования, других юридических и физических лиц.

Всего насчитывается около тридцати пяти различных правил перевозок, которые условно можно разделить на две группы.

К первой группе теоретически можно отнести Правила перевозок, в которых закреплены приемы, способы перевозки отдельных категорий грузов, например, Правила перевозок железнодорожным транспортом подкарантинных грузов⁷⁷.

Ко второй группе можно отнести Правила перевозки, содержащие правила по оформлению грузов, сроки доставки и не относящиеся к первой группе: Правила исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом, утвержденные Приказом МПС РФ от 18 июня 2003 г. № 27; Правила оформления и взыскания штрафов при перевозке грузов железнодорожным транспортом, утвержденные Приказом МПС РФ от 18 июня 2003 г. № 43; Правила эксплуатации и обслуживания железнодорожных подъездных путей необщего пользования, утвержденные Приказом МПС РФ от 18 июня 2003 г. № 26 и многие другие. Список некоторых Правил перевозок дан в Сборнике правил перевозок грузов железнодорожным транспортом⁷⁸.

Следует отметить, что большой объем нормативных правовых актов, принятых в разное время, регулирующих по существу почти все вопросы

⁷⁷ Приказ Министерства путей сообщения РФ от 18 июня 2003 г. N 36 // Экономика железных дорог. 2004. №1.

⁷⁸Сборник правил перевозок грузов железнодорожным транспортом // СПС «КонсультантПлюс».

перевозочного процесса, затрудняет их применение и вызывает большие неудобства у участников перевозочного процесса.

Рассматривая варианты совершенствования транспортного законодательства, следует отметить, что в Российской Федерации имеется опыт разработки проекта единого Транспортного кодекса Российской Федерации⁷⁹. Представляется, что в настоящий период совершенствование транспортного законодательства, а именно законодательства о железнодорожном транспорте должно быть осуществлено в форме инкорпорации – путем формирования сборника железнодорожного законодательства, поэтому необходимо, на наш взгляд, осуществить их систематизацию в форме инкорпорации.

В связи с появлением большого количества владельцев грузовых вагонов, обладающих ими на праве частной собственности, и операторов железнодорожного подвижного состава и изменением системы управления перевозками появились проблемы неэффективного встречного движения порожних вагонов, скопления неиспользуемых вагонов на железнодорожных путях общего пользования, простоя вагонов. Операторы подвижного железнодорожного состава, владеющие вагонным парком на праве частной собственности, преследуют частные интересы при предоставлении вагонов грузовладельцам для перевозки в зависимости от платежеспособности грузовладельца и других факторов и не учитывают при этом публичные интересы, связанные с эффективной организацией перевозок грузов. Отсутствие у Минтранса России функций по управлению парком грузовых вагонов влечет необходимость разработки организационно-правового механизма по координации использования операторами подвижного железнодорожного состава, адекватного рыночным условиям хозяйствования.

⁷⁹ См., напр., Белых В.С. Концепция единого транспортного кодекса России // Бизнес, Менеджмент и Право. 2008. №1 (17) С. 26-31.

Говоря об источниках железнодорожного права, надо отметить и международные источники, которые имеют важное значение, поскольку в соответствии с ч. 4 ст. 15 Конституции РФ правила международных договоров Российской Федерации имеют приоритет над национальным законодательством.

УЖТ РФ определяет перевозки в международном сообщении с участием железнодорожного транспорта как перевозки в прямом и не прямом международном сообщении пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, порожних грузовых вагонов между Российской Федерацией и иностранными государствами, в том числе транзит по территории Российской Федерации, в результате которых пассажиры, грузы, багаж, грузобагаж, порожние грузовые вагоны пересекают Государственную границу Российской Федерации, если иное не предусмотрено международными договорами Российской Федерации (ст. 2). В.А. Канашевский отмечает, что принятие за основу международной перевозки факта пересечения грузом, или пассажиром, или багажом Государственной границы Российской Федерации не совсем верно, поскольку груз может в силу тех или иных обстоятельств не пересечь государственной границы, однако перевозка не утрачивает на этом основании своего международного характера⁸⁰.

К числу наиболее важных международных договоров, участницей которых является Российская Федерация, можно отнести многостороннее Соглашение о международном грузовом сообщении (СМГС), которое вступило в силу 1 ноября 1951 г. Участниками СМГС являются страны СНГ, страны Балтии, а также Албания, Болгария, Польша, Вьетнам, Иран, КНР, КНДР, Монголия и др.⁸¹ СМГС устанавливает единые условия перевозки, регламентирует оформление перевозки, определяет права и обязанности

⁸⁰ Канашевский В.А. Международные сделки: правовое регулирование. М.: Международные отношения, 2016. С. 382.

⁸¹ Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) (с изм. и доп. на 01.07.2016) // Документ опубликован не был / <http://www.mintrans.ru/> (дата обращения: 16.05.2016).

сторон перевозки грузов в международном сообщении⁸². Россией заключены двусторонние договоры о международном прямом железнодорожном сообщении с Австрией, Турцией, Финляндией, Югославией⁸².

Рассматривая источники (формы) правового регулирования деятельности операторов подвижного железнодорожного состава, нельзя не сказать об актах Евразийского экономического союза, который является международной организацией региональной экономической интеграции, обладающей международной правосубъектностью. До заключения Договора о Евразийском экономическом союзе 10 октября 2000 г. в качестве региональной международной организации было учреждено Евразийское экономическое сообщество и принят ряд важных документов, способствующих развитию интеграционных процессов в различных областях государств-членов.

Договором о Евразийском экономическом союзе определены основные цели Союза, которыми являются создание условий для стабильного развития экономики государств-членов в интересах повышения жизненного уровня их населения; стремление к формированию единого рынка товаров, услуг, капитала и трудовых ресурсов в рамках Союза; всесторонняя модернизация, кооперация и повышение конкурентоспособности национальных экономик в условиях глобальной экономики (ст.4)⁸³.

Проведение провозглашенной Договором о ЕАЭС согласованной экономической политики государств-членов и реализация одной из основных целей Союза – создания единого экономического пространства – требуют создания единого транспортного пространства в рамках ЕАЭС.

Единое транспортное пространство определяется как совокупность транспортных систем государств-членов, в рамках которой обеспечиваются

⁸² Чижова О.В. Международные железнодорожные перевозки грузов // Закон. 2003. № 7. С. 62-64.

⁸³ Официальный интернет-портал правовой информации (www.pravo.gov.ru) (дата обращения: 16.01.2015).

беспрепятственное передвижение пассажиров, перемещение грузов и транспортных средств, их техническая и технологическая совместимость, основанные на гармонизированном законодательстве государств-членов в сфере транспорта⁸⁴. Понятие Единого транспортного пространства охватывает все виды транспорта, и реализация Концепции должна осуществляться путем разработки и утверждения межгосударственных программ по формированию общего рынка транспортных услуг, развитию транспортной инфраструктуры, обеспечению безопасности на транспорте и др.

В Договоре о ЕАЭС в ст.86 раздела XXI «Транспорт» установлено, что в ЕАЭС осуществляется скоординированная (согласованная) транспортная политика, направленная на обеспечение экономической интеграции, последовательное и поэтапное формирование единого транспортного пространства на принципах конкуренции, открытости, безопасности, надежности, доступности и экологичности, основными задачами которой является создание общего рынка транспортных услуг, эффективное использование транзитного потенциала государств-членов и др.

В Порядке регулирования доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики (Приложение № 24 к Договору о ЕАЭС), установлены правила, направленные на создание общего рынка транспортных услуг, на котором создаются равные и паритетные условия оказания транспортных услуг. Так, организации железнодорожного транспорта независимо от принадлежности потребителя тому или иному государству-члену, его организационно-правовой формы обеспечивают ему доступ к услугам железнодорожного транспорта с учетом настоящего Порядка и законодательства государств-членов. Государства-члены также должны обеспечивать доступ перевозчиков государств-членов к услугам

⁸⁴ Протокол о скоординированной (согласованной) транспортной политике (Приложение №24 к Договору о Евразийском экономическом союзе) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 16.01.2015)

инфраструктуры с соблюдением установленных Договором принципов и требований.

Установление (изменение) тарифов на услуги железнодорожного транспорта и (или) их предельных уровней (ценовых пределов) производится в соответствии с законодательством государства-члена, с учетом настоящего Порядка.

При перевозке грузов железнодорожным транспортом по территориям государств-членов применяются унифицированные тарифы по видам сообщений (экспортный, импортный и внутригосударственный тарифы).

В Порядке регулирования доступа к услугам железнодорожного транспорта предусмотрены принципы формирования тарифов на услуги железнодорожного транспорта.

В Правилах доступа к услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта в рамках ЕАЭС, являющихся приложением к Договору о ЕАЭС, установлены разработанные принципы, а также организационные и технические условия предоставления доступа к услугам инфраструктуры перевозчиков так называемым операторам инфраструктуры, под которым понимается организация железнодорожного транспорта, владеющая инфраструктурой и использующая инфраструктуру на законных основаниях и (или) оказывающая услуги инфраструктуры в соответствии с законодательством государства-члена, на территории которого расположена инфраструктура.

Оказание услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта в ЕАЭС осуществляется в соответствии с Правилами оказания услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта (приложение к Договору о ЕАЭС) и включает следующие процессы организации и осуществления перевозок:

- 1) технологическое планирование и нормирование перевозок;
- 2) месячное и оперативное планирование перевозок;
- 3) осуществление перевозок в рамках договора на оказание услуг

инфраструктуры железнодорожного транспорта;

4) обмен данными между оператором инфраструктуры и перевозчиком.

В Правилах оказания услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта указаны существенные условия данного договора, заключаемого между оператором инфраструктуры железнодорожного транспорта и перевозчиком, а также определены права и обязанности оператора инфраструктуры и перевозчика.

В целом следует сделать вывод, что создание единого транспортного пространства государств-участниц Евразийского экономического союза опирается на достаточно разработанную и гармонизированную нормативную правовую основу.

Одной из значительных особенностей правового регулирования перевозок в государствах СНГ являются документы Совета по железнодорожному транспорту, Положение о котором было утверждено протоколом заседания Совета глав правительств государств-участников СНГ от 20 марта 1992 г.⁸⁵ В соответствии с Положением Совет является межгосударственным органом, координирующим работу железнодорожного транспорта на межгосударственном уровне (п. 1 ч. 1).

Одними из наиболее важных функций Совета является согласование концепции об использовании вагонного и контейнерного парков и утверждение методики расчетов нормативов работы подвижного состава и контейнеров в межгосударственном сообщении; утверждение системы взаиморасчетов между железнодорожными администрациями за выполненные перевозки, использование и ремонт локомотивов, вагонов и контейнеров; утверждение нормативных документов по безопасности движения поездов и основы межгосударственных стандартов для обеспечения перевозочного процесса на единых принципах; а также утверждение нормативных документов, регламентирующих организацию

⁸⁵ СПС «КонсультантПлюс АСПИЖТ».

перевозочного процесса в межгосударственном сообщении и в сообщениях с третьими странами (п.8 ч.11).

В соответствии с Положением о Совете в его работе могут принимать железнодорожные администрации государств, не входящих в Содружество, права и обязанности которых определяются отдельным договором.

Так, на 29-м заседании Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества, состоявшемся 19 июня 2001 г., утверждены Правила эксплуатации и пономерного учета собственных грузовых вагонов, Правила перевозок грузов в универсальных контейнерах по железным дорогам государств-участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики⁸⁶.

16 октября 2012 г. Советом по железнодорожному транспорту государств-участников СНГ утверждено Положение о системе технического обслуживания и ремонта грузовых вагонов, допущенных в обращение на железнодорожные пути общего пользования в международном сообщении⁸⁷ и др.

Указанные документы носят нормативный характер и обязательны для исполнения хозяйствующими субъектами, участниками перевозочного процесса, действующими на территории государств-участников СНГ. Данная позиция подтверждена Постановлением Президиума ВАС РФ от 27 октября 2011 г. № 4987/11, в котором указывается, что Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств-участников СНГ данный орган наделен помимо прочих функций функцией утверждения нормативных документов, регламентирующих организацию перевозочного процесса в межгосударственном сообщении и сообщениях с третьими странами. Тот же вывод сделан в постановлении Президиума ВАС РФ от 19 августа

⁸⁶ Экономика железных дорог. 2001. № 11.

⁸⁷ РЖД. Партнер. Документы. 2012. № 23, 24.

1997 г. № 524/95⁸⁸.

С вступлением России в ВТО соглашения ВТО стали одним из источников права в Российской Федерации⁸⁹. В связи со вступлением в ВТО Правительством РФ был утвержден План мероприятий по приведению законодательства Российской Федерации в соответствии с правилами ВТО, утвержденный распоряжением Правительства РФ от 8 августа 2001 г. № 1054р⁹⁰.

Большое значение для обеспечения единообразия судебной практики имеют акты высших судебных органов, хотя они и не являются источниками права. Так, постановлением Пленума ВАС РФ от 6 октября 2005 г. № 30 «О некоторых вопросах применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» дан ряд важных разъяснений по применению УЖТ РФ⁹¹.

Итак, система законодательства о железнодорожных перевозках грузов с участием операторов железнодорожного подвижного состава не является достаточно гармоничной, поскольку такие правила только обозначены в УЖТ, развернутого регулирования деятельности операторов в законодательных актах и в Положении об основах правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками, утвержденном постановлением Правительства РФ от 25 июля 2013 г. № 626, не содержится.

⁸⁸ Вестник ВАС РФ. 1997. № 12.

⁸⁹ См.: Губарева А.В. Правовое регулирование транспортных услуг в контексте вступления России в ВТО // Государственное и договорное регулирование предпринимательской деятельности: коллективная монография/ Под научным руководством профессора В.С. Белых. М.: Проспект, 2015. С. 162.

⁹⁰ СЗ РФ. 2002. № 26. Ст. 2613.

⁹¹ Вестник ВАС РФ. 2006. № 1.

§3. Правовое положение оператора железнодорожного подвижного состава

Термин «оператор» используется в нормативных правовых актах, регулирующих общественные отношения в различных сферах человеческой деятельности. Так, в Федеральном законе от 7 июля 2003 года №126-ФЗ «О связи» оператор связи определяется как юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, оказывающие услуги связи на основании соответствующей лицензии (ст.2)⁹². Операторами почтовой связи признаются организации почтовой связи и индивидуальные предприниматели, имеющие право на оказание услуг почтовой связи⁹³.

Согласно Постановлению Правительства Российской Федерации от 19 января 2010 г. N 18 «Об утверждении Правил оказания услуг по организации проезда транспортных средств по платным автомобильным дорогам общего пользования федерального значения, платным участкам таких автомобильных дорог» оператором является владелец платной автомобильной дороги, в том числе концессионер в случае использования платной автомобильной дороги на основе концессионного соглашения⁹⁴.

Понятие оператор используется и в области обработки персональных данных. Им является государственный орган, муниципальный орган, юридическое или физическое лицо, организующие и (или) осуществляющие обработку персональных данных, а также определяющие цели и содержание обработки персональных данных⁹⁵.

Согласно Федеральному закону от 27 июля 2006 г. N 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации»

⁹² СЗ РФ. 2003. № 28. Ст. 2895.

⁹³ Федеральный закон от 17 июля 1999 г. N 176-ФЗ «О почтовой связи». Ст. 2 // СЗ РФ. 1999. № 29. Ст. 3697.

⁹⁴ СЗ РФ. 2010. № 4. Ст. 416.

⁹⁵ См.: Федеральный закон от 27 июля 2006 г. N152-ФЗ «О персональных данных» // СЗ РФ. 2006. №31 (ч. 1). Ст. 3451.

оператором информационной системы признается гражданин или юридическое лицо, осуществляющие деятельность по эксплуатации информационной системы, в том числе по обработке информации, содержащейся в ее базах данных⁹⁶. Таким образом, оператором признается субъект (юридическое лицо или гражданин), оказывающий определенные услуги, осуществляющий деятельность в определенной сфере общественных отношений.

А.А. Ананьева выделяет три группы транспортных операторов, работающих в разных сегментах рынка: операторы перевозок, включая фрахтование; операторы путей сообщения; операторы железнодорожного подвижного состава⁹⁷.

В законодательстве в сфере перевозок термин «оператор» используется при осуществлении прямой смешанной (мультимодальной) перевозки. Согласно ст. 788 ГК РФ взаимоотношения транспортных организаций при перевозке грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта по единому транспортному документу (прямое смешанное сообщение), а также порядок организации этих перевозок определяются соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта, заключаемыми в соответствии с законом о прямых смешанных (комбинированных) перевозках. В УЖТ РФ прямой смешанной перевозке посвящена глава 5. Согласно ст. 65 УЖТ РФ перевозки грузов осуществляются в прямом смешанном сообщении посредством взаимодействия железнодорожного транспорта с водным (морским, речным), воздушным, автомобильным транспортом. Перевозки грузов в прямом смешанном сообщении осуществляются на основании единого транспортного документа (транспортной накладной), оформленного на весь маршрут следования грузов. Согласно ст. 128 УЖТ РФ, правила УЖТ РФ, регулирующие

⁹⁶ СЗ РФ. 2006. №31 (ч. 1). Ст. 3448.

⁹⁷ Ананьева А.А. Система нормативных юридических конструкций гражданско-правовых договоров оперативного управления транспортной деятельностью. Саратов, 2015. С. 99.

отношения в сфере прямого смешанного сообщения, действуют до вступления в силу федерального закона о прямых смешанных (комбинированных) перевозках.

Основным субъектом прямой смешанной перевозки грузов, как отмечается в литературе, выступает оператор смешанной перевозки грузов, который принимает на себя ответственность за сохранность груза на всем протяжении перевозки и выполняет функции единого перевозчика⁹⁸. Таким образом, оператор прямой смешанной перевозки выступает в качестве договорного перевозчика на всем пути следования груза, несет ответственность перед клиентом за сохранность груза вместо перевозчиков на различных видах транспорта. Аналогичное понятие оператора смешанной перевозки содержится и в Конвенции ООН о международных смешанных перевозках, согласно которой оператор смешанной перевозки означает любое лицо, которое от собственного имени или через другое действующее от его имени лицо заключает договор смешанной перевозки и выступает как сторона договора, а не как агент, или от имени грузоотправителя или перевозчиков, участвующих в операциях смешанной перевозки, и принимает на себя ответственность за исполнение договора⁹⁹.

В отличие от оператора смешанной перевозки появление оператора железнодорожного подвижного состава произошло вследствие структурной реформы на железнодорожном транспорте, целью которой было внедрение конкуренции и изъятие подвижного железнодорожного состава у перевозчика. Следует отметить, что тождественное наименование двух субъектов, осуществляющих различные виды деятельности в сфере транспорта, создает путаницу и недопонимание сущности деятельности оператора железнодорожного подвижного состава. Не случайно в литературе

⁹⁸ См.: Якушев В. Общие тенденции развития современного права перевозок грузов и их влияние на правовое регулирование смешанных перевозок // Хозяйство и право. 1996. № 9. С.60.

⁹⁹ Конвенция ООН о международных смешанных перевозках (Женева, 24 мая 1980 г.). Российская Федерация к данной Конвенции не присоединилась // СПС «Гарант».

отмечается, что «...на железнодорожном транспорте теперь появились и новые участники перевозочного процесса с довольно невнятным правовым статусом, например, оператор железнодорожного подвижного состава, которым признается юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющий вагоны или контейнеры на праве собственности или ином праве и участвующий на основе договора с перевозчиком в осуществлении перевозочного процесса с использованием указанных вагонов и контейнеров»¹⁰⁰.

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

¹⁰⁰ Гражданское право: в 4 т.Т.4. Обязательственное право / Отв. ред. Е.А.Суханов. М.: Волтерс Клувер, 2008. С.156.

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.

¹⁰¹ СЗ РФ. 2003. N 2. Ст. 169.

¹⁰² Хазиева Е.М. Реформирование российского грузового железнодорожного транспорта в условиях действующего законодательства // Закон. 2012. № 10. С. 68.

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. Лapidус 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 вагонов¹⁰⁵.

Положение об основах правового регулирования деятельности

¹⁰³ Там же.

¹⁰⁴ Лapidус Б.М. Регулирование тарифов и развитие конкуренции в условиях реализации третьего этапа структурного реформирования железнодорожного транспорта // Экономика железных дорог. 2006. № 6. С. 9-20.

¹⁰⁵ Хусаинов Ф.И., Плисова Е.И. Частная собственность на железнодорожный подвижной состав как фактор развития вагоностроения // Бюллетень транспортной информации. 2010. № 8. С. 22-27.

операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками, утвержденное постановлением Правительством Российской Федерации от 25 июля 2013 г. № 626¹⁰⁶, разрабатывалось в течение долгого времени. Оно было утверждено более чем через 10 лет после вступления в силу Закона о железнодорожном транспорте и более чем через 6 лет после начала деятельности первых операторов железнодорожного подвижного состава.

В разработке проекта Положения, которое было подготовлено уже в 2008 г., и его согласовании участвовали различные министерства и ведомства¹⁰⁷.

В связи с появлением особого конкурентного вида деятельности – обеспечения железнодорожных перевозок парком принадлежащих оператору вагонов и (или) контейнеров – необходимо было определить место оператора в перевозочном процессе, включая характеристику деятельности оператора и требования, к ним предъявляемые.

В основу Положения была положена Концепция взаимодействия оператора с перевозчиком на договорной основе, что подверглось справедливой критике из-за отсутствия в Положении нормы о том, что операторы взаимодействуют не только с перевозчиком, но и, в первую очередь, «...оказывают услуги клиенту по предоставлению подвижного состава, контейнеров, для осуществления перевозки грузов»¹⁰⁸.

Данное Постановление, небольшое по объему (всего 10 статей), установило основные права и обязанности оператора при взаимодействии с

¹⁰⁶ СЗ РФ. 2013. № 31. Ст. 4222.

¹⁰⁷ См.: Письмо ФСТ России от 21.07.2008. № ЕВ-Э962/10; Письмо Федеральной службы безопасности Российской Федерации от 01.08.2008. №4529-Яв; Письмо Минэкономразвития России от 05.05.2009. № 6980-СВ/Д07; Письмо Министерства юстиции Российской Федерации от 02.02.2009. № 09/1603-ДК; Письмо ФАС России от 03.06.2010. №НА/2097-Пр // СПС «КонсультантПлюс».

¹⁰⁸ Ахрем Т.П. Правовой статус операторов железнодорожного подвижного состава // Право и бизнес. Сборник статей I ежегодной международной научно-практической конференции, приуроченной к 80-летию со дня рождения профессора В.С. Мартемьянова/ Под ред. И.В. Ершовой. М.: Юрист, 2012. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

перевозчиком и клиентами, предусматриваемые в заключаемых между ними договорах.

Анализ законодательного определения оператора и норм Положения №626 позволяет сделать следующие выводы. Основным условием деятельности оператора является владение им вагонами и контейнерами на праве собственности или ином праве (аренда, лизинг). В литературе верно отмечается, что понятие «владелец» рассматривается в широком смысле как любой обладатель вагонов, контейнеров, обладающий ими на любом праве на законном основании¹⁰⁹.

В Законе о железнодорожном транспорте не установлено требование к организационно-правовой форме юридического лица создаваемого оператора. Вместе с тем, указание в Законе на то, что оператором является юридическое лицо и индивидуальный предприниматель, предполагает, что оператором являются коммерческие организации. Как показывает практика, преимущественными организационно-правовыми формами созданных операторов являются акционерные общества и общества с ограниченной ответственностью.

Важным является выявление содержания деятельности нового субъекта – оператора, выявление его гражданских прав и обязанностей. Л.А. Аксенчук указывает, что «конструкция Гражданского кодекса РФ позволяет говорить о том, что гражданские права и обязанности всегда существуют применительно к конкретным субъектам, а не в отрыве от них»¹¹⁰.

Содержание деятельности операторов, как сказано в Положении, составляют услуги по предоставлению ими вагонов и контейнеров юридическим и физическим лицам для перевозки грузов железнодорожным

¹⁰⁹ Комментарий к ст.2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Бевзюк Е.А.) /Под ред. С.Ю. Морозова (Подготовлен для системы КонсультантПлюс, 2011)//СПС «КонсультантПлюс».

¹¹⁰ Аксенчук Л.А. Гражданские права и обязанности (раздел 2.2.). Гражданское право. Вып. 1: Основные положения. Граждане. Курс лекций / Под ред. В.К. Андреева. М.: РАП, 2013. С. 50.

транспортом. Помимо действий по предоставлению вагонов и контейнеров другим лицам операторы вправе, как указано в Положении, выступать от имени грузоотправителя при перевозках грузов железнодорожным транспортом, вносить плату за перевозку грузов, грузобагажа и иные причитающиеся перевозчику платежи, оказывать транспортно-экспедиционные услуги, а также осуществлять иную деятельность, связанную с оказанием услуг по организации перевозок в соответствии с законодательством Российской Федерации (п.5). Предоставление локомотивной тяги относится к обязанностям перевозчика.

Такого рода действия оператора, составляющие содержание деятельности, означают, что данная деятельность содержит все признаки предпринимательской деятельности, предусмотренные в п.1 ст.2 ГК РФ, в соответствии с которым предпринимательской деятельностью признается самостоятельная, осуществляемая на свой риск деятельность, направленная на систематическое получение прибыли от пользования имуществом, продажи товаров, выполнения работ или оказания услуг лицами, зарегистрированными в этом качестве в установленном законом порядке.

На предпринимательский характер деятельности оператора обращает внимание А.В. Ерш¹¹¹.

Однако, как и в Законе о железнодорожном транспорте, в Положении виды осуществляемых оператором действий, составляющих содержание операторской деятельности, четко не определены. В Положении указано на то, что операторы вправе оказывать транспортно-экспедиционные услуги, содержание которых раскрывается в ст. 801 ГК РФ и Федеральном законе от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности»¹¹², а также Правилах транспортно-экспедиционной деятельности, утвержденных

¹¹¹ Ерш А.В. Реформирование транспортного законодательства (концепция изменений) // Вестник ВАС РФ. 2007. № 6. С. 77.

¹¹² СЗ РФ. 2003. № 27 (ч.1). Ст. 2701.

постановлением Правительства РФ от 8 сентября 2006 г. № 554¹¹³, в которых транспортно-экспедиционная деятельность определяется как услуги по организации перевозки груза, заключению договоров перевозки груза, обеспечению отправки и получения груза, а также иные услуги, связанные с перевозкой груза.

К транспортно-экспедиционным услугам относятся услуги по организации перевозок грузов любыми видами транспорта и оформлению перевозочных документов, документов для таможенных целей и других документов, необходимых для осуществления перевозок грузов (п. 1 ст. 1 Закона). Указание в Положении об основах правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками на то, что оператор вправе оказывать транспортно-экспедиционные услуги, а также то, что оператор оказывает услуги, связанные с организацией перевозки груза, и как экспедитор, порождает проблему выявления соотношения этих двух видов деятельности. Следует отметить, что проводимые диссертационные исследования посвящены транспортно-экспедиционной деятельности и в них не рассматривается соотношение транспортно-экспедиционной деятельности с деятельностью оператора¹¹⁴, либо отождествляются данные виды деятельности¹¹⁵. Так, Е.М. Хазиева обосновывает положение, что оператор железнодорожного подвижного состава, хотя и выполняет часть транспортных операций, но это не изменяет его правоотношений с клиентом, договор с которым следует квалифицировать как договор транспортной

¹¹³ СЗ РФ. 2006. № 37. Ст. 3890.

¹¹⁴ См.: Кулешов В.В. Договор транспортной экспедиции, проблемы правового регулирования: автореф. дис. ...канд. юридических наук: 12.00.03. М., 2009; Соловых А.В. Договор транспортной экспедиции: автореф. дис. ...канд. юридических наук: 12.00.03. М., 2009.

¹¹⁵ Данилина И.Е. Тенденции развития транспортно-экспедиционных отношений: автореф. дис. ...канд. юридических наук. М., 2009.

экспедиции¹¹⁶. Договорные отношения оператора будут рассмотрены во второй главе диссертации.

При появлении на рынке железнодорожных перевозок новых субъектов - операторов Минтранс России в Письме от 20 мая 2008 г. № СА-16/3729 и Федеральная налоговая служба в Письме от 20 мая 2008 г. № СА-16/3729 разъяснили, что услуги по подаче (предоставлению) под погрузку собственного, арендованного и/ или принадлежащего на ином законном основании железнодорожного подвижного состава, оказываемые операторами, помимо передачи вагонов, включают услуги, связанные с расчетами за перевозку (открытие лицевых счетов в расчетном центре по обработке перевозочных документов на железных дорогах для осуществления расчетов в централизованном порядке, обеспечения неснижаемого остатка денежных средств для авансирования перевозок, контроль правильности расчета и обоснованности взыскания провозных платежей и сборов, и т.п.)¹¹⁷.

Основной функцией оператора является предоставление им подвижного состава, как находящегося у него на праве собственности, так и на ином законном титуле, грузоотправителям с целью осуществления перевозки грузов. Условием участия экспедитора в перевозочном процессе не является наличие у него подвижного железнодорожного состава. Другим отличием данных видов деятельности является то, что оператор предоставляет вагоны и оказывает иные услуги грузоотправителю, в то время как экспедитор вправе оказывать целый комплекс услуг как грузоотправителю, так и грузополучателю, в том числе принять на себя обязанность по перевозке груза. В то же время целью реформирования сферы железнодорожных перевозок было выделение из естественно-монопольных видов деятельности

¹¹⁶ Хазиева Е.М. Реформирование российского грузового железнодорожного транспорта в условиях действующего законодательства // Закон. 2012. №10. Доступ из СПС «КонсультантПлюс»

¹¹⁷ Документ не опубликован. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

самостоятельного конкурентного вида деятельности оператора. Следует отметить, что это два очень близких вида деятельности, и оператор железнодорожного подвижного состава согласно Постановлению Правительства РФ № 626 вправе оказывать и транспортно-экспедиционные услуги.

На практике операторы передают вагоны и контейнеры на договорной основе грузоотправителям, в связи с этим Федеральным законом от 31 декабря 2014 г. № 503-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и статью 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» абзац двенадцатый п.1 ст.2 Федерального закона от 10 января 2003 года № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» изложена в следующей редакции: «оператор железнодорожного подвижного состава, контейнеров – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие железнодорожный подвижной состав, контейнеры на праве собственности или ином праве и оказывающие юридическим или физическим лицам услуги по предоставлению железнодорожного подвижного состава, контейнеров для перевозок железнодорожным транспортом»¹¹⁸. Аналогичным определением оператора железнодорожного подвижного состава была дополнена ст. 2 УЖТ РФ. Таким образом, определение оператора железнодорожного подвижного состава было приведено в соответствие со сложившейся правоприменительной деятельностью. Однако в новом определении оператора законодателю не удалось избежать недостатков, связанных с исключением из определения тесной связи оператора с перевозчиком, осуществляемой на договорной основе, и, во-вторых, указанием в определении на владение операторами и передачи заказчикам железнодорожного подвижного состава, который, как будет показано в

¹¹⁸ СЗ РФ. 2015. № 14 (ч. I). Ст. 56.

параграфе 1.4 первой главы, включает также локомотивы и моторвагонный подвижной состав, которыми операторы не вправе владеть.

Т.П. Ахрем до внесения изменений в Закон о железнодорожном транспорте в определение оператора железнодорожного подвижного состава, подвергнув обоснованной критике определение оператора, предложила собственную редакцию данного определения: «Оператор железнодорожного подвижного состава - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие вагоны, контейнеры на праве собственности или ином праве, участвующие на основе договора с перевозчиком и с пользователями услуг железнодорожного транспорта в осуществлении перевозочного процесса с использованием указанных вагонов, контейнеров»¹¹⁹. Вместе с тем, следует отметить, что подвижной железнодорожный состав передается на основании договора не перевозчику, а грузоотправителю.

Квалифицирующими признаками оператора как самостоятельного участника перевозочного процесса являются владение им на законном основании вагонами и/или контейнерами и передача их на возмездной договорной основе грузоотправителю под погрузку в целях перевозки грузов и оказание сопутствующих услуг.

Таким образом, определение оператора должно отражать его квалифицирующие признаки и формы участия в перевозочном процессе. Представляется, что оператор – это юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие вагоны, контейнеры на праве собственности или ином праве и участвующие в осуществлении перевозочного процесса путем оказания юридическим или физическим лицам услуг по предоставлению

¹¹⁹ Ахрем Т.П. Правовой статус оператора железнодорожного подвижного состава // Право и бизнес. Сборник статей I ежегодной международной научно-практической конференции, приуроченной к 80-летию со дня рождения профессора В.С. Мартемьянова/ Под ред. И.В. Ершовой. М.: Юрист, 2012. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

вагонов и(или) контейнеров под погрузку для перевозки грузов и взаимодействия с перевозчиком на договорной основе.

Из активов ОАО «РЖД» был вагонный парк и тем самым созданы крупнейшие операторы подвижного состава, такие как ОАО «Рефсервис» (2006), ОАО «Трансконтейнер» (2006), ОАО «Первая грузовая компания» (2007), ОАО «Вторая грузовая компания» (2010, на настоящий момент переименованная в АО «Федеральная грузовая компания») и ряд других, являющихся дочерними обществами ОАО «РЖД».

Поскольку ОАО «РЖД» было создано в процессе приватизации, в литературе предлагается предоставить ему право выступать единственным учредителем (акционером) хозяйственных обществ и рассматривать в качестве одной из особенностей правового положения ОАО «РЖД». Данное право, по мнению А.Н. Иванюк, следует закрепить в Федеральном законе от 27 февраля 2003 г. № 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта»¹²⁰. Отсутствие специальных норм, регулирующих взаимоотношения между основным обществом и дочерним обществом в отношении ОАО «РЖД», влечет за собой, по мнению А.Н. Иванюк, необходимость руководствоваться общими нормами действующего законодательства¹²¹.

В литературе совокупность основного и дочернего общества рассматривается в качестве холдинга и отмечается, что выделение дочерних обществ необходимо, чтобы определить факты экономической зависимости, подконтрольности, возможность основного общества влиять на волеизъявление дочернего общества¹²².

Так, для перевода на конкурентные основы предоставления вагонов и контейнеров пользователям услугами железнодорожного транспорта

¹²⁰ Иванюк А.Н. Правовые проблемы создания холдинга (на примере железнодорожного транспорта): автореф. дис. ...канд. юридических наук. М., 2005. С.5, 6.

¹²¹ Там же. С. 18.

¹²² См. Спиридонова А.В. Понятие и правовая природа холдинга по российскому законодательству // Вестник ЮУрГУ. 2007. № е 18. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

Приказом ОАО «РЖД» от 23 июня 2004 года №80 были утверждены типовые документы дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД», в частности, типовой устав открытого акционерного общества. Таким образом была установлена правовая связь основного общества с дочерними обществами.

ОАО «РЖД» как единый хозяйствующий субъект, созданный в процессе приватизации имущества федерального железнодорожного транспорта, организует движение вагонов и контейнеров на всей сети железных дорог, которые, как правило, теперь принадлежат операторам, дочерним акционерным обществам ОАО «РЖД».

Необходимость отражения в законодательстве компании одного лица, которой является ОАО «РЖД», в качестве учредителя которой выступает Правительство РФ, подчеркивает С.В. Борисова¹²³.

В новой действующей редакции ГК РФ в подпараграфе 7 параграфа 2 ГК РФ «Дочерние и зависимые общества» основные правила о дочернем хозяйственном обществе предусмотрены в ст. 67.3 «Дочернее хозяйственное общество». Названная статья, заменив прежнюю ст.105 ГК РФ и сохранив прежнюю структуру статьи, содержит, вместе с тем, существенные изменения. В абзаце 2 п.2 ст.67. 3 указано, что основное хозяйственное товарищество или общество отвечает солидарно с дочерним обществом по сделкам, заключенным последним во исполнение указаний или с согласия основного хозяйственного товарищества или общества со ссылкой на п.3 ст.401 ГК РФ, то есть до пределов непреодолимой силы. Следует подчеркнуть, что основное хозяйственное товарищество или общество отвечает солидарно с дочерним обществом как в силу прямых указаний на заключение определенной сделки, так и с согласия основного товарищества или общества. Тем самым расширена сфера ответственности основного товарищества или общества. Так, в силу п.1 ст.67.3 ГК РФ ОАО «РЖД»

¹²³ Борисова С.В. Особенности правового положения и управления в компаниях одного лица, в том числе на железнодорожном транспорте // Транспортное право. 2012. № 3. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

может давать указания по заключению сделок по предоставлению вагонов в аренду или под погрузку определенного количества вагонов. ОАО «РЖД» отвечает солидарно с операторами – дочерними обществами по сделкам, заключенным последними во исполнение указаний или с согласия ОАО «РЖД». В условиях, когда вагонный парк находится в дочерних обществах, ОАО «РЖД» вправе влиять на обеспечение потребностей в железнодорожных перевозках, а также в выполнении иных работ (услуг), связанных с такими перевозками.

Важным новшеством является то, что требование участников (акционеров) дочернего общества о возмещении убытков, причиненных действиями или бездействием основного хозяйственного товарищества или общества, подчинено теперь общим основаниям ответственности за причинение вреда (ст. 1064 ГК РФ).

Обновленная норма ГК РФ о дочернем хозяйственном обществе в определенной степени уточнила правила взаимоотношений «дочернее общество – основное товарищество или общество», но остались неразрешенными некоторые вопросы взаимодействия этих самостоятельных субъектов по осуществлению предпринимательской деятельности. В частности, остался неурегулированным вопрос, как возникает дочернее хозяйственное общество в силу преобладающего участия в его уставном капитале основного общества. Деление обществ на публичные и непубличные, установленное ст. 66.3 ГК РФ, дает основание утверждать, что в публичном акционерном обществе экономические связи между дочерним и основным акционерным обществом должны находить более четкое правовое закрепление.

Операторы железнодорожного подвижного состава, в том числе и дочерние операторы ОАО «РЖД», действуют самостоятельно как юридические лица, оказывая услуги по предоставлению железнодорожных вагонов и контейнеров клиентам для перевозки грузов железнодорожным

транспортом любыми видами отправок. Взаимодействие операторов и клиентов осуществляется на основе заключаемого между ними договора в соответствии с законодательством Российской Федерации. Вместе с тем, наличие экономической и правовой связи ОАО «РЖД» в качестве основного общества с дочерними обществами – операторами подвижного железнодорожного состава, определяемой с точки зрения пп. 1 п. 1 ст. 9 Федерального закона от 26 июля 2006 г. №135-ФЗ «О защите конкуренции» в качестве группы лиц¹²⁴ может повлечь за собой нарушение законодательства о конкуренции, в том числе создать дискриминационные условия для хозяйствующих субъектов, не входящих в группу лиц.

Дискриминационные условия определяются в п.8 ст. 4 Закона о защите конкуренции как условия доступа на товарный рынок, условия производства, обмена, потребления, приобретения, продажи, иной передачи товара, при которых хозяйствующий субъект или несколько хозяйствующих субъектов поставлены в неравное положение по сравнению с другим хозяйствующим субъектом или другими хозяйствующими субъектами.

Учитывая, что ОАО «РЖД» является естественной монополией, в Федеральном законе от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» установлено, что доступ к инфраструктуре предоставляется перевозчикам на недискриминационной основе, предусматривающей равные условия оказания услуг по использованию инфраструктуры перевозчиками независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности. Порядок обеспечения недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре и осуществления контроля за соблюдением этого порядка определяется Правительством РФ в соответствии с законодательством Российской Федерации (п.2 ст.14). Такой Порядок утвержден постановлением

¹²⁴ СЗ РФ. 2006. № 31 (ч. 1). Ст. 3434.

Правительства РФ от 25 ноября 2003г. № 710¹²⁵. В отношении операторов запрет на создание условий, ставящих одних операторов в преимущественное положение по сравнению с другими операторами в сопоставимых условиях, установлен Постановлением правительства РФ от 25 июля 2013 г. № 626 «Об утверждении Положения об основах правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками» (п. 8). Вместе с тем, случаи нарушения антимонопольного законодательства группой лиц в составе ОАО «РЖД» и его дочернего общества – оператора железнодорожного подвижного состава встречаются на практике. Так, Федеральный Арбитражный суд Московского округа в постановлении от 30 декабря 2008 г. № КА-А40/11966-08 пришел к выводу об обоснованности выводов антимонопольного органа о создании группой лиц ОАО «РЖД» и ОАО «Рефсервис», занимающих доминирующее положение на товарном рынке предоставления изотермического подвижного состава грузоотправителям/грузополучателям для осуществления перевозок железнодорожным транспортом общего пользования, выразившихся в неоднократном отказе в предоставлении подвижных составов по государственно регулируемым тарифам. Антимонопольным органом сделан обоснованный вывод, что ОАО «РЖД» и ОАО «Рефсервис» в силу положений статьи 9 Закона о защите конкуренции, являются группой лиц. ОАО «РЖД» и ОАО «Рефсервис» нарушили п.8 ч.1 ст.10 Закона о защите конкуренции, что выразилось в создании дискриминационных условий для собственников/арендаторов и операторов изотермических и рефрижераторных вагонов (контейнеров), а также транспортных экспедиторов, не входящих в группу лиц ОАО «РЖД» по сравнению с дочерним обществом ОАО «Рефсервис»¹²⁶. В этой связи представляется необходимым разработать и принять постановление Правительства РФ о

¹²⁵ СЗ РФ. 2003. №48. Ст. 4680.

¹²⁶ СПС «КонсультантПлюс».

порядке взаимодействия операторов, перевозчиков и их клиентов на недискриминационной основе.

В качестве независимых операторов железнодорожного подвижного состава выступают организации, которые не аффилированы с ОАО «РЖД».

Классификация операторов железнодорожного подвижного состава может быть проведена по различным основаниям.

Так, по видам объектов железнодорожного подвижного состава можно выделить операторов железнодорожного подвижного состава, имеющих специализированный и неспециализированный железнодорожный подвижной состав.

К первым относятся операторы, которые владеют подвижным составом для перевозки определенных грузов. К данным операторам относятся такие хозяйственные субъекты, как ОАО «Трансконтейнер», ОАО «Рефсервис». ОАО «Трансконтейнер» в большинстве своем обладает контейнерами и контейнеровозами. ОАО «Рефсервис» обладает рефрижераторным подвижным составом и крупнотоннажными рефрижераторными контейнерами.

Ко второй группе относятся операторы, которые обладают разнообразным подвижным железнодорожным составом для перевозки различных грузов. К ним относятся ОАО «Первая грузовая компания», ОАО «Федеральная грузовая компания», ОАО «ГазпромТранс». Данные хозяйствующие субъекты владеют различным подвижным составом: полувагонами, платформами, крытыми вагонами, вагонами для нефтеналивных грузов и цистернами для перевозки газа и рядом других.

Еще одна классификация операторов может быть проведена по территории обслуживания. Созданы операторы региональные, межрегиональные, общероссийские, международные.

Кроме того, возможно подразделять операторов подвижного состава на крупных, средних и малых. Однако содержащееся в проекте Положения об

основах правового регулирования деятельности операторов и их взаимодействия с участниками перевозочного процесса при перевозках грузов¹²⁷ требование о владении оператором не менее 1000 единиц подвижного железнодорожного состава, если бы такое требование сохранилось в принятом постановлении, препятствовало бы созданию малых и средних операторов железнодорожного подвижного состава и развитию конкуренции на рынке данных услуг.

В настоящее время действующие на данном рынке операторы отличаются и по размеру, и по составу парка железнодорожных вагонов и контейнеров.

Практика первых лет деятельности операторов показала, что на рынке оказания данных услуг возникли проблемы, связанные с необходимостью, с одной стороны, защиты прав операторов, в том числе небольших, а с другой стороны – необходимостью защиты прав заказчиков услуг, поскольку предпринимательский характер деятельности операторов направлен в первую очередь на получение прибыли, вследствие чего невыгодные в коммерческом отношении заказы на предоставление грузовых вагонов и контейнеров операторы в ряде случаев не принимают.

Адекватным рыночным условиям механизмом регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава является институт саморегулирования.

Среди специалистов по железнодорожному транспорту идея об объединении операторов железнодорожного подвижного состава в единую саморегулируемую организацию (СРО) на условиях обязательного членства возникла несколько лет назад¹²⁸. Такого мнения придерживаются представители ОАО «РЖД». Членство в единой СРО с едиными правилами и стандартами оказания услуг, по мнению представителей компании, способно

¹²⁷[Электронный ресурс]// <http://mintrans.ru> (дата обращения: 01.03.2011)

¹²⁸ См.: Хусаинов Ф.И. Удобства не для всех // РСП-Эксперт. 2012. №8. С.48, 49; РБК-daily. 2012. 30 июня.

значительно упростить сложившиеся механизмы взаимодействия с более чем 1,8 тыс. частных операторов, работающих на сети¹²⁹. Однако представители малых и средних операторских компаний опасаются негативных последствий для своего бизнеса, в частности, больших взносов в СРО, и неравных возможностей участия в СРО крупных и мелких операторов.

В Законе о железнодорожном транспорте создание саморегулируемых организаций операторов железнодорожного подвижного состава не предусмотрено. В настоящее время наиболее известны саморегулируемые организации: некоммерческое партнерство «Совет операторов железнодорожного транспорта» (НП «СОЖТ») и некоммерческое партнерство операторов железнодорожного подвижного состава (НП ОЖДПС). Необходимость развития механизмов саморегулирования в операторской деятельности предусмотрена в целом ряде документов. Так, в Плане мероприятий по реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на среднесрочный период (2014 – 2018 годы)¹³⁰ предусмотрено внесение изменений в Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», в том числе в части создания саморегулируемых организаций операторов. В подпрограмме «Магистральный железнодорожный транспорт» Государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденной постановлением Правительства РФ от 15 апреля 2014 г. № 319, установлена необходимость создания единой саморегулируемой организации операторов¹³¹.

Понятие и общие правила о саморегулировании содержатся в Федеральном законе от 1 декабря 2007 г. № 315-ФЗ «О саморегулируемых

¹²⁹ Михайлов В. Операторы ждут подвижек к саморегулированию // Саморегулирование & Бизнес. 2013. № 11. С. 46.

¹³⁰ Приложение №3 к Транспортной Стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р // СЗ РФ. 2014. № 25. Ст. 3349.

¹³¹ СЗ РФ. 2014. № 18 (ч. III). Ст. 2165.

организациях», в соответствии с которым под саморегулированием понимается самостоятельная и инициативная деятельность, которая осуществляется субъектами предпринимательской или профессиональной деятельности и содержанием которой являются разработка и установление стандартов и правил указанной деятельности, а также контроль за соблюдением требований указанных стандартов и правил (ч. 1 ст. -2) (далее – Закон о СРО)¹³². Саморегулирование осуществляется на условиях объединения субъектов предпринимательской или профессиональной деятельности в саморегулируемые организации. Саморегулируемые организации создаются в качестве некоммерческих организаций, основанных на членстве, объединяющие субъектов предпринимательской деятельности исходя из единства отрасли производства товаров (работ, услуг) или рынка произведенных товаров (работ, услуг) либо объединяющие субъектов профессиональной деятельности определенного вида (ч. 1 ст. 3 Закона о саморегулируемых организациях).

В данном Законе установлены количественные критерии объединяемых членов и иные условия получения статуса некоммерческой организацией статуса саморегулируемой организации. Такими требованиями являются, во-первых, объединение в составе СРО в качестве ее членов не менее двадцати пяти субъектов предпринимательской деятельности или не менее ста субъектов профессиональной деятельности определенного вида, если федеральными законами в отношении СРО, объединяющих субъектов предпринимательской или профессиональной деятельности, не установлено иное; во-вторых, наличие стандартов и правил предпринимательской или профессиональной деятельности, обязательных для выполнения всеми членами СРО; в-третьих, обеспечение СРО дополнительной имущественной ответственности каждого ее члена перед потребителями произведенных товаров (работ, услуг) (п. 1-3 ч. 3 ст. 3). Кроме данных обязательных

¹³² СЗ РФ. 2007. № 49. Ст. 6076.

требований, федеральными законами к некоммерческим организациям для признания их СРО могут устанавливаться иные обязательные требования, в том числе повышенные по сравнению с установленными Законом о саморегулируемых организациях.

Закон о СРО предусматривает возможность установления федеральными законами случаев как обязательного членства субъектов предпринимательской деятельности в СРО (для арбитражных управляющих, оценщиков, аудиторов и др.), так и добровольного членства.

Вместе с тем, в Законе о СРО в качестве одного из принципов саморегулирования установлена добровольность членства (п. 1 ст. 5), что соответствует конституционному положению о том, что никто не может быть принужден к вступлению в какое-либо объединение или пребыванию в нем (ч. 2 ст. 30 Конституции Российской Федерации).

Представляется, что создание СРО, объединяющих операторов железнодорожных подвижных составов в качестве альтернативы административного управления данным видом деятельности, необходимо, но возникает вопрос, на какой основе должны объединяться операторы.

Как отмечает Ю.Г. Лескова, ни государство, ни свободный рынок не способны в полной мере выполнять функции эффективного развития предпринимательских отношений. В качестве регулятора, который поможет государству зафиксировать те правила, которые действительно необходимы, и поддержать соблюдение этих правил наиболее эффективным образом называются СРО¹³³. Важным преимуществом СРО является обеспечение имущественной ответственности членов саморегулируемой организации перед потребителями произведенных ими товаров (работ, услуг). Согласно ст.13 Закона о СРО саморегулируемые организации вправе применять следующие способы обеспечения имущественной ответственности членов

¹³³ Лескова Ю.Г. Концептуальные и правовые основы саморегулирования предпринимательских отношений. М.: Статут, 2013. С. 238.

СРО перед потребителями произведенных ими товаров (работ, услуг) и иными лицами: создание системы личного и (или) коллективного страхования; формирование компенсационного фонда.

Как отмечается в Концепции совершенствования механизмов саморегулирования, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 30 декабря 2015 г. № 2776-р, согласно мировой практике общие регулятивные и охранительные меры, вводимые субъектами саморегулирования, зачастую устанавливают более высокий и детальный уровень требований к участникам рынка и их товарам (работам, услугам), нежели акты государственных органов власти. Кроме того, акты государственных органов власти часто устанавливают лишь границы компетенции и (или) самые общие требования к товарам (работам, услугам), деятельности регулируемых лиц, предоставляя право всю необходимую детализацию осуществлять организованным предпринимательским и профессиональным сообществам. Это связано с тем, что многие сферы деятельности требуют узкопрофессионального подхода, который в данном случае позволяет обеспечить возможность принятия и совершенствования адекватных потребностям отрасли и более предметных норм и требований¹³⁴.

В настоящее время в сфере операторского бизнеса действуют различные виды операторов – как небольшие, так и крупные. У них различные группы потребителей их услуг – как мелкие грузоотправители, так и крупные по количеству заказываемых вагонов заказчики, взаимодействующие с операторами на долговременной договорной основе.

В Концепции развития механизмов саморегулирования подчеркивается, что основной долгосрочной целевой моделью саморегулирования должна быть модель саморегулируемых организаций с добровольным членством в

¹³⁴ Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 08.01.2016).

качестве органов, способных осуществлять отдельные публично значимые функции при определенных сложившихся условиях.

При рассмотрении вопроса о возможности введения обязательного саморегулирования в определенной сфере деятельности в Концепции установлены следующие требования:

- деятельность субъекта предпринимательской (профессиональной) деятельности характеризуется высокой степенью риска причинения вреда, возмещение которого, как правило, не может быть осуществлено исключительно за счет средств его причинителя (при этом риск, принимаемый в расчет для этой цели, должен ограничиваться условиями нормальной хозяйственной деятельности);

- существует объективная возможность и мотивация субъектов соответствующего вида предпринимательской (профессиональной) деятельности осуществлять регулирование такой деятельности и взаимный контроль.

С точки зрения интересов участников рынка, мотивом к саморегулированию является возможность получения дополнительного дохода за счет ограничения конкуренции. В этом случае положительный поток доходов достигается путем создания барьеров для входа в отрасль или путем горизонтальных ограничений.

Деятельность операторов не носит высокорисковый характер. К железнодорожному подвижному составу государством предъявляются требования, которые будут рассмотрены в параграфе 4 данной главы. Указанные обстоятельства, на наш взгляд, дают основание утверждать, что введение обязательного саморегулирования операторов железнодорожного подвижного состава нецелесообразно и приведет к ограничению конкуренции в данной сфере деятельности.

Кроме того, необходимо учитывать, что создание в Евразийском экономическом союзе единого транспортного пространства приведет к

появлению на территории России операторов железнодорожного подвижного состава из государств-участников ЕАЭС, в которых отсутствуют требования по обязательному членству в СРО, в связи с чем иностранные операторы получают конкурентные преимущества на российском рынке.

Представляется, что вступление в саморегулируемые организации должно осуществляться на принципе добровольности, и создаваться 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 создание СРО операторов на добровольной основе позволит повысить эффективность их деятельности и обеспечить защиту интересов различных групп грузоотправителей.

Государственное регулирование деятельности операторов в этой части должно ограничиться мониторингом и контролем за деятельностью СРО операторов. Приказом Минтранса России от 5 мая 2012 г. № 136 утверждены Порядок мониторинга обеспечения железнодорожным подвижным составом грузовладельцев и использования железнодорожного подвижного состава участниками перевозочного процесса и Методика оценки эффективности использования железнодорожного подвижного состава¹³⁵. Приказом Минтранса России установлено, что саморегулируемые организации, объединяющие операторов железнодорожного подвижного состава, направляют в Федеральное агентство железнодорожного транспорта сведения:

- о предоставлении для перевозок грузов грузовых вагонов членами саморегулируемой организации по основной номенклатуре грузов, в том числе в экспортном и внутригосударственном сообщениях;

¹³⁵ Российская газета. 2012. №200. 31 августа.

- о наличии парка грузовых вагонов членов саморегулируемой организации, в том числе по родам грузовых вагонов и возрастной структуре;
- о средних затратах грузоотправителя при перевозке груза в грузовых вагонах членов саморегулируемой организации, включая плату за предоставление вагона под перевозку груза и плату за порожний пробег грузового вагона.

Сведения предоставляются ежеквартально за отчетный период и нарастающим итогом с начала года в течение месяца, следующего за отчетным периодом.

Федеральное агентство железнодорожного транспорта производит сбор, систематизацию и анализ данных, полученных от субъектов естественной монополии и саморегулируемых организаций, и ежеквартально представляет в Минтранс России отчет, включающий выполненный на основе методики оценки эффективности использования железнодорожного подвижного состава анализ показателей использования железнодорожного подвижного состава и анализ эффективности использования инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.

§4. Правовой режим вагонов и контейнеров оператора железнодорожного подвижного состава

Правовой режим имущества в юридической литературе является сложившимся понятием и определяется «как совокупность установленных законодательством правил по владению, пользованию и распоряжению имуществом»¹³⁶.

Федеральным законом от 31 декабря 2014 г. № 503-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта

¹³⁶ См.: Российское предпринимательское право / Отв. ред. И.В. Ершова, Г.Д. Отнюкова. 4-е изд. 2012. М.: Проспект. С. 320 (автор – И.В. Ершова).

Российской Федерации» и статью 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»¹³⁷ в УЖТ РФ внесены многочисленные поправки, связанные с перевозкой порожних грузовых вагонов, на получение которых грузополучатель уполномочен наряду с грузом (абз. 5 ст. 2 УЖТ РФ), а также введено понятие «вагон, не принадлежащий перевозчику». После внесенных изменений грузовые вагоны включены в определение договора перевозки наряду с другими объектами, такими как груз, багаж, грузобагаж (абз.2 ст.2 УЖТ РФ).

До проведения реформы железнодорожного транспорта железнодорожные вагоны, за исключением некоторых специальных видов, находись в ведении Министерства путей сообщения, и подача вагонов под погрузку осуществлялась самой железной дорогой управления вагонами по всей сети. Одной из основных целей реформирования железнодорожного транспорта было перевести на конкурентную основу регулирование парком вагонов и контейнеров, осуществляемое ранее административным путем в рамках железнодорожной сети.

Грузовые вагоны являются основным видом имущества операторов железнодорожного подвижного состава.

Проблема правового режима вагонов как необходимого элемента грузоперевозочного процесса обнаружилась при реструктуризации железнодорожного транспорта. В процессе демонополизации этого сегмента структуры железнодорожного транспорта вагонами стали обладать не только операторы подвижного состава, дочерние общества ОАО «РЖД», но и независимые от ОАО «РЖД» операторы, владеющие вагонами на праве собственности.

Для любой организации, являющейся юридическим лицом, необходимо иметь обособленное имущество для осуществления предпринимательской деятельности. Новая редакция ст.48 ГК РФ в отличие от прежней не

¹³⁷ СЗ РФ. 2015. № 1 (ч. I). Ст. 56.

связывает такую обособленность только с правом собственности, хозяйственного ведения или оперативного управления, как было ранее до принятия Федерального закона от 5 мая 2014 г. № 99-ФЗ¹³⁸. Как уже указывалось, оператор железнодорожного подвижного состава имеет вагоны, контейнеры на праве собственности или ином праве. Выходит, что если у оператора нет вагонов, он должен получить их у других лиц.

Оператор для того, чтобы оказать услуги юридическим или физическим лицам по предоставлению грузовых вагонов для перевозок железнодорожным транспортом, должен заключить договор аренды вагонов и получить их от арендодателя. Арендованные вагоны предоставляются для перевозки грузов. В то время как обычный грузоотправитель, не имеющий собственных вагонов для перевозки груза, должен предварительно обратиться к оператору. В таком случае обязательство по перевозке порожнего вагона является частью договора аренды вагонов, поскольку вагоны могут быть предоставлены оператору только по железнодорожному пути. Таким образом, железнодорожные вагоны относятся к имуществу железнодорожного транспорта, независимо от формы собственности.

Имуществу железнодорожного оператора посвящен Федеральный закон от 27 февраля 2003 г. № 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», в котором был установлен порядок приватизации имущества федерального железнодорожного транспорта¹³⁹.

Имущество железнодорожного транспорта, в том числе вагоны, контейнеры, может находиться в государственной, муниципальной или частной форме собственности в соответствии с законодательством Российской Федерации. То, что в ст. 71 Конституции Российской Федерации предусмотрено, что в ведении Российской Федерации находится

¹³⁸ СЗ РФ. 2014. № 19. Ст. 2304.

¹³⁹ СЗ РФ. 2003. № 9. Ст. 805.

федеральный транспорт, пути сообщения, вовсе не означает, что все элементы железнодорожного транспорта общего пользования как производственно-технологического комплекса находятся в федеральной собственности. Само ОАО «РЖД», созданное в процессе реформы как единый хозяйствующий субъект, не может быть охарактеризовано как обычное публичное акционерное общество, поскольку в его уставный капитал внесены объекты мобилизационного назначения, объекты гражданской обороны, объекты локомотивного и вагонного хозяйства, имеющие оборонное значение, железнодорожный подвижной состав, предназначенный для осуществления специальных железнодорожных перевозок. Названные, а также другие объекты, в частности, магистральные железнодорожные линии со всем, расположенными на них сооружениями, устройствами сигнализации, централизации и блокировки, энергоснабжения, технологической связи, предназначенной для внутрипроизводственной деятельности и управления технологическими процессами на железнодорожном транспорте, ОАО «РЖД» не вправе передавать в аренду, безвозмездное пользование, доверительное управление или залог. Такое имущество может находиться только в собственности единого хозяйствующего субъекта или федеральной собственности (ст.8 Федерального закона от 27 февраля 2003 г. № 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта»).

Следовательно, такой специализированный железнодорожный подвижной состав, указанный в ст.8 Федерального закона от 27 февраля 2003 г. N 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», относится к ограниченно оборотоспособным объектам гражданских прав и в соответствии с требованием п. 2 ст. 129 ГК РФ ограничения оборотоспособности данных объектов должен быть установлен в Федеральном законе от 27 февраля 2003 г. № 29-ФЗ «Об

особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта».

Вагон как средство для перевозки грузов железнодорожным транспортом не упоминается в ГК РФ. Наиболее близким по содержанию к вагону термином можно считать «транспортное средство». В статьях 791, 794 ГК РФ говорится о подаче транспортных средств, ответственности перевозчика за неподачу транспортных средств и отправителя за неиспользование поданных транспортных средств.

В главе 34 ГК РФ имеется параграф 3 «Аренда транспортных средств», из содержания которого можно сделать только вывод, что аренда может быть, как с экипажем, так и без экипажа. Транспортными уставами и кодексами могут быть установлены иные особенности аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации (ст. 641 ГК РФ). Анализ содержания данного параграфа позволяет прийти к выводу, что в данном случае под транспортным средством понимаются самодвижущиеся транспортные средства. Таким образом, вагоны к нему не могут быть отнесены.

К самодвижущимся транспортным средствам относятся воздушные, морские суда, суда внутреннего плавания, которые относятся к недвижимым вещам, если они подлежат государственной регистрации (ч.2 п.1 ст.130 ГК РФ). Вагоны, равно как и контейнеры, могут участвовать в перевозочном процессе при помощи локомотивов и других средств тяги, поэтому их нельзя отнести к самодвижущимся транспортным средствам, и они признаются движимым имуществом. Таким образом, транспортные средства могут быть самодвижущимися и несамодвижущимися.

В Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 г. железнодорожное транспортное средство означает любое транспортное средство, способное передвигаться на своих собственных колесах по железнодорожным путям с или без помощи средств тяги; вагон

обозначает любое транспортное средство, способное передвигаться на своих собственных колесах по железнодорожным путям и не имеющее средств тяги (ст.2 Приложение D)¹⁴⁰.

В понятие железнодорожного подвижного состава включаются помимо вагонов локомотивы и мотор-вагонный подвижной состав, то есть транспортные средства, имеющие тягу (ст. 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»). В правоприменительной деятельности операторы не владеют локомотивами, в противном случае они сочетали бы свою основную деятельность с функциями перевозчиков, что не соответствует цели проведенной реформы в сфере железнодорожных перевозок.

Виды объектов, составляющих понятие подвижного железнодорожного состава, определяются в ст.2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»: локомотивы, грузовые вагоны, пассажирские вагоны локомотивной тяги и мотор-вагонный подвижной состав, а также иной предназначенный для обеспечения осуществления перевозок и функционирования инфраструктуры железнодорожный подвижной состав. Таким образом, Закон прямо относит железнодорожный подвижной состав к средствам обеспечения перевозок, элементу инфраструктуры. Определение железнодорожного подвижного состава и его элементов осуществляется Законом в целях установления основных государственных требований к нему, в частности, безопасности.

Статья 2 Закона о железнодорожном транспорте не содержит исчерпывающего перечня объектов железнодорожного подвижного состава. В управлении оператора не находятся локомотивы и мотор-вагонный подвижной состав, к которому относятся моторные и прицепные вагоны, из которых формируются мотор-вагонные поезда, предназначенные для перевозки пассажиров в городском, пригородном и дальнем сообщениях.

¹⁴⁰ СЗ РФ. 2011. № 35. Ст. 5060.

Подвижной состав представляет собой комплекс технических устройств, непосредственно осуществляющих перевозку пассажиров, грузов и багажа, к элементам которого относятся:

- локомотивы;
- вагоны (грузовые и пассажирские);
- мотор-вагонный подвижной состав;
- иной подвижной состав, предназначенный для перевозок и функционирования железнодорожного транспорта¹⁴¹.

Грузовые вагоны – это основной вид имущества оператора. Грузовые вагоны в соответствии с действующим законодательством не ограничены в гражданском обороте, индивидуально определены и являются движимым имуществом.

В Правилах технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных Приказом Минтранса России от 12 декабря 2010 г. № 286, перечислены виды транспортных средств, относящихся к грузовым вагонам¹⁴². К грузовым вагонам относятся вагоны, предназначенные для перевозки грузов, такие как крытые вагоны, полувагоны, платформы, вагоны-цистерны, вагоны бункерного типа, изотермические вагоны, зерновозы, контейнеровозы.

В зависимости от вида перевозимого груза железнодорожный подвижной состав, основное имущество оператора можно поделить на следующие группы: полувагоны; крытые вагоны; платформы; цистерны.

Полувагон – это железнодорожный подвижной состав, предназначенный для перевозки каменного угля, руды, лесоматериалов, проката металлов, а также других сыпучих и штучных грузов, не требующих защиты от

¹⁴¹ Ст. 2, «Комментарий к Федеральному закону от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (постатейный) (Бевзюк Е.А.) /Под ред. С.Ю. Морозова. (Подготовлен для системы КонсультантПлюс, 2011)// СПС «КонсультантПлюс».

¹⁴² Документ не опубликован. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

воздействия атмосферной среды¹⁴³.

Кузов полувагона не имеет крыши, что обеспечивает удобства для использования различных средств механизации при погрузке и выгрузке грузов (мостовые и козловые краны, вагоноопрокидыватели и др.). Все универсальные полувагоны имеют люки в металлическом полу для разгрузки сыпучих грузов гравитационным способом.

К данной категории вагонов также можно отнести вагоны-самосвалы (думкары). Думкар – грузовой вагон для перевозки и автоматизированной выгрузки вскрышных пород, угольно-рудных грузов, грунта, песка, щебня и других подобных грузов. В отличие от других полувагонов, думкар имеет кузов, наклоняющийся при выгрузке груза, и борта, откидывающиеся при наклоне кузова. Наклон кузова обеспечивается пневматическими цилиндрами, шарнирно подвешенными на кронштейнах нижней рамы вагона.

Крытые вагоны предназначены для перевозки штучных, тарно-штучных, пакетированных и насыпных грузов, требующих укрытия и защиты от воздействия атмосферных осадков и хищения. Кузов этих вагонов имеет раму, боковые и торцевые стены, крышу и боковые двери, люки для загрузки и выгрузки грузов. Отличительной особенностью универсальных крытых вагонов является наличие боковых дверей, настенного внутреннего несъемного оборудования и люков с вентиляционными решетками на боковых стенах.

Все крытые вагоны можно поделить на две большие группы: универсальные и специальные.

Универсальные крытые вагоны предназначены для перевозки штучных, тарно-штучных, пакетированных и насыпных грузов, требующих укрытия и защиты от воздействия атмосферных осадков и хищения. Кузов этих вагонов имеет раму, боковые и торцевые стены, крышу и боковые двери, люки для загрузки и выгрузки грузов. Отличительной особенностью универсальных

¹⁴³[Электронный ресурс]// <http://www.vagoni-jd.ru>

крытых вагонов является наличие боковых дверей, настенного внутреннего несъемного оборудования и люков с вентиляционными решетками на боковых стенах.

Специализированные крытые вагоны предназначены для перевозки отдельных видов грузов, таких как автомобили, бумаги, скот и т. д.

Кроме того, отдельно можно выделить крытые универсальные вагоны, для перевозки скоропортящихся грузов, длительное хранение которых возможно только при пониженных температурах – вагоны-рефрижераторы и вагоны-термосы.

Вагон-термос — изотермический вагон, предназначенный для перевозки термически подготовленных скоропортящихся грузов, в отличие от вагонов-рефрижераторов не имеет холодильной установки: поддержание температуры груза в пути следования обеспечивается за счёт теплоизоляции грузового помещения и запаса тепловой энергии при погрузке груза. Вследствие этого вагоны-термосы имеют ограничения по срокам и дальности перевозки в них грузов.

Согласно Закону о железнодорожном транспорте контейнеры не относятся к железнодорожному подвижному составу. В Правилах перевозок железнодорожным транспортом грузов в универсальных контейнерах, утвержденных Приказом МПС от 18 июня 2003 г. № 30, контейнеры относятся к транспортному оборудованию¹⁴⁴.

Контейнеры подразделяются на универсальные и специализированные.

Универсальным контейнером признается унифицированная грузовая единица, предназначенная для перевозки тарных и штучных грузов, представляющая собой стандартизованную по максимальной массе брутто, габаритным размерам конструкцию, снабженную стандартизованными по форме, содержанию, месту размещения надписями, табличками и оборудованную приспособлениями для закрепления на различных видах

¹⁴⁴ Российская газета (специальный выпуск). 2003. N 119/2. 20 июня.

транспортных средств и механизации погрузочно-разгрузочных работ.

Специализированный контейнер – контейнер, предназначенный для перевозки определенных грузов и в соответствии с этим имеющий специальную конструкцию.

Присвоение номеров и пономерной учет железнодорожного подвижного состава, контейнеров осуществляется Федеральным агентством железнодорожного транспорта и регламентирован Приказом МПС РФ от 14 ноября 2005 г. № 137 «Об организации работы по осуществлению пономерного учета железнодорожного подвижного состава, контейнеров, эксплуатируемых на путях общего пользования»¹⁴⁵. В соответствии с п.1.2 Приказа присвоение номеров железнодорожному подвижному составу, контейнерам осуществляется в случаях:

- отсутствия номера, дающего право на курсирование по железнодорожным путям общего пользования (при наличии у подвижного состава, контейнеров заводского номера);
- постройки подвижного состава, контейнеров;
- переоборудования для перевозки других грузов, влекущее за собой изменение типа подвижного состава, контейнеров;
- смене владельца подвижного состава.

Учетные данные о железнодорожном подвижном составе и контейнерах хранятся в электронном банке данных Федерального агентства железнодорожного транспорта (Росжелдора).

Правила эксплуатации и пономерного учета собственных вагонов, утвержденные Советом по железнодорожному транспорту государств-участников СНГ 19 июня 2001 г., установили порядок учета и регистрации грузовых вагонов, используемых на едином железнодорожном пространстве

¹⁴⁵ Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2005. № 51.

государств СНГ¹⁴⁶.

Грузовые вагоны, принадлежащие оператору на праве собственности, выходящие на пути общего пользования, подлежат учету в картотеке железнодорожной администрации (железной дороги) приписки вагона с последующей передачей необходимой информации в информационный вычислительный центр железнодорожных администраций (ИВЦ ЖА) в автоматизированном режиме для формирования автоматизированного банка данных парка грузовых вагонов (АБД ПВ).

Только грузовым вагонам, зарегистрированным в АБД ПВ ИВЦ ЖА, разрешается курсирование по путям общего пользования всех железных дорог государств-участников Соглашения о совместном использовании грузовых вагонов и контейнеров собственности государств-участников Содружества, Азербайджанской Республики, Республики Грузия, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики от 12 марта 1993 г.¹⁴⁷.

Учет и регистрация грузовых вагонов, используемых в общей железнодорожной сети государств СНГ, осуществляется по унифицированным правилам железнодорожной администрацией каждого государства-участника Соглашения.

Согласно п.2 ст.130 ГК РФ регистрация движимых вещей не требуется, кроме случаев, указанных в законе. Буквальное толкование данной нормы позволяет сделать вывод, что в случаях, указанных в законе, возможна не только государственная регистрация недвижимых вещей. Регистрация грузовых вагонов в автоматизированном банке данных парка грузовых вагонов (АБД ПВ) имеет специальный характер, осуществляется по унифицированным правилам с целью обеспечения допуска грузовых вагонов на железнодорожные пути общего пользования государств СНГ и иных

¹⁴⁶ Экономика железных дорог. 2001. № 11. С. 166 - 188.

¹⁴⁷ Бюллетень международных договоров. 1993. № 3.

государств, заключивших Соглашение о совместном использовании грузовых вагонов и контейнеров. Такая регистрация носит публично-правовой характер, и с правовой точки ее можно считать разрешением на использование железнодорожного подвижного состава на путях общего пользования государств-участников Соглашения.

Давая характеристику железнодорожного подвижного состава, следует отметить, что в УЖТ РФ порожние вагоны, хотя и не отождествляются с грузом, но при их доставке применяются правила о грузах. Такой же практики придерживаются и судебные органы.

Так, Арбитражный суд Московского округа от 3 апреля 2015 г. № Ф05-819/2015 по делу № А40-181208/13, удовлетворяя требование о взыскании с перевозчика пени за просрочку доставки порожних вагонов, суд в порядке пункта 1 статьи 785, статьи 792 ГК РФ, статей 33, 97 УЖТ РФ, установил, что в спорный период ответчиком на договорной основе оказывались услуги по перевозке порожних железнодорожных вагонов, принадлежащих истцу, при этом перевозчиком допущена просрочка доставки грузов по спорным транспортным железнодорожным накладным; доказательств того, что вагоны не могли следовать иным маршрутом, минуя транспортные узлы, ответчиком не представлено¹⁴⁸.

В отличие от обычного движимого имущества, денег, ценных бумаг, вагоны физически перемещаются в пространстве в сети железных дорог, что требует их учета. Учет вагонов производится, если вагоны используются на железнодорожных путях общего пользования. Нумерация вагонов с указанием владельца и при смене владельца осуществляется Федеральным агентством железнодорожного транспорта в целях обеспечения защиты интересов владельцев подвижного состава, а также грузоотправителей, грузополучателей, перевозчиков, владельцев инфраструктур

¹⁴⁸ См.: Аналогичный спор - Постановление Арбитражного суда Восточно-Сибирского округа от 18.03.2015 № Ф02-800/2015 по делу № А58-1152/2014 // СПС «КонсультантПлюс».

железнодорожного транспорта общего пользования и обеспечения безопасности движения¹⁴⁹. Учетные данные о железнодорожном подвижном составе и контейнерах хранятся в электронном банке данных Федерального агентства железнодорожного транспорта.

Учет железнодорожного подвижного состава осуществляется при соответствии вагонов требованиям безопасности, установленным законодательством о техническом регулировании. Требование о безопасности железнодорожного подвижного состава и контейнеров содержатся в Законе о железнодорожном транспорте (ст.6).

Закон о железнодорожном транспорте рассматривает безопасность железнодорожного подвижного состава и контейнеров в качестве необходимого элемента безопасности перевозок грузов (ст.2).

Безопасность подвижного железнодорожного состава и контейнеров должна удовлетворять требованиям законодательства о техническом регулировании и специальным требованиям, установленным применительно к подвижному железнодорожному составу.

Данное императивное требование Закона о железнодорожном транспорте обязательно для всех субъектов, осуществляющих деятельность в сфере железнодорожного транспорта и владеющих объектами подвижного железнодорожного состава на праве собственности.

В Положении об основах правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками также установлена обязанность операторов предоставлять грузоотправителям вагоны и контейнеры, соответствующие требованиям законодательства о техническом регулировании (п.9).

¹⁴⁹ См.: Приказ Минтранса РФ от 14 ноября 2005 г. № 137 «Об организации работы по осуществлению пономерного учета железнодорожного подвижного состава, контейнеров, эксплуатируемых на путях общего пользования» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2005. № 51.

С созданием Таможенного союза Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710 утвержден Технический регламент Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава»¹⁵⁰, действие которого распространяется на вновь разрабатываемые (модернизируемые), изготавливаемые железнодорожный подвижной состав и его составные части, выпускаемые в обращение для использования на железнодорожных путях общего и необщего пользования шириной колеи 1520 мм на таможенной территории ТС со скоростями движения до 200 км/ч включительно. Термин «продукция» в Техническом регламенте понимается в качестве железнодорожного подвижного состава и (или) его составных частей.

Железнодорожный подвижной состав и его составные части по прочности, устойчивости и техническому состоянию должны обеспечивать безопасное движения поездов с наибольшими скоростями в пределах допустимых значений (п. 4 ст. 4 Технического регламента).

В Техническом регламенте установлены подробные требования к безопасности при проектировании подвижного состава, его производстве и маркировке.

Железнодорожный подвижной состав и его составные части по прочности, устойчивости и техническому состоянию должны обеспечивать безопасное движения поездов с наибольшими скоростями в пределах допустимых значений (п. 4 ст. 4 Технического регламента).

Перечни железнодорожного подвижного состава, подлежащего сертификации и декларированию, приведены в приложениях к Техническому регламенту.

Продукция, соответствующая требованиям безопасности и прошедшая процедуру подтверждения соответствия согласно требованиям Технического

¹⁵⁰ Текст Технического регламента опубликован на сайте Комиссии Таможенного союза [//http://www.tsouz.ru](http://www.tsouz.ru) (дата обращения: 2.08.2011).

регламента, должна иметь маркировку единым знаком обращения продукции на рынке государств-членов Таможенного союза. Маркировка единым знаком обращения продукции осуществляется перед ее выпуском в обращение на рынке. Единый знак обращения продукции наносится на каждую единицу продукции, т.е. на отдельный объект железнодорожного подвижного состава (грузовой вагон).

В соответствии с постановлением Правительства РФ от 7 февраля 2015 г. №104 «Об уполномоченном органе Российской Федерации по обеспечению государственного контроля (надзора) за соблюдением требований технических регламентов Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава», «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта» и «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» контроль за соблюдением в Российской Федерации технических регламентов Таможенного союза в области железнодорожного транспорта осуществляет Ространснадзор¹⁵¹.

С заключением Договора о Евразийском экономическом союзе (Астана, 29 мая 2014г.) Соглашение о единых принципах и правилах технического регулирования в Республике Беларусь, Республике Казахстан и Российской Федерации (Санкт-Петербург, 18 ноября 2010 г.) прекратило свое действие.

Правила технического регулирования содержатся в Протоколе о техническом регулировании в рамках Евразийского экономического союза (приложение N 9 к Договору о Евразийском экономическом союзе). Данные правила не претерпели значительных изменений по сравнению с нормами Соглашения о единых принципах и правилах технического регулирования.

Помимо требования безопасности железнодорожного подвижного состава Закон о железнодорожном транспорте предусматривает необходимость выполнения работ по стандартизации на железнодорожном

¹⁵¹ СЗ РФ. 2015. № 7. Ст. 1044.

транспорте, которые осуществляются в соответствии с законодательством о техническом регулировании (ст.7).

В сфере железнодорожного транспорта основной целью стандартизации является содействие соблюдению требований технических регламентов. Так, в Договоре о Евразийском экономическом союзе (Астана, 29 мая 2014 г.)¹⁵² установлено, что в целях выполнения требований технического регламента Союза Комиссия Евразийского союза утверждает перечень международных и региональных (межгосударственных) стандартов, а в случае их отсутствия – национальных (государственных) стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента Союза (п. 4 приложения № 9). Применение на добровольной основе соответствующих стандартов, включенных в указанный перечень, является достаточным условием соблюдения требований соответствующего технического регламента Союза.

Международные и региональные стандарты применяются после принятия их в качестве межгосударственных или национальных (государственных) стандартов.

Технический регламент «О безопасности железнодорожного подвижного состава» также предусматривает применение стандартов в целях обеспечения требований технического регламента. Перечень таких стандартов, а также перечень стандартов, содержащих правила и методы исследований (испытаний), измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимые для исполнения требований Технического регламента и осуществления оценки (подтверждения) соответствия продукции, прилагаются к Техническому регламенту «О безопасности железнодорожного подвижного состава».

¹⁵² Текст Договора опубликован на «Официальном интернет-портале правовой информации»// www.pravo.gov.ru (дата обращения: 16.01.2015).

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 выполнения 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)».

¹⁵³ Тихомирова Л.А. Оценка соответствия: сравнительно-правовое исследование в плоскости отраслевого законодательства // СПС «Гарант».

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

¹⁵⁴ Кириленко А. Локомотив жизненного цикла // Российская газета. 2016. № 265 (7133). 23 ноября. С. 4.

¹⁵⁵ См.: Приказ Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий «Об утверждении критериев отнесения товаров, работ, услуг к инновационной продукции и (или) высокотехнологичной продукции для целей формирования плана закупки такой продукции» от 14.12.2012 № 768 // Российская газета. 2013. №42. 27 февраля.

Приказ Министерства образования и науки Российской Федерации «Об утверждении критериев отнесения товаров, работ, услуг к инновационной продукции и (или) высокотехнологичной продукции для целей формирования плана закупки такой продукции» от 01.11.2012 № 881 // Российская газета. 2013. №53. 13 марта.

Приказ Министерства промышленности и торговли Российской Федерации «Об утверждении критериев отнесения товаров, работ и услуг к инновационной продукции и (или) высокотехнологичной продукции по отраслям, относящимся к установленной сфере деятельности Министерства промышленности и торговли Российской Федерации» от 01.11.2012 № 1618 // Российская газета. 2013. № 59. 20 марта.

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 2015 г. № 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

¹⁵⁶ СПС «КонсультантПлюс».

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.

Разработанные ОАО «РЖД» критерии отнесения товаров к инновационным могут применяться в рамках холдинга, в связи с чем необходимо критерии отнесения грузовых вагонов к инновационным вагонам утвердить нормативным правовым актом Министерства транспорта РФ.

Однако для обновления парка грузовых вагонов, замены устаревших моделей на инновационные, необходимы меры государственной поддержки. Такие меры предусмотрены в постановлении Правительства РФ от 19 ноября 2014 г. № 1223¹⁵⁷. Они заключаются в предоставлении субсидий российским покупателям инновационных вагонов на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам. При этом технические характеристики приобретаемых вагонов должны соответствовать установленным Правительством РФ требованиям (восприятие осевой нагрузки – от 25 тс и более; пробег от постройки до первого деповского ремонта – не менее 500 тыс. км (либо не менее 4 лет); межремонтный пробег между плановыми видами ремонта – не менее 250 тыс. км (либо не менее 2 лет); климатическое исполнение УХЛ категория 1 (все комплектующие, узлы и составные части имеют климатическое исполнение УХЛ категория 1) по ГОСТу 15150-69.) По

¹⁵⁷ См.: Правила предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение потерь в доходах российских лизинговых организаций при предоставлении скидки при условии приобретения инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой, а также на возмещение части затрат российским организациям на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях на приобретение инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой, в рамках подпрограммы «Транспортное машиностроение» государственной программы Российской Федерации «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности», утвержденные постановлением Правительства РФ от 19 ноября 2014 г. № 1223 // СЗ РФ. 2014. № 8. Ст. 6863.

существо, указанные требования к инновационным вагонам можно рассматривать в качестве технических характеристик критерия отнесения вагонов к инновационным.

Субсидии предоставляются в пределах бюджетных ассигнований, предусмотренных федеральным законом о федеральном бюджете на соответствующий финансовый год и плановый период.

Так, в соответствии с Федеральным законом от 20 апреля 2015 г. № 93-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О федеральном бюджете на 2015 год и на плановый период 2016 и 2017 годов» предусмотрены субсидии на возмещение потерь в доходах российских лизинговых организаций при предоставлении скидки при условии приобретения инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой, а также на возмещение части затрат российским организациям на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях на приобретение инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой в рамках подпрограммы «Транспортное машиностроение» государственной программы «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности»¹⁵⁸.

Требования Технического регламента о безопасности железнодорожного подвижного состава распространяются и на инновационный подвижной состав. Кроме того, в Технический регламент включены специальные правила в отношении инновационной продукции применительно к ее сертификации.

Органы государств-членов Таможенного союза, осуществляющие функции по выработке государственной политики и нормативному правовому регулированию в сфере железнодорожного транспорта, на основании обоснований указанных значений в установленном государствами-членами Таможенного Союза порядке разрабатывают и

¹⁵⁸ СЗ РФ. 2014. № 18 (ч. IV). Ст. 2173.

утверждают стандарты, устанавливающие требования к опытной партии инновационной продукции, с целью обеспечения безопасности, включая методы контроля и объем испытаний, необходимых для доказательства безопасности инновационной продукции.

На основании положительных результатов испытаний инновационной продукции в соответствии с утвержденными стандартами орган по сертификации принимает решение о выдаче заявителю сертификата соответствия на партию инновационной продукции. В сертификате соответствия указываются количество образцов инновационной продукции и срок действия сертификата соответствия. Срок действия сертификата соответствия на образцы инновационной продукции должен составлять не более 2 лет (п.19 ст.6). Указанные правила свидетельствуют, что в Техническом регламенте отражены особенности инновационной продукции.

Необходимы и иные стимулирующие меры собственникам грузовых вагонов. Одним из таких стимулов может стать предоставление владельцам инновационных грузовых вагонов льготных тарифов на перевозку грузов и услуги инфраструктуры. Расширение перечня стимулирующих мер направлено на адаптацию к существующим рыночным условиям реализации таких проектов и масштабное оздоровление парка подвижного состава российских железных дорог. Все вместе должно ускорить решение накопившихся проблем по управлению вагонным парком, так как позволит существенно разгрузить железнодорожные пути от лишних вагонов и ускорить грузооборот.

Рассмотрение правового режима имущества оператора невозможно без установления места железнодорожного подвижного состава в структуре железнодорожного транспорта общего пользования как производственно-технологического комплекса. В статье 2 Закона о железнодорожном транспорте в него в качестве элементов включены локомотивы, грузовые вагоны, пассажирские вагоны локомотивной тяги и мотор-вагонный

подвижной состав, а также иной предназначенный для осуществления перевозок и функционирования железнодорожной инфраструктуры железнодорожный подвижной состав. Сопоставляя его с понятием оператора подвижного железнодорожного подвижного состава, следует прийти к выводу, что последний проводит операции только с грузовыми вагонами и контейнерами, находящимися на праве собственности или ином праве у оператора подвижного железнодорожного состава.

ГК РФ, определяя договор перевозки грузов, не содержит указания, что вверенный перевозчику отправителем груз должен быть доставлен транспортным средством. В статье 791 ГК РФ обязанность подачи транспортного средства возлагается на перевозчика, а в ст. 794 ГК РФ ответственность за неподачу транспортного средства возлагается на перевозчика. Другими словами, ГК РФ не учитывает современную организацию грузоперевозочного процесса на железнодорожном транспорте, в частности, деятельность операторов по предоставлению вагонов и контейнеров для перевозки грузов.

В этой связи необходимо, на наш взгляд, дополнить абзац 1 п. 1 ст. 791 ГК РФ «Подача транспортных средств, погрузка и выгрузка груза» положением о том, что 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».

Глава 2. Основные положения договорного регулирования деятельности оператора железнодорожного подвижного состава

§1. Общая характеристика договоров оператора железнодорожного подвижного состава

В условиях усложнения и расширения хозяйственных и иных связей в экономике Российской Федерации, демонополизации естественных монополий, появления множества самостоятельных агентов производства и торговли договоры стали основным основанием возникновения обязательств.

В науке гражданского права неоднократно предпринимались попытки провести классификацию гражданско-правовых договоров. Так, О.А. Красавчиков, основываясь на направленности результата, разделил все договорные обязательства на четыре группы: 1) направленные на передачу имущества; 2) направленные на выполнение работ; 3) направленные на оказание услуг; 4) направленные на передачу денег¹⁵⁹. Такой же критерий был применен М.И. Брагинским, который подразделил гражданско-правовые договоры на следующие четыре группы: 1) направленные на передачу имущества; 2) направленные на выполнение работ; 3) направленные на оказание услуг; 4) направленные на учреждение различных образований¹⁶⁰.

В связи с принятием четвертой части Гражданского кодекса РФ В.В. Витрянским к четырем группам договоров была добавлена пятая – договоры об отчуждении исключительных прав на объекты

¹⁵⁹ Красавчиков О.А. Вопросы Особенной части ГК РСФСР. Свердловск, 1957. С.127.

¹⁶⁰ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право: Общие положения. М., 1997. С. 399.

интеллектуальной собственности и о предоставлении прав на их использование¹⁶¹.

В.В. Витрянский считает очевидным, «...что законодатель, определяя структуру и последовательность изложения специальных «договорных» норм в ГК РФ, исходил отнюдь не из теоретических рассуждений о классификации договоров (во всяком случае, не только из них), а прежде всего из удобства пользования соответствующим законодательным материалом. И тем не менее расположение норм о тех или иных договорах в тексте ГК РФ в основном соответствует (за некоторыми исключениями) их месту в определенной классификационной группе гражданско-правовых договоров»¹⁶².

Новые нормы раздела III ГК РФ, прежде всего, статей 307.1 и 421, позволяют внести коррективы в подходы классификации договоров, учитывая, что в ряде отраслей экономики, в том числе в железнодорожном транспорте, складываются виды договоров, отличающиеся от тех, которые предусмотрены в части 2 ГК РФ.

Следует согласиться с В.В. Витрянским в том, что «... договоры о перевозке, транспортной экспедиции, буксировке и об иных услугах в сфере транспорта должны рассматриваться в контексте общей системы гражданско-правовых договоров. В этом смысле они относятся к категории гражданско-правовых договоров об оказании услуг и могут быть квалифицированы с точки зрения характеристики и оценки всякого гражданско-правового договора, а не в качестве вспомогательных договоров по отношению к договору перевозки»¹⁶³. С.Ю.Морозов обосновал необходимость применения двух критериев при выделении транспортных договоров – субъектного состава (транспортная организация) и направленности транспортных договорных обязательств на регулирование общественных отношений по

¹⁶¹ Витрянский В.В. Система гражданско-правовых договоров в условиях реформирования гражданского законодательства // Вестник ВАС РФ. 2012. N 1. С. 26 - 59.

¹⁶² Там же. С. 35.

¹⁶³ Там же.

доставке или обеспечению доставки грузов или пассажиров в пункт назначения¹⁶⁴.

В.В. Витрянским при рассмотрении транспортных договоров не выделяется и не упоминается договор оператора о предоставлении вагонов и (или) контейнеров под погрузку. Им рассматриваются обязательства по подаче транспортных средств и предъявлению груза к перевозке в рамках правил, установленных ст. 791 ГК РФ¹⁶⁵, и не учитывается, что в связи с проведением реформы железнодорожной отрасли подача вагонов и контейнеров под погрузку грузов осуществляется появившимися на рынке грузовых перевозок новыми субъектами – операторами железнодорожного подвижного состава.

Вместе с тем, определить существо отдельного вида договора возмездного оказания услуг иногда достаточно сложно, поскольку применительно к данному типу договора в ГК РФ содержится указание, что нормы главы 39 ГК РФ не распространяются на другие виды договоров услуг, в частности, перевозку, транспортную экспедицию и др.

Развитие гражданского и предпринимательского законодательства в последнее время подтвердило обоснованность тезиса о том, что ГК РФ по своей юридической силе в определенной мере приравнивается к федеральным конституционным законам. Это выражается в том, что по отношению с любым иным законом он занимает положение «первого среди равных» – *primus inter pares*¹⁶⁶. Действительно, при анализе любого договора необходимо первоначально обратиться к ГК РФ.

В связи с огромным количеством договоров, находящихся за пределами ГК РФ, в науке гражданского и предпринимательского права все меньше

¹⁶⁴ Там же. С.49, 50.

¹⁶⁵ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. 5-е изд., стер. М.: Статут, 2011. С.374 – 406 (автор главы - В.В. Витрянский).

¹⁶⁶ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Общие положения. М., 1997. С.41 (автор главы – М.И. Брагинский).

внимания уделяется классификации видов договоров, поскольку на практике почти не встречаются «чистые» договоры, предусмотренные ГК РФ, почти (практически) все договоры в той или иной степени содержат элементы различных договоров.

В условиях осуществления предпринимательской деятельности одной или обеими сторонами, когда разработка от начала и до конца условий каждого из сотен, а порой и тысяч заключаемых участниками договоров, в том числе по оказанию услуг транспортом общего пользования, возникает вопрос о типизации договорных форм¹⁶⁷. В этих условиях ГК РФ является по существу методологическим инструментом для определения природы и содержания договоров в сфере транспортных услуг. Из транспортного законодательства, прежде всего, Федерального закона от 10 января 2003 г. №17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», УЖТ РФ, необходимо формировать типичные для данной отрасли договоры. Безусловно, ГК РФ является основой для конструирования типичных для гражданского оборота условий договоров, но разнообразие характерных для рассматриваемой отрасли экономики условий договоров вытекает из законодательства о железнодорожном транспорте.

Значительное количество различных видов услуг в сфере транспорта, которые оказываются на основе договора, могут быть разделены, по мнению В.В. Витрянского, на договоры, являющиеся видами (разновидностями) известных самостоятельных гражданско-правовых договоров, относимых к категории договоров об оказании услуг, а также договоров о возмездном оказании услуг в сфере транспорта, не регулируемые ГК РФ и иными федеральными законами¹⁶⁸. Деятельность оператора является, как было показано, предпринимательской деятельностью, поэтому и заключаемые им

¹⁶⁷ Там же. С. 61.

¹⁶⁸ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. 5-е изд., стер. М.: Статут, 2011. С.744 (автор главы - В.В. Витрянский).

договоры по предоставлению вагонов и контейнеров и иные относятся к категории предпринимательских договоров¹⁶⁹.

Следует отметить, что оператором железнодорожного подвижного состава заключается целый ряд договоров по оказанию услуг, не урегулированных не только ГК РФ, но и специальным транспортным законодательством. В таких условиях значительно возрастает роль договора как регулятора общественных отношений, который, вместе с тем, относится к индивидуальным регуляторам общественных отношений¹⁷⁰.

Можно утверждать, что заключаемые договоры на железнодорожном транспорте в своей совокупности достигают цели осуществления перевозки – доставить груз отправителя в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу, получателю (п.1 ст.785 ГК РФ), без административного диктата, который существовал в организации перевозок грузов железнодорожным транспортом в системе МПС СССР, а затем МПС РФ.

А.А. Ананьева отмечает, что «для сферы транспортной деятельности системный подход к регулированию общественных отношений всегда имел, имеет и будет иметь большое значение»¹⁷¹.

Изменения, внесенные в ст.421 ГК РФ Федеральным законом от 8 марта 2015 г. №42-ФЗ, обогатили понимание свободы договора – одного из основных начал гражданского законодательства и с полным основанием можно сказать гражданского и предпринимательского права, поскольку стороны могут заключить договор как предусмотренный, так и не предусмотренный законом или иными правовыми актами. Условия договора определяются по соглашению сторон, кроме случаев, когда содержание

¹⁶⁹ См.: Занковский С.С. Предпринимательские договоры. М., Волтерс Клувер, 2004. С.4.

¹⁷⁰ См.: Ершов В.В. Частный договор – источник российского права? // Российское правосудие. 2013. №7 (87). С.10.

¹⁷¹ Ананьева А.А. Система нормативных юридических конструкций гражданско-правовых договоров оперативного управления транспортной деятельностью: Монография. Саратов: Издательство «Наука», 2015. С.7.

соответствующего условия предписано законом или иными правовыми актами (п.4 ст.421 ГК РФ). Следует обратить внимание, что названная норма закона говорит об отдельном условии договора, которое может быть определено правилами об отдельных видах договоров. Выходит, что о смешанном договоре можно говорить только о таких договорах, которые содержат два или более элементов различных договоров, предусмотренных законом или иными правовыми актами. В тех случаях, когда в договоре, заключенном сторонами, отсутствуют элементы различных договоров, поименованных в законе или иных правовых актах, правила об отдельных видах договоров не применяются, что не исключает возможность применения аналогии закона к отдельным отношениям сторон по договорам.

Обновленные правила о свободе договора позволяют прийти к выводу, что современная классификация видов договоров должна строиться не только с учетом правовых признаков, но и учитывать виды экономической деятельности, определенные Общероссийским классификатором видов экономической деятельности, и то обстоятельство, что объекты транспортной инфраструктуры Федеральным законом от 31 декабря 2014 г. №498-ФЗ «О промышленной политике в Российской Федерации» включены в промышленную инфраструктуру. Это позволяет прийти к выводу, что классификация договоров может строиться и с учетом экономических видов, на основе которых и образуются подобные группировки видов договоров (энергетические, торговые, транспортные и др.). В отраслевых видах договоров, как будет показано дальше, наряду с сохранением правовой природы договора появляются новые условия.

В сфере железнодорожных перевозок грузов одним из важных критериев классификации договоров, заключаемых операторами железнодорожного состава, является, как представляется, назначение и цель договоров, определяемых их ролью и взаимосвязью с процессом перевозки грузов.

В результате проведенной структурной реформы на железнодорожном транспорте оператор железнодорожного подвижного состава стал необходимым участником перевозочного процесса, который определяется как совокупность организационно и технологически взаимосвязанных операций, выполняемых при подготовке, осуществлении и завершении перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом (ст.2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»). Назначением оператора и основным видом деятельности является предоставление вагонов грузоотправителям, которое осуществляется на договорной основе. С включением оператора в перевозочный процесс усложнились договорные связи, возникла потребность заключения новых ранее не заключавшихся договоров в сфере железнодорожных перевозок с участием оператора.

Согласно постановлению Правительства РФ от 25 июля 2013 г. № 626 «Об утверждении Положения об основах правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками» операторы участвуют в осуществлении перевозочного процесса с использованием принадлежащих им на праве собственности или ином праве железнодорожных вагонов и контейнеров и осуществляют взаимодействие с перевозчиками и иными физическими и юридическими лицами на основании соответствующих договоров (п.4)¹⁷². В данном Положении содержится ряд правил по регулированию договорных отношений операторов.

Как указывает В.В. Витрянский, в отечественной гражданско-правовой доктрине укоренилось понятие «транспортные договоры», под которыми на самом деле понимаются гражданско-правовые договоры, применяемые в сфере транспортной деятельности. Этим понятием охватываются различные типы договорных обязательств: перевозка, транспортная экспедиция,

¹⁷² СЗ РФ. 2013. №31. Ст. 4222.

буксировка, аренда транспортных средств и т.п. Такой подход, как совершенно верно отмечает В.В. Витрянский, страдает недостатками, поскольку традиционно понимаемая категория транспортных договоров, включающая в себя различные типы договорных обязательств, не вписывается в систему гражданско-правовых договоров, а единственный объединяющий их признак – участие в указанных договорах транспортных организаций – никак не может служить критерием для выделения соответствующей классификационной группы договоров¹⁷³.

Некоторые авторы при исследовании договоров с участием транспортных организаций употребляют более корректный термин – договоры в сфере транспорта¹⁷⁴.

Обозначение договоров, заключаемых транспортными организациями как транспортных договоров, не означает, что данные договоры образуют особый тип договоров, поскольку правовая природа таких договоров не меняется и является гражданско-правовой.

Вместе с тем, возможно, как указывает В.А. Вайпан, вести речь о системе транспортных договоров, которые могут классифицироваться по различным основаниям, однако общим знаменателем для вычленения транспортных договоров могут стать два критерия: субъектный состав (участие в договоре транспортной организации) и направленность транспортных договорных обязательств на возмездное перемещение грузов, пассажиров и багажа с использованием транспортных средств, либо на обеспечение такого перемещения¹⁷⁵.

¹⁷³ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услуг в сфере транспорта. 5-е изд. М.: Статут, 2011. С. 7.

¹⁷⁴ См.: Договоры в предпринимательской деятельности / Отв. ред. Е.А. Павлодский, Т.Л. Левшина; Инт-т законод. и сравнит. правоведения. М.: Статут, 2008 (раздел III. Договоры в сфере транспорта (автор – В.А. Егиазаров).

¹⁷⁵ Вайпан В.А. Правовое регулирование транспортной деятельности (лекция в рамках учебного курса «Предпринимательское право») // Бизнес и право в России и за рубежом (приложение к журналу «Предпринимательское право»). 2012. № 3. С. 4.

С.Ю. Морозов под транспортными договорами понимает такие соглашения с участием транспортных организаций, которые направлены на реализацию или обеспечение процесса доставки грузов, пассажиров и багажа в пункт назначения с помощью самоходных транспортных средств¹⁷⁶.

В.А. Вайпаном разработано и сформулировано определение транспортного договора, под которым понимается «...такое соглашение сторон, по которому транспортная организация (индивидуальный предприниматель) обязуется оказать возмездные услуги, направленные на обеспечение или осуществление перевозки грузов, пассажиров или багажа из одного пункта в другой, а другая сторона обязуется уплатить за оказанные услуги согласованную плату»¹⁷⁷.

Характерной особенностью большинства транспортных договоров является то, что они опосредуют оказание услуг.

Как указывается в литературе, услуги, оказываемые различными видами транспорта, не выступают в какой-либо овеществленной (материализованной) форме, имеют товарный и возмездный характер¹⁷⁸.

Иные отличительные признаки услуги (неотделимость результата услуг от процесса работы, оплата самого процесса оказания услуг, а не результата, и другие) рассмотрены Ю.В. Романцом¹⁷⁹.

Поскольку оператор является новым участником перевозочного процесса, деятельность которого осуществляется путем заключения различных договоров, необходимо определить место заключаемых оператором договоров в системе гражданско-правовых договоров и выявить их правовую природу.

¹⁷⁶ Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров: автореф. дис. ...докт. юридических наук: 12.00.03. М., 2011. С. 23.

¹⁷⁷ Там же. С.4.

¹⁷⁸ Долинская В.В. Транспортные договоры // Законы России. 2009. № 8. С. 56.

¹⁷⁹ Романец Ю.В. Система договоров в гражданском праве России. М.: Юристъ, 2001. С.398-405.

В.В. Долинская в понятие транспортных договоров включает: 1) договоры об организации перевозок; 2) договоры перевозки грузов, пассажиров и багажа; 3) вспомогательные транспортные договоры¹⁸⁰. Предметом вспомогательных договоров, как отмечает В.В. Долинская, является оказание услуг не по перевозке, а связанных с перевозкой в первую очередь и в основном грузов. Эти договоры обеспечивают условия для нормальной работы транспорта.

Классификацию транспортных договоров на основные и вспомогательные проводит и В.Г. Баукин. Базовыми в системе транспортных отношений являются отношения по перевозке¹⁸¹.

Заключаемые оператором договоры согласно рассматриваемой классификации относятся к третьей группе – вспомогательным транспортным договорам. Основным договором в сфере железнодорожных перевозок грузов является договор перевозки, правила о котором содержатся в Гражданском кодексе РФ (глава 40), а также в специальном законодательстве.

В настоящее время вагоны и контейнеры принадлежат операторам, а не перевозчику, поэтому необходимо обеспечить бесперебойность перевозочного процесса. Правила главы 40 ГК РФ не подверглись изменениям в связи с появлением оператора и заключением им договора на предоставление вагонов и контейнеров юридическим и физическим лицам для перевозки грузов.

ГК РФ, отмечает В.А. Егиазаров, в главе 40 определяет и регулирует лишь наиболее важные, принципиальные положения, касающиеся перевозок грузов, пассажиров, а также иных транспортных обязательств¹⁸².

¹⁸⁰ Долинская В.В. Указ. соч. С.56.

¹⁸¹ Баукин В.Г. Правовое регулирование перевозок грузов железнодорожным транспортом. Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2004. С. 8.

¹⁸² Егиазаров В.А. Транспортное право: Учебник. 8-е изд., доп. и перераб. М.: Юстицинформ, 2015. С. 7.

Как уже отмечалось, коренная реструктуризация железнодорожного транспорта, появление новых субъектов, участвующих в перемещении грузов, не связанных между собой административным подчинением, привела к значительному усложнению договорных отношений, и, прежде всего, к изменению роли и понимания договора перевозки грузов.

Согласно п. 1 ст. 785 ГК РФ по договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. Данное определение не отражает нынешнюю организацию и осуществление грузоперевозочного процесса на железнодорожном транспорте. В определении договора перевозки груза указаны три участника: грузоотправитель, перевозчик и грузополучатель, но данным определением не охватывается владелец инфраструктуры и оператор железнодорожного подвижного состава. Меняется в настоящее время и понятие перевозчика, поскольку данные обязанности может принять на себя и субъект, не обладающий локомотивной тягой.

Итак, в настоящее время на рынке грузоперевозок складывается новая модель договоров, в полной мере не отраженная в законодательстве.

Согласно п. 2 ст. 789 ГК РФ договор перевозки транспортом общего пользования является публичным договором, то есть к данным обязательствам применяются правила ст. 426 ГК РФ. Перевозчик как коммерческая организация обязан оказывать услуги в отношении каждого, кто к нему обратится, в том числе при перевозке грузов, и не вправе оказывать предпочтение одному лицу перед другим лицом в отношении договора, за исключением случаев, предусмотренных законом или иными правовыми актами.

В соответствии с п. 1 ст. 791 ГК РФ 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.

Отправитель груза вправе отказаться от поданных транспортных средств, не пригодных для перевозки соответствующего груза.

Данное правило по возложению обязанности подачи исправных транспортных средств грузоотправителю осталось неизменным, несмотря на то, что предоставление вагонов и контейнеров в настоящее время возложено на операторов.

Основным нормативным актом, регулирующим договорные отношения оператора, является Положение об основах правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками, утвержденное постановлением Правительства РФ от 25 июля 2013 г. № 626.

Как было уже указано, согласно п.4 данного Положения операторы участвуют в осуществлении перевозочного процесса с использованием принадлежащих им на праве собственности или ином праве железнодорожных вагонов и контейнеров и осуществляют взаимодействие с перевозчиками и иными физическими и юридическими лицами на основании соответствующих договоров. Буквальное толкование данной нормы означает, что предоставление оператором вагонов и контейнеров грузоотправителям может осуществляться путем заключения различных договоров. В Положении отсутствует квалификация заключаемых договоров оператора с грузоотправителем-клиентом, но содержатся основные условия, названные сведениями, которые включаются в договор. К таким условиям отнесены:

- род железнодорожных вагонов и тип контейнеров, предоставляемых оператором клиенту;
- вид груза, для перевозки которого предоставляются железнодорожные вагоны и контейнеры оператора;

- требования к предоставляемым железнодорожным вагонам и контейнерам оператора;
- цена договора и порядок оплаты оказанных услуг по договору;
- порядок взаимодействия сторон в случае выявления технической неисправности железнодорожных вагонов и контейнеров оператора при подаче их под погрузку, а также в процессе перевозки груза;
- состав и порядок представления клиентом документов, подтверждающих использование железнодорожных вагонов и контейнеров оператора в перевозочном процессе (п.6).

В Положении об основах правового регулирования деятельности операторов указано, что заключаемый договор может включать элементы различных договоров, предусмотренных законодательством Российской Федерации, в зависимости от объема и характера оказываемых оператором услуг, то есть заключаемый договор может быть смешанным договором, к которому в соответствии с п. 3 ст. 421 ГК РФ применяются в соответствующих частях правила о договорах, элементы которых содержатся в смешанном договоре, если иное не вытекает из соглашения сторон или существа смешанного договора. Правовая характеристика договора по предоставлению оператором вагонов и контейнеров клиентам будет дана в параграфе втором данной главы. Здесь же необходимо указать на появившуюся проблему, связанную с тем, что в действующем законодательстве осталась обязанность перевозчика заключать договор перевозки, который в соответствии со ст. 426 ГК РФ рассматривается в качестве публичного договора.

В соответствии с понятием железнодорожного транспорта общего пользования, включающего в себя железнодорожный подвижной состав, предназначенный для обеспечения потребностей физических и юридических лиц и государства в перевозках железнодорожным транспортом на условиях публичного договора, ОАО «РЖД» по сути не имеет права отказать в

заключении договора перевозки в вагонах перевозчика. Основанием для отказа будет являться обоснованное отсутствие технических и технологических возможностей осуществления перевозки.

Характерным является рассмотренный Верховным Судом РФ спор по надзорной жалобе ОАО «РЖД» к ФАС России. Вынесенным Определением Верховного Суда РФ от 24 февраля 2015 г. № 8264-ПЭЖ14 об отказе ОАО «РЖД» в передаче надзорной жалобы для рассмотрения в судебном заседании Президиума Верховного Суда Российской Федерации был сделан окончательный вывод в данном споре и определена правовая позиция Верховного Суда РФ в отношении обязанности ОАО «РЖД» как естественного монополиста в области железнодорожных перевозок по предоставлению грузоотправителям вагонов в нужном количестве и по ценам, регулируемым государством¹⁸³.

Суть спора заключалась в том, что в 2011 г. при уборке урожая сахарной свеклы и ее переработки в НК «Союз сахаропроизводителей России» стали поступать письма с сахарных заводов, в которых указывалось на возрастание транспортных затрат на перевозку грузов и снижение доступности услуг железнодорожных перевозок. Причина происходящего заключалась в том, что ОАО «РЖД» как естественный монополист в сфере грузоперевозок повсеместно отказывало грузоотправителям в согласовании заявок на перевозку, ссылаясь на отсутствие у него вагонов.

Собственники грузовых вагонов, к которым обращались отправители, не обеспечивали предоставления по регулируемым государством ценам вагонов, полувагонов и цистерн для перевозки различных товаров, а цены на подвижной состав резко возросли на 15 - 20%.

НК «Союз сахаропроизводителей России», стремясь защитить интересы своих членов и усматривая в действиях ОАО «РЖД» признаки нарушения

¹⁸³ СПС «Гарант».

антимонопольного законодательства, обратился с письмом в ФАС России, куда обращались с той же проблемой и другие грузоотправители.

Антимонопольная служба пришла к выводу, что в ОАО «РЖД» при фактическом избытке в стране вагонов была создана ситуация относительного дефицита грузовых транспортных средств. Общество, являясь доминирующим хозяйствующим субъектом на рынке железнодорожных грузоперевозок, не предоставило отправителям заказываемые вагоны в нужном объеме и на условиях, предусмотренных действующим законодательством. ФАС России признала ОАО «РЖД» виновным в нарушении ч. 1 ст. 10 Закона о защите конкуренции и выдала предписание об устранении этого нарушения. При рассмотрении в судебных органах ОАО «РЖД» настаивало, что решение ФАС России не могло быть исполнено перевозчиком по причине возможной убыточности использования вагонов, принадлежащих его дочерним компаниям операторам подвижного железнодорожного состава.

Судом установлено, что ОАО «РЖД» занимает доминирующее положение на рынке оказания услуг грузовых железнодорожных перевозок и услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования. Также в спорный период согласно статье 9 Федерального закона от 26 июля 2006 г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции» общество «РЖД», а также его дочерние общества – Первая и Вторая грузовые компании (лица, владеющее грузовыми вагонами на праве собственности и (или) ином законном праве) – признавались одной группой лиц.

ОАО «РЖД» были совершены нарушения п.3 ч.1 ст.10 Закона о защите конкуренции в виде навязывания контрагенту невыгодных условий договора, выразившихся в понуждении грузоотправителей к переходу на расчеты за грузовые железнодорожные перевозки по тарифным схемам для собственных либо арендованных вагонов, что влекло за собой необходимость заключения

грузоотправителями договоров об организации перевозок с использованием вагонов, принадлежащих на законном праве лицам, не являющимся перевозчиком, цена на услуги которых не регулируется государством; п.4 ч.1 ст.10 Закона о защите конкуренции, выразившихся в непринятии должных мер по сохранению доступа к услугам грузовых железнодорожных перевозок в парке вагонов с кодом признака принадлежности «П» (в вагонах перевозчика); п.5 ч.1 ст.10 Закона о защите конкуренции, что выразилось в необоснованном уклонении общества «РЖД» от заключения договоров оказания услуг по перевозке грузов на условиях исполнения перевозчиком обязательств, возложенных на него ст.791 ГК РФ.

Не допускается отказ коммерческой организации от заключения договора перевозки транспортом общего пользования, являющегося публичным договором, при наличии возможности осуществления перевозок (п. 2 ст. 789, п. 3 ст. 426 ГК РФ).

Руководствуясь пунктом 1 статьи 791, статьей 792 ГК РФ, статьей 11 УЖТ РФ, судебные инстанции пришли к выводу, что в составе комплексной естественно-монопольной услуги перевозки грузов железнодорожным транспортом общество «РЖД» обязано было в спорный период обеспечить возможность предоставления грузоотправителям вагонов с кодом признака принадлежности перевозчика (кодом принадлежности «П»), в отношении которых применялось государственное тарифное регулирование по правилам Прейскуранта N 10-01 (как в части платы, обусловленной использованием инфраструктуры и локомотивов общества «РЖД», так и в части платы, обусловленной использованием вагонов).

Судебная коллегия согласилась с выводами судов о том, что в период совершения правонарушения именно группа лиц в составе общества «РЖД», Первой и Второй грузовых компаний обладала существенным влиянием на общие условия обращения услуг на товарном рынке.

Следует отметить, что и в ст. 12 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» среди основных требований к перевозчику указано, что он обязан владеть железнодорожным подвижным составом для осуществления перевозок на праве собственности или ином праве¹⁸⁴. Учитывая проведенную реформу на железнодорожном транспорте, в результате которой выделился отдельный конкурентный вид деятельности по владению и управлению парком вагонов и контейнеров, который осуществляют операторы железнодорожного подвижного состава, статью 12 Закона о железнодорожном транспорте необходимо изменить и привести в соответствие с новой моделью железнодорожных перевозок грузов.

В статье 5 УЖТ установлено, что перевозки пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом осуществляются соответственно в вагонах и контейнерах перевозчиков, иных юридических и физических лиц. Соответственно данная редакция УЖТ подразумевает, что вагоны и контейнеры находятся в собственности или ином законном титуле у грузоотправителей. На наш взгляд, следует внести дополнение в данную статью путем указания и на операторов и сформулировать ст.5 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».

Следует отметить, что 12 апреля 2011 г. в ОАО «РЖД» был утвержден Регламент предоставления группой лиц в составе: ОАО «РЖД», ОАО «ПГК», ОАО «ВГК» грузоотправителям вагонов (в том числе для выполнения повагонных отправок), в котором предусмотрена обязанность ОАО «РЖД» при поступлении заявок от грузоотправителей для перевозки грузов принять предусмотренные Регламентом меры, направленные на обеспечение

¹⁸⁴ СЗ РФ. 2003. N 2. Ст. 169.

использования перевозчиком вагонов, принадлежащих ОАО «ПГК» и ОАО «ВГК». Принятие мер осуществляется путем заключения соглашений, в которых в качестве существенных условий должны быть определены правила исчисления периода использования вагонов ОАО «ПГК» и ОАО «ВГК»; обязанность предоставления и возврата вагонов в технически исправном и коммерчески пригодном состоянии; правила проведения расчетов за использование вагонов¹⁸⁵.

Операторы, не состоящие в группе лиц ОАО «РЖД», при взаимодействии с перевозчиком руководствуются п. 7 Положения «Об основах правового регулирования деятельности операторов и их взаимодействия с перевозчиками», в котором установлено, что взаимоотношения оператора с перевозчиком осуществляется на основании договора (договоров), которые могут предусматривать технические, экономические и информационные условия их взаимодействия, в том числе:

- порядок представления документов, необходимых для целей налогообложения услуг, связанных с перевозками грузов;
- форму и порядок расчетов за услуги (работы) при выполнении отдельных операций перевозочного процесса, а также уплату провозных платежей перевозчику;
- мониторинг и информационное обеспечение перевозочного процесса.

Надлежащее исполнение перевозчиком обязательств по перевозке грузов обусловлено необходимостью наличия ряда сопутствующих непосредственно перевозке факторов. Так, в соответствии со ст. 50 УЖТ перевозчик заключает с владельцем инфраструктуры договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры, который является публичным. Кроме того, для осуществления перевозки груза необходимо наличие вагонов и контейнеров, исправных в техническом и коммерческом отношении, то есть при отсутствии собственных вагонов или контейнеров грузоотправитель

¹⁸⁵ СПС «КонсультантПлюс».

должен заключить договор с оператором по предоставлению вагонов и контейнеров, наличие которых является необходимым условием для осуществления перевозки грузов.

В действующем законодательстве предусмотрено обязательное предоставление оператором вагонов и контейнеров только в исключительных случаях. Так, в п. 10 Положения о правовом регулировании деятельности операторов установлено, что в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации, операторы передают на возмездной основе принадлежащие им железнодорожные вагоны и контейнеры оператору уполномоченным организациям железнодорожного транспорта для их использования в интересах Вооруженных Сил Российской Федерации, воинских формирований и органов, а также специальных формирований, создаваемых на военное время при возникновении угрозы социально-экономической стабильности, обороноспособности и безопасности Российской Федерации. Рынок операторских услуг функционирует в условиях конкуренции, поэтому у грузоотправителей имеется возможность осуществить выбор оператора.

Оператор как коммерческая организация в процессе осуществления деятельности заключает различные договоры: купли-продажи, подряда, возмездного оказания услуг и др. Целью настоящего исследования является определение круга договоров, характерных именно для операторского бизнеса, отражающих специфические признаки такой деятельности.

К заключаемым оператором договорам применяется один из основных принципов гражданского права – принцип свободы договора, установленный ст. 421 ГК РФ, содержание которого несколько изменилось в соответствии с изменениям, внесенными Федеральным законом от 8 марта 2015 г. № 42¹⁸⁶. Так, в соответствии с новой редакцией п. 2 ст. 421 ГК РФ стороны могут

¹⁸⁶ Федеральный закон от 8.03.2015. №42 «О внесении изменений в часть первую Гражданского кодекса Российской Федерации» // СЗ РФ. 2015. N 10.Ст. 1412.

заключить договор, как предусмотренный, так и не предусмотренный законом или иными правовыми актами. К договору, не предусмотренному законом или иными правовыми актами, при отсутствии признаков, указанных в п. 3 ст. 421, правила об отдельных видах договоров, предусмотренных законом или иными правовыми актами, не применяются, что не исключает возможности применения правила об аналогии закона к отдельным отношениям сторон по договору.

Еще до внесения изменений в ГК РФ Высший Арбитражный Суд РФ в постановлении Пленума от 14 марта 2014 г № 16 «О свободе договора и ее пределах» сделал важный вывод о том, что норма, определяющая права и обязанности сторон договора, толкуется судом исходя из ее существа и целей законодательного регулирования, то есть суд принимает во внимание не только буквальное значение содержащихся в ней слов и выражений, но и те цели, которые преследовал законодатель, устанавливая данное правило¹⁸⁷. Поскольку в Положении об основах правового регулирования деятельности операторов права и обязанности оператора и клиента урегулированы в самом общем виде (п.4-6), при исследовании договоров, заключаемых оператором с клиентами, следует учитывать основную цель таких договоров – предоставление оператором вагонов и контейнеров для обеспечения перевозочного процесса.

Назначение оператора железнодорожного подвижного состава как организатора подачи вагонов и контейнеров для осуществления перевозок грузов предполагает заключение им определенных договоров.

В целях систематизации заключаемых оператором договоров представляется необходимым подразделить заключаемые оператором договоры на две группы: первая группа, в которую следует включить договоры, опосредующие основной вид деятельности оператора – предоставление вагонов и контейнеров клиентам под погрузку, и вторую

¹⁸⁷ Вестник ВАС РФ. 2014. № 5.

группу, в которую включаются остальные договоры, опосредующие деятельность по оказанию сопутствующих услуг.

Как будет показано дальше в диссертации, значительную группу заключаемых операторами договор составляют договоры возмездного оказания услуг. Услуги, как отмечает Л.А. Аксенчук, наряду с работами рассматриваются в качестве отдельного продукта деятельности, предназначенного для свободного эквивалентного обмена произведенными благами¹⁸⁸.

Вместе с тем, отсутствие по большинству договоров операторов правил в УЖТ РФ и ином железнодорожном законодательстве и общий характер правил главы 39 ГК РФ позволяют согласиться с выводом Л.В. Санниковой о том, что регламентация в законе общего правового режима услуг позволяет развивать правовое регулирование отношений по оказанию услуг уже в рамках специальных правовых режимов¹⁸⁹.

Особенностью заключаемых оператором в процессе осуществления своей деятельности договоров является отсутствие правил о них в ГК РФ и специальном законодательстве. Вместе с тем, специфика грузоперевозочного процесса требует разработки специальных правил о договорах. Пробелы в законодательном регулировании договоров восполняют, как будет показано дальше, различные корпоративные акты ОАО «РЖД» (методики, типовые формы и др.).

Еще одной особенностью является неразрывная взаимосвязь заключаемых оператором договоров с клиентами и с перевозчиком. В этой

¹⁸⁸ Аксенчук Л.А. Банковские комиссии в потребительском кредитовании: нормативное правовое регулирование и судебная практика // Модернизация гражданско-правового регулирования договорных отношений: Сборник научных статей / Отв. ред. Л.А. Аксенчук. М.: РАП, 2014. С. 198.

¹⁸⁹ Санникова Л.В. Услуги в гражданском праве России / Рос. акад. наук, Ин-т государства и права. М.: Волтерс Клувер, 2006. С. 131.

связи А.А. Ананьевой отмечается большое значение системного подхода к регулированию транспортной деятельности¹⁹⁰.

Основным, как представляется, договором, выражающим сущность деятельности оператора, является договор по предоставлению вагонов и контейнеров заказчикам под погрузку. Не менее важное значение имеют такие договоры, заключаемые оператором с перевозчиком, как договор по размещению временно не задействованных в перевозочном процессе вагонов на путях общего пользования и договор на организацию расчетов. Значительной спецификой по сравнению с общими правилами о договоре подряда обладают договоры по проведению различных видов ремонта вагонов и их модификации.

Правовая характеристика данных договоров содержится в параграфе 2 и параграфе 3 второй главы диссертации.

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

С выделением в самостоятельное звено в одном перевозочном процессе операторов железнодорожного подвижного состава, оказывающих услуги по предоставлению вагонов и контейнеров отправителям грузов, без предоставления которых перевозка не может быть осуществлена, возникла объективная потребность в заключении операторами договоров с грузоотправителями.

Оказание услуг по предоставлению железнодорожных вагонов и юридическим и физическим лицам - клиентам для перевозки грузов железнодорожным транспортом любыми видами отправок является основным видом деятельности операторов.

¹⁹⁰ Ананьева А.А. Система нормативных юридических конструкций гражданско-правовых договоров оперативного управления транспортной деятельностью: монография. Саратов: Издательство «Наука», 2015. С.7.

Вместе с тем, согласно Письму Минэкономразвития России от 27 февраля 2014 г. № д18н -103 данный вид деятельности в соответствии с ОКВЭД может быть квалифицирован по коду 72.21.2 «Аренда железнодорожного транспорта и оборудования» раздела 71.21 – «Аренда прочих сухопутных транспортных средств»¹⁹¹. Группировка 72.21.2 ОКВЭД предусматривает аренду железнодорожного подвижного состава без машиниста¹⁹². Код 60.10 «Деятельность железнодорожного транспорта» включает оказание услуг по перевозке и оказание маневровых услуг.

Итак, согласно ОКВЭД услуги оператора железнодорожного подвижного состава квалифицированы в качестве аренды и не выделены в самостоятельный вид экономической деятельности.

В общем виде содержание услуг, предоставляемых оператором клиентам в заключаемом им договоре, предусмотрено п.6 Положения об основах правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками, утвержденного постановлением Правительства РФ от 25 июля 2013 г. № 626. Договор о взаимодействии оператора и клиента должен включать, по крайней мере, следующие условия, которые обозначены в Постановлении как сведения:

- род подвижного состава и тип контейнеров, предоставляемых оператором клиенту;
- вид груза, для перевозки которого предоставляются железнодорожные вагоны и контейнеры оператора;
- требования к предоставляемым железнодорожным вагонам и контейнерам оператора;
- цена договора и порядок оплаты оказанных услуг по договору;

¹⁹¹ Документ не опубликован. Доступ СПС КонсультантПлюс.

¹⁹² СПС КонсультантПлюс.

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

- порядок взаимодействия сторон в случае выявления технической неисправности железнодорожных вагонов и контейнеров оператора по подаче их под погрузку, а также в процессе перевозки груза.

В Положении не дана правовая характеристика заключаемого договора и не определена правовая природа этого договора.

Несмотря на то, что операторы достаточно давно участвуют в перевозочном процессе, арбитражные суды неоднозначно квалифицируют и обозначают договор оператора по передаче вагонов и (или) контейнеров клиентам под погрузку для перевозки груза.

Так, Открытое акционерное общество «Первая грузовая компания» обратилась в Арбитражный суд Нижегородской области с иском к закрытому акционерному обществу «Совфрахт-Казань» о взыскании 601 800 рублей штрафа за сверхнормативное пользование вагонами. Суды, исследовав заключенный между сторонами договор, пришли к выводу о том, что отношения между истцом и ответчиком возникли из перевозки грузов и регулируются положениями главы 40 ГК РФ «Перевозка» и Федеральным законом от 10 января 2003 г. N 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации».

Вместе с тем, согласно заключенному между сторонами договору, названному договором оперирования, от 8 декабря 2009 г. N ДД/ФНжн/ПТНП-290/9 исполнитель обязался оказывать заказчику услуги по организации и сопровождению железнодорожных перевозок грузов заказчика в вагонах исполнителя, а заказчик – оплатить оказанные услуги в порядке и объемах, предусмотренных этим договором.

Президиум ВАС РФ пришел к выводу, что данный договор не является договором перевозки грузов, а отношения сторон вытекают из оказания услуг

по организации и сопровождению перевозки грузов. Такие взаимоотношения сторон регулируются положениями главы 39 ГК РФ¹⁹³.

При рассмотрении другого спора ФАС Московского округа в постановлении от 10 июня 2013 г. по делу № А40-112364/12-55-106 указал, что из содержания условий спорного договора следует, что отношения сторон вытекают из оказания услуг по организации перевозок, под которыми стороны понимают: организацию подачи вагонов для перевозки грузов заказчика (или привлеченных заказчиком грузов третьих лиц), оформление необходимых документов и соблюдение требований, предъявляемых к грузам органами контроля, информирование заказчика о дислокации железнодорожного подвижного состава во время его следования под погрузку. И сделан вывод, что спорный договор является договором возмездного оказания услуг, к которому применяются положения главы 39 ГК РФ и, соответственно, общий трехлетний срок исковой давности¹⁹⁴.

На наш взгляд, судом сделан правильный вывод о правовой природе данного договора, однако обозначение его как договора оказания услуг по организации перевозок неверно, поскольку согласно ст. 791 ГК РФ и ст. 10 УЖТ РФ договор об организации перевозок заключается перевозчиком с грузовладельцем при систематическом осуществлении перевозок грузов.

Заключаемые операторами договоры по предоставлению подвижного состава в ряде случаев обозначаются в качестве договора транспортных услуг по предоставлению подвижного состава¹⁹⁵.

Как указывает В.Ф. Яковлев, «чтобы правильно определить, какие конкретно нормы подлежат применению для регулирования данного

¹⁹³ См.: Постановление Президиума ВАС РФ от 12 февраля 2013 г. № 14269/12 по делу №43 -21489/2011 // СПС КонсультантПлюс.

¹⁹⁴ СПС КонсультантПлюс.

¹⁹⁵ См.: Постановление Арбитражного суда Московского округа от 9 июня 2016 г. № Ф05-5006/16 по делу № А40-102101/2015 // СПС «Гарант».

отношения, необходимо точно установить вид отношения и его разновидность. Иначе говоря, дать его правовую квалификацию»¹⁹⁶.

Существенные условия договора в соответствии со ст. 432 ГК РФ могут быть определены не только в законе, но и в иных правовых актах. Выше нами указывалось, что такое решение законодателя представляется неверным, поскольку правовое регулирование определенного вида договора должно осуществляться федеральным законом.

Вместе с тем, указанные в п. 6 Положения условия, которые должен включать договор о взаимодействии оператора и клиента, следует рассматривать как существенные условия договора.

Поскольку в Постановлении Правительства РФ № 626 содержатся правила о договоре оперирования, которому не дано название, хотя и в общем виде, данный договор не может считаться непоименованным.

При формировании условий заключаемого договора операторы руководствуются помимо Положения об основах правового регулирования деятельности операторов ГК РФ, УЖТ РФ, а также подзаконными нормативными правовыми актами, включая Правила перевозок грузов, Правила приема грузов к перевозке железнодорожным транспортом, утвержденные Приказом МПС РФ от 18 июня 2003 г. № 28¹⁹⁷, Правила выдачи грузов на железнодорожном транспорте, утвержденные Приказом МПС РФ от 18 июня 2003 г. № 29¹⁹⁸, и иными.

В изученных договорах стороны рассматривают заключаемый договор по предоставлению вагонов в качестве договора услуг. Данный договор в ГК РФ не предусмотрен, и как отмечает В.В. Витрянский, глава 39 ГК РФ «Возмездное оказание услуг» «... рассчитана исключительно на договоры, которые в ГК РФ не выделены. В отличие от этого поименованные в нем

¹⁹⁶ Яковлев В.Ф. Вступительная статья к книге Ю.В. Романца «Система договоров в гражданском праве России» // Романец Ю.В. Система договоров в гражданском праве России. М.: Юрист, 2001. С.9.

¹⁹⁷ Российская газета (специальный выпуск). 2003. № 119/2. 20 июня.

¹⁹⁸ Там же.

договоры в предмет регулирования соответствующей главы, посвященной генеральному для этой группы договору – о возмездном оказании услуг, не входят»¹⁹⁹. Как было указано выше, поскольку имеются специальные правила о рассматриваемом договоре в постановлении Правительства РФ № 626, сначала применяются данные правила.

Сторонами договора являются оператор, правовое положение которого рассмотрено в параграфе третьем главы 1, и заказчик (клиент). В Постановлении Правительства РФ № 626 установлено, что операторы оказывают услуги по предоставлению железнодорожных вагонов и контейнеров оператора юридическим и физическим лицам (клиентам) для перевозки грузов железнодорожным транспортом любыми видами отправок. Как правило, клиентом выступает юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, поскольку оператор передает под погрузку преимущественно грузовые вагоны, предназначенные для перевозки грузов (объектов, в том числе изделий, предметов, полезных ископаемых, материалов, сырья, отходов производства и потребления, принятых в установленном порядке для перевозки в грузовых вагонах, контейнерах (абз.5 ст.2 УЖТ РФ). Следует отметить, что в качестве клиента по данному договору выступает только грузоотправитель.

Заключение договора осуществляется различными способами: путем направления проекта договора заинтересованной стороной и его подписания либо путем размещения в сети «Интернет» публичной оферты о заключении договора оперирования вагонами²⁰⁰. Данный способ заключения договора широко применяют крупные операторы. В публичной оферте АО «Федеральной грузовой компании» (АО «ФГК») указано, что она является официальным, публичным и безотзывным предложением АО «ФГК» заключить договор на содержащихся в нем условиях с

¹⁹⁹ Витрянский В.В. Система гражданско-правовых договоров в условиях реформирования гражданского законодательства // Вестник ВАС РФ. 2012. № 1. С. 30, 31.

²⁰⁰ См., напр.: публичная оферта ОАО «ФГК»: <http://ru.raifgk.ru>

юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями. Акцептом данной оферты считается подписание договора на бумажном носителе и отправка отсканированного подписанного и скрепленного печатью экземпляра договора исполнителю.

В соответствии с п.2 ст.437 ГК РФ публичная оферта должна содержать все существенные условия предложения. В размещаемых в сети «Интернет» публичных офертах операторы предусматривают существенные условия договора оперирования, а также указывают на ее публичный и безотзывный характер, а полным безоговорочным акцептом считается осуществление клиентом (заказчиком) оплаты предложенных оператором услуг, определяемых в соответствии с условием договора. При таком способе заключения договора оператор уже не может отказаться от заключения конкретного договора при согласии заказчика на все указанные в публичной оферте условия.

Договор заключается либо на длительный срок или под разовую погрузку груза (краткосрочный период).

В заключаемых на практике договорах предмет договора формулируется, как правило, единообразно: оказание исполнителем услуг по предоставлению железнодорожного подвижного состава для осуществления железнодорожных перевозок грузов заказчика, перевозимых по территории Российской Федерации, в вагонах исполнителя. Заказчик обязуется оплатить услуги исполнителя в порядке и объемах, предусмотренных договором.

Какие действия рассматриваются в качестве услуг, предусматриваются в договоре. В проанализированных договорах под услугами по предоставлению железнодорожного подвижного состава для осуществления железнодорожных перевозок грузов понимается предоставление и обеспечение наличия на станции погрузки пригодных в техническом и коммерческом отношении вагонов, отвечающих требованиям, предъявляемым к подвижному составу, используемому для перевозок груза,

признаки которого будут указаны в заявке; диспетчерский контроль над продвижением вагонов.

Вагоны предоставляются заказчику на основании заявок, поэтому в договоре предусматривается специальный раздел, в который включаются условия о порядке оформления заявок, сроках предоставления, согласования и их принятия исполнителем. Заявки являются важнейшим элементом договора и неотъемлемой его частью, поскольку в заявках предусматривается значительная часть договорных условий.

Заказчик выбирает способ подачи вагонов: указание конкретной даты подачи вагонов; подача в соответствии с графиком; равномерная подача вагонов и указывает в заявке.

В заявке определяются объем, маршрут и номенклатура груза, вид отправки. В Положении об основах правового регулирования деятельности операторов установлено требование о соблюдении операторами соответствия предоставляемых ими железнодорожных вагонов и контейнеров оператора требованиям законодательства Российской Федерации о техническом регулировании, а также требованиям Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных МПС России (п. 9), которые рассмотрены в параграфе четвертом главы первой диссертации.

В статье 17 Закона о железнодорожном транспорте также предусмотрено, что железнодорожный подвижной состав должен соответствовать обязательным требованиям, установленным законодательством о техническом регулировании.

На основании согласованной сторонами заявки заказчик обеспечивает оформление заявки формы ГУ-12 и направляет ее для согласования перевозчику (железная дорога по месту нахождения грузоотправителя). Порядок и сроки изменения заявок устанавливаются в договоре.

Права и обязанности сторон по договору устанавливаются в специальном разделе договора.

Основными обязанностями исполнителя является:

- оказывать услуги в соответствии с согласованной сторонами заявкой;
- подавать под погрузку на станцию отправления технически исправные и коммерчески пригодные вагоны в соответствии с заявкой, с полученным разрешением на курсирование по согласованным сторонами маршрутам перевозки;
- организовать диспетчерский контроль за продвижением вагонов по согласованным сторонами маршрутам и по требованию заказчика предоставлять сведения о месте нахождения груженых и порожних вагонов;
- предоставлять заказчику инструкцию по заполнению перевозочных документов, акты приемки-передачи оказанных услуг, акты сверки взаиморасчетов, счета, счета-фактуры и иные документы в соответствии с договором;
- от своего имени и за свой счет производить оплату провозных платежей за перевозку порожних вагонов.

В свою очередь клиент обязуется:

- в согласованные договором сроки предоставлять исполнителю заявку;
- использовать вагоны исполнителя для перевозок грузов только в строгом соответствии с заявками, а также с соблюдением законодательства Российской Федерации;
- обеспечивать своевременный прием и отправление вагонов с железнодорожных станций, а также обеспечить оформление перевозочных документов на них;
- обеспечить простой вагонов, поданных согласно заявке, на станциях погрузки/выгрузки не более сроков, предусмотренных в договоре. Простой вагонов свыше установленного срока исчисляется сторонами в сутках, при этом неполные сутки считаются за полные;
- своевременно и в полном объеме в соответствии с договором производить оплату услуг исполнителя;

- осуществлять осмотр вагонов на предмет соответствия их годности под погрузку заявленным грузом;

- не допускать без письменного согласия исполнителя изменения маршрутов курсирования и переадресовку вагонов как груженных, так и порожних, за исключением случая, согласованного сторонами изменения заявки;

- по окончании использования вагонов вернуть их в технически исправном и коммерчески пригодном состоянии.

ГК РФ предусматривает в ряде случаев приостановление исполнения договора, в том числе в ст.328 о встречном исполнении обязательств, в п.5 ст.486 – договоре купли-продажи, в п. 1 ст. 719.

Так, в соответствии с п. 1 ст. 719 ГК РФ подрядчик вправе не приступать к работе, а начатую работу приостановить в случаях, когда нарушение заказчиком своих обязанностей по договору подряда, в частности, непредоставление материала, оборудования, технической документации или подлежащей переработке (обработке) вещи, препятствует исполнению договора подрядчиком, а также при наличии обстоятельств, очевидно свидетельствующих о том, что исполнение указанных обязанностей не будет произведено в установленный срок.

В договоре по предоставлению вагонов предусматриваются условия о приостановлении исполнения обязательств исполнителем в определенных случаях, в частности, когда нарушение заказчиком своих обязанностей препятствует исполнению договора оператором.

Исполнитель согласно заключенному договору вправе приостановить исполнение согласованной заявки в случаях:

- непредставления заказчиком информации, необходимой для исполнения и указанной в договоре, несвоевременной или неполной оплаты услуг (счетов) исполнителя в обусловленные настоящим договором сроки;

- в случае нарушения заказчиком сроков оплаты услуг (счетов), погашения задолженности более чем на согласованный договором срок отказаться от исполнения договора, письменно уведомив об этом заказчика в указанный договором срок до предполагаемой даты расторжения договора. При этом убытки, возникшие у сторон, в том числе по возврату вагонов на станцию, указанную исполнителем, относятся на заказчика;

- объявления уполномоченными на то компетентными органами конвенционных запретов на перевозки грузов в направлениях, указанных в согласованных заявках.

Приостановление исполнения заявки осуществляется на период до предоставления необходимой информации, момента оплаты услуг соответственно либо отмены конвенционного запрета на перевозки грузов на соответствующих направлениях. Указанное приостановление исполнения заявки не считается неисполнением исполнителем своих обязанностей и не влечет его ответственности.

В случае превышения установленного в договоре срока неоплаты задолженности исполнитель вправе отказаться в одностороннем порядке от исполнения договора, уведомив об этом заказчика.

Как отмечается в литературе, «...стороны в договорных отношениях должны добиваться баланса распределения прав и обязанностей по заключаемому договору, учитывая интересы и разумные потребности своих контрагентов. Поэтому исполнение сторонами своих обязанностей или осуществление прав в пределах указанного баланса интересов будет свидетельствовать об их добросовестном поведении»²⁰¹.

В этом отношении баланс прав исполнителя и заказчика несколько нарушен, поскольку в рассматриваемом договоре предусмотрено, как

²⁰¹См.: Договорное право России: реформирование, проблемы и тенденции развития: монография / Е.Е. Богданова, Л.Ю. Василевская, Е.С. Гринь и др.; под общ. ред. Л.Ю. Василевской. М.: НОРМА, ИНФРА-М, 2016. (Автор главы – Богданова Е.Е.) // СПС «КонсультантПлюс».

правило, только право заказчика получать информационную поддержку относительно исполнения заявок, стоимости оказываемых услуг.

Одним из условий, отражающим сущность данного договора, является согласование маршрута курсирования переданных вагонов. Данное условие согласовывается сторонами в заявке. Изменение маршрута курсирования клиентом без согласования с исполнителем является нарушением договора, влекущим имущественную ответственность.

Одним из наиболее важных условий рассматриваемого договора является порядок взаимодействия сторон в случае выявления неисправностей вагонов или контейнеров при подаче под погрузку или в процессе перевозки грузов. В договоре должно быть установлено, что оператор несет имущественную ответственность за утрату, повреждение груза вследствие подачи вагонов с неисправностями. По этим соображениям суды, рассматривая споры об утрате, повреждении или порче груз, должны привлекать в качестве третьих лиц оператора железнодорожного подвижного состава.

В договоре (протоколе согласования цены, являющемся неотъемлемой частью договора) указывается стоимость оказываемых услуг и порядок проведения расчетов. Ставка исполнителя включает плату за предоставление вагона под перевозку и другие услуги в соответствии с договором. Как правило, в заключенных договорах предусматривается условие о 100% предоплате на основании счета исполнителя. Окончательный расчет производится на основании актов сверки взаиморасчетов, составляемых ежемесячно или ежеквартально. В случае изменения условий перевозки грузов (рода вагонов, наименования груза), указанных в протоколе согласования договорной цены к настоящему договору, или добавления новых условий стороны обязуются согласовать новую ставку исполнителя путем подписания соответствующего протокола. Стоимость оказанных услуг определяется сторонами самостоятельно путем ее согласования в договоре.

В письме Федеральной службы по тарифам от 11 мая 2011 г. № ТС-3775/13 подтверждено, что транспортные организации, в том числе ОАО «ТрансКонтейнер», оказывающие услуги не по перевозке грузов, а по предоставлению вагонов для перевозки, не входят в сферу регулирования Федеральной службы по тарифам и определяют стоимость оказываемых ими услуг по предоставлению вагонов под перевозки самостоятельно (на договорной основе). По мнению Федеральной службы по тарифам, самостоятельное установление ОАО «ТрансКонтейнер» тарифов по предоставлению собственных вагонов и контейнеров под перевозку не противоречат действующему законодательству Российской Федерации в области государственного регулирования деятельности естественных монополий²⁰².

Приемка оказанных услуг осуществляется путем составления акта приема-передачи оказанных услуг заказчиком, который в течение согласованного в договоре срока обязан передать его исполнителю. Исполнитель в свою очередь рассматривает его и при отсутствии возражений подписывает акт.

В случае если у заказчика имеются возражения по объему или качеству услуг или по акту приема-передачи оказанных услуг, заказчик подписывает акты с протоколом разногласий, в котором фиксируются все замечания заказчика, и направляет его исполнителю вместе с документами, обосновывающими разногласия.

Услуги, в отношении которых не заявлены разногласия, считаются принятыми заказчиком, и их оплата производится в сроки, установленные договором.

Выявленные разногласия стороны рассматривают в претензионном порядке. Приказом МПС РФ от 18 июня 2003 г. № 42 утверждены Правила предъявления и рассмотрения претензий, возникших в связи с

²⁰² СПС «КонсультантПлюс».

осуществлением перевозок грузов железнодорожным транспортом²⁰³, однако данный документ не рассчитан на предъявление взаимных претензий оператора и клиента.

В целях оперативного рассмотрения и согласования объема оказанных услуг стороны составляют, как правило, ежемесячно акты сверки взаиморасчетов.

Предоставление вагонов под погрузку рассматривается сторонами в заключенных договорах в качестве услуги, поэтому важным условием договора является определение момента оказания услуг.

В договорах датой оказания услуг считается дата раскредитования груженого вагона на станции назначения. В соответствии с Приказом МПС РФ от 18 июня 2003 г. № 39 «Об утверждении Правил заполнения перевозочных документов на перевозку грузов железнодорожным транспортом» под раскредитованием перевозочных документов понимается выдача перевозчиком оригинала накладной грузополучателю и удостоверение перевозчиком путем проставления в оригинале накладной и в дорожной ведомости календарного штампа выдачи оригинала накладной грузополучателю²⁰⁴.

В статье 782 ГК РФ предусмотрено право обеих сторон на односторонний отказ от исполнения договора, при этом заказчик должен оплатить исполнителю фактически понесенные им расходы, а исполнитель – полностью возместить заказчику убытки. При этом Пленум ВАС РФ в Постановлении от 14 марта 2014 г. № 16 «О свободе договора и ее пределах» пояснил, что предоставленное ст. 782 ГК РФ право на немотивированный отказ от исполнения договора не исключает возможность согласования сторонами договора иного режима определения последствий отказа от

²⁰³ Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2003. № 45.

²⁰⁴ Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2004. № 5.

исполнения договора (например, полное возмещение убытков, как заказчиком, так и исполнителем).

Рассматриваемый договор предоставления вагонов (контейнеров) под погрузку, хотя подпадает под действие правил о договоре 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 в нормативном порядке следует установить запрет на немотивированный отказ от исполнения договора исполнителя при надлежащем выполнении договорных обязательств заказчиком и при согласованной им заявке с перевозчиком на перевозку груза. В противном случае при принятии исполнителем заявки заказчика на предоставление им определенного количества вагонов (контейнеров) в целях перевозки груза и согласовании заявки заказчиком с перевозчиком, отказ исполнителя от предоставления вагонов (контейнеров) повлечет грубое нарушение баланса интересов сторон.

Особенностью ответственности перевозчика является ее ограниченный характер (ст. 96 УЖТ), на что обращается внимание в литературе²⁰⁵: Ответственность перевозчика за нарушение обязательств, вытекающих из договора перевозки груза, наступает за нарушение установленного срока доставки груза и за необеспечение его сохранности и носит ограниченный характер: она установлена либо в форме возмещения только прямого ущерба или его части, но не упущенной выгоды (например, за несохранность груза), либо в форме исключительной неустойки (к примеру, за просрочку его доставки), что соответствует правилу, установленному в п. 1 ст. 400 ГК РФ.

Как указал Конституционный Суд РФ, введение ограниченной ответственности перевозчика обусловлено тем, что использование

²⁰⁵ Витрянский В. Ответственность по договору перевозки грузов // Хозяйство и право. 2001. № 5. С. 36 -54.

транспортных средств сопряжено с повышенным предпринимательским риском перевозчика, включая риск повреждения или уничтожения, как перевозимого груза, так и транспортного средства²⁰⁶.

Включение оператора железнодорожного подвижного состава в перевозочный процесс и вызванные этим внесенные изменения и дополнения в транспортное законодательство не привели к появлению специальных правил в законодательстве об ответственности оператора за нарушения договорных обязательств.

В главе У11 УЖТ «Ответственность перевозчиков, владельцев инфраструктур, грузоотправителей (отправителей), грузополучателей, пассажиров» не предусмотрено норм, устанавливающих ответственность операторов, не учтено, что перевозчик в настоящее время может не иметь в собственности или на ином законном титуле вагонов и контейнеров, и ответственность за нарушение обязательств, касающихся железнодорожного подвижного состава, возлагается только на перевозчика.

Не учтены изменения относительно оператора и в ГК РФ. В статье 794 ГК РФ предусмотрено, что перевозчик несет ответственность за неподачу транспортных средств отправителю, а отправитель – за неиспользование поданных транспортных средств в соответствии с транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон.

Хотя в некоторых статьях УЖТ РФ и упоминаются иные лица, участвующие в перевозочном процессе, но ответственность их не установлена. Так, в ст. 94 УЖТ РФ одним из оснований ответственности грузоотправителя за полное или частичное невыполнение принятой заявки является отсутствие не принадлежащих перевозчику и предусмотренных заявкой вагонов, контейнеров по причинам, зависящим от грузоотправителя

²⁰⁶ Определение Конституционного Суда РФ от 2 февраля 2006 г. № 17-О // СПС «Гарант».

или организации, с которой у грузоотправителя заключен договор, регламентирующий обеспечение такими вагонами, контейнерами.

В этой же статье другими основаниями ответственности грузоотправителя является неподача вагонов, контейнеров перевозчиком по причинам, зависящим от грузоотправителя, в том числе по причине невнесения им платы за перевозку грузов и других причитающихся перевозчику платежей в соответствии со ст. 30 Устава, если иной порядок внесения этой платы и других платежей не предусмотрен соглашением сторон; отказ грузоотправителя от предусмотренных заявкой вагонов, контейнеров, за исключением случаев, если причиной отказа стала техническая неисправность поданных вагонов, произошедшая по вине перевозчика. То есть в УЖТ РФ не предусмотрено, что железнодорожный подвижной состав грузоотправителю подается оператором, а не перевозчиком.

Таким образом, основным документом, устанавливающим ответственность оператора и заказчика за допущенные нарушения обязательств, является заключенный между ними договор.

В проанализированных договорах, проекты которых разрабатывают операторы, установлена имущественная ответственность, как правило, за нарушение каждой обязанности, возлагаемой договором на заказчика, в то время как исполнитель согласно договору несет ответственность за нарушение не всех обязанностей, возлагаемых на него договором, что нарушает баланс прав и обязанностей сторон. Так, в договорах предусмотрено право заказчика отказаться от поданных вагонов только в случае несоответствия вагонов в случае подачи коммерчески и технически неисправных, но не неравномерного или с нарушением количества поданных вагонов, а также в случае непредоставления вагонов. Тем самым нарушается принцип равенства участников гражданско-правовых отношений (ст. 1 ГК РФ).

Наиболее часто встречающимся нарушением договорных обязательств заказчика является повреждение переданных ему вагонов, за совершение которого исполнитель вправе потребовать от заказчика возместить стоимость ремонта вагонов, стоимость подготовки к ремонту, а также платежи за перевозку вагонов к месту проведения подготовки к ремонту, к месту ремонта, а также за перевозку после осуществления ремонта на железнодорожную станцию, указанную исполнителем. Исполнитель представляет заказчику все необходимые документы, подтверждающие сумму расходов. Определение ремонтпригодности и объема восстановления вагонов производится специализированными предприятиями, имеющими соответствующую лицензию. За данное нарушение в договорах устанавливается штраф за непроизводительный простой вагонов в ремонте за каждые сутки нахождения его в ремонте. Время нахождения вагонов в ремонте определяется на основании данных, указанных в актах специальных форм ВУ-23М и ВУ-36М.

Следует отметить, что в заключаемых на практике договорах установлено, что клиент несет ответственность за действия грузоотправителей/грузополучателей, как за свои собственные.

В свою очередь, тесная взаимосвязь договора перевозки груза и договора предоставления вагонов, контейнеров под погрузку выражается в том, что невыполнение поданной заявки на перевозку груза грузоотправителем по вине оператора влечет возложение на него ответственности перед перевозчиком, т.е. он отвечает за действия третьих лиц в соответствии со ст. 403 ГК РФ. Характерным в этой связи является спор, рассмотренный судебными органами по иску ЗАО «Ольшанский карьер» к ОАО «РЖД» «о взыскании убытков в размере 48 932 руб., причиненных ненадлежащим исполнением обязательств по договору от 21.03.2011г. N 569/8/19. Заявки истца на перевозку грузов не были исполнены в полном объеме из-за невыполнения обязательств по передаче истцу

вагонов, принадлежащих ОАО «ПГК» и ОАО «ВГК». Постановлением Федерального арбитражного суда Московского округа от 16 октября 2013 г. № Ф05-12616/13 по делу № А40-128924/2012 иск был оставлен без удовлетворения в соответствии со ст. 94 УЖТ РФ, в которой в качестве основания для возникновения ответственности за невыполнение принятой заявки указывается отсутствие собственных или арендованных и предусмотренных в заявке вагонов, контейнеров по причинам, зависящим от грузополучателя или организации, с которой у грузоотправителя заключен договор, регламентирующий обеспечение такими вагонами, контейнерами. В этом случае грузоотправитель несет ответственность по правилам ст. 403 ГК РФ, согласно которой он отвечает за неисполнение обязательства третьим лицом, на которое было возложено исполнение²⁰⁷.

Ответственность в виде штрафа устанавливается в случае допущения заказчиком простоя вагонов сверх сроков, установленных в договоре, на станции погрузки/выгрузки груза. Штраф за сверхнормативное пользование вагонами устанавливается за каждые сутки за один вагон до даты отправления вагонов, также исполнитель вправе требовать возмещения иных расходов, возникших в связи с простоем вагонов.

Имущественная ответственность в виде штрафа устанавливается и за нарушение такого условия договора, отражающего его специфику, как изменение маршрута курсирования или переадресовку груженого рейса или возврата порожних вагонов. В таких случаях исполнитель вправе потребовать от клиента уплаты штрафа в установленном размере в сутки за каждый вагон, отправленный клиентом или грузоотправителем/грузополучателем на железнодорожную станцию

²⁰⁷ Постановление Федерального арбитражного суда Московского округа от 16 октября 2013 г. № Ф05-12616/13 по делу N А40-128924/2012; также Решение Арбитражного суда Хабаровского края от 4 мая 2012 г. по делу № А73-3716/2012 по иску ОАО «Вторая грузовая компания» к ОАО «Ванинский морской торговый порт»; Постановление Арбитражного суда Северо-Кавказского округа от 12 марта 2015 г. № Ф08-324/15 по делу № А32-11788/2014 // СПС Гарант.

назначения, не согласованную с исполнителем, начиная с даты отправления вагонов до даты их прибытия на железнодорожную станцию, указанную исполнителем. Все расходы по оплате провозных платежей от железнодорожной станции отправления до железнодорожной станции выгрузки, а также от станции выгрузки до железнодорожной станции, указанной исполнителем, несет клиент. Так, согласно договору № ДД/ФНЖн/ПТПП- 209/9 от 9 декабря 2009 г., заключенному между ОАО «ПГК» (исполнитель) и ЗАО «Совфрак-Казань» (заказчик), исполнитель обязался оказать услуги по сопровождению перевозок грузов заказчика в вагонах исполнителя, а заказчик – оплатить оказанные услуги.

В соответствии с п.4.2.12 договора клиент обязался без письменного согласия исполнителя не допускать изменение маршрутов курсирования. За нарушение указанного условия в договоре предусмотрен штраф в размере 1 180 руб. в сутки за каждый вагон, отправленный заказчиком (грузоотправителем или грузополучателем) на железнодорожную станцию, не согласованную с исполнителем. Данное условие заказчиком было нарушено, в связи с чем, поскольку в претензионном порядке спор не был урегулирован, дело было рассмотрено в судебных инстанциях, и постановлением ФАС Волго-Вятского округа от 23 июля 2014 г. иск исполнителя был удовлетворен.

В договоре по предоставлению вагонов установлена специальная ответственность за невозврат вагонов клиентом исполнителю в течение установленного в договоре срока. В таких случаях клиент уплачивает двойную рыночную стоимость вагона, а также возмещает исполнителю затраты последнего на привлечение оценщика.

Следует отметить, что в судебной практике совершенно верно различаются случаи самовольного использования вагонов и нарушения срока возврата вагонов. На это обстоятельство обратил внимание Президиум ВАС РФ, который в Постановлении от 26 марта 2013 г. № 14948/12 указал, что

самовольное использование вагонов и задержка вагонов не являются тождественными понятиями и согласно абз. 5, 6 ст. 62 УЖТ РФ рассматриваются законодателем как два самостоятельных правонарушения. Самовольное использование грузополучателем вагонов означает их использование вне установленного УЖТ РФ порядка предоставления для целей перевозки, а также без разрешения на то их владельцев²⁰⁸. Правовым основанием таких исков являются ст. 66 и 99 УЖТ РФ.

Так, Открытое акционерное общество «Вторая грузовая компания» (далее по тексту – ОАО «ВГК») обратилось в Арбитражный суд Хабаровского края с иском к открытому акционерному обществу «Ванинский морской торговый порт» (далее по тексту – ОАО «Порт Ванино») о взыскании штрафа за несанкционированное использование вагонов в размере 112 800 рублей.

Арбитражный суд установил, что владельцем вагона № 64086606 является ОАО «ВГК», что следует из договора сублизинга № 56 от 11.02.2011, заключенного с ОАО «РЖД». Также в накладной, оформленной ответчиком, имеется отметка о том, что владельцем перевозившего груз вагона № 64086606 является ОАО «ВГК». ОАО «ВГК» не давало согласия ОАО «Порт Ванино» на использование указанного вагона для перевозки груза. В период использования ответчиком вагона между ОАО «ВГК» и ОАО «Порт Ванино» отсутствовали какие-либо соглашения об использовании ответчиком вагона, находящегося во владении и пользовании ОАО «ВГК», для перевозки груза. Оценив представленные доказательства в их совокупности по правилам ст. 71 АПК РФ, арбитражный суд пришел к выводу об обоснованности заявленных истцом требований и удовлетворил иск²⁰⁹.

²⁰⁸ Вестник ВАС РФ. 2013. № 8 (249). С. 122, 123

²⁰⁹ <http://kad.arbitr.ru>

При рассмотрении подобных споров суды применяют ч. 5 ст. 62 УЖТ РФ, согласно которой грузоотправители, грузополучатели, перевозчики, иные юридические лица и индивидуальные предприниматели без разрешения владельцев не вправе использовать вагоны для перевозок грузов. В соответствии со статьей 99 УЖТ в случае использования вагонов без согласия их владельцев виновные физические и юридические лица уплачивают в десятикратном размере штрафы, установленные статьями 100 и 101 Устава за задержку вагонов. В соответствии с п.3 ст.797 ГК РФ, ст.1 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», ст. 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» по таким спорам действует специальный срок исковой давности в один год, что подчеркнул Президиум ВАС РФ в своем постановлении от 25 февраля 2014 г. № 17072/13²¹⁰.

Согласно статье 99 Устава при самовольном использовании вагонов, контейнеров, принадлежащих грузоотправителям, грузополучателям, иным юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям (в том числе на праве аренды), перевозчик уплачивает в десятикратном размере штрафы, установленные статьями 100 и 101 Устава за задержку вагонов, контейнеров.

В соответствии с пунктом 30 постановления Пленума ВАС РФ от 6 октября 2005 г. № 30 требование об уплате штрафа может быть предъявлено перевозчику только грузоотправителем или грузополучателем.

По настоящему делу требование предъявлялось владельцем вагона (истцом) к грузоотправителю (ответчику). Поскольку истец является законным владельцем спорного вагона, право которого нарушено, на него распространяется действие статьи 62 Устава.

²¹⁰ СПС «Гарант».

При пропуске данного срока исковой давности истцы по подобным спорам обращаются с арбитражные суды с иском о неосновательном обогащении.

На наш взгляд, при рассмотрении таких споров следует применять нормы специального железнодорожного законодательства, поскольку согласно ст. 784 ГК РФ общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами.

В заключаемых договорах по предоставлению вагонов сторонами установлена имущественная ответственность за нарушение обязательств по договору, независимо от вины, что характеризует предпринимательский характер данного договора.

Применение норм п. 3 ст. 401 ГК РФ о повышенной имущественной ответственности сторон по рассматриваемому договору осуществляется и судебными органами²¹¹.

Как отметил Пленум Верховного Суда РФ в постановлении от 27 марта 2016 г. №7 «О применении судами некоторых положений Гражданского кодекса РФ об ответственности за нарушения обязательств», если должник несет ответственность за нарушение обязательства или за причинение вреда независимо от вины, то на него возлагается бремя доказывания обстоятельств, являющихся основанием для освобождения от такой ответственности, например, обстоятельств непреодолимой силы (пункт 3 статьи 401 ГК РФ)²¹².

Как уже указывалось, в отношении договора о передаче вагонов под погрузку отсутствует единообразие судебной практики.

Первоначально во многих случаях судебные органы квалифицировали данные договоры в качестве договоров перевозки, и к таким

²¹¹ См.: Постановление Арбитражного суда Уральского округа от 4 апреля 2016 г. № Ф09-914/16 по делу № А47-11748/2014 // СПС «Гарант».

²¹² СПС «Гарант».

правоотношениям применяли сокращенный срок исковой давности, установленный ст.797 ГК РФ для правоотношений по перевозке грузов. В ряде случаев такие обязательства судами рассматривались как договор на оказание услуг по организации перевозки.

Характерным для определения правовой природы рассматриваемого договора является спор между ООО «ТГИ-Транс» – истцом и ООО «Волготранссервис» – ответчиком о взыскании 58 500 рублей договорной неустойки за сверхнормативный срок нахождения вагонов на станциях погрузки/выгрузки (простой вагонов). Спор был рассмотрен в трех судебных инстанциях, каждая из которых дала свою юридическую квалификацию договора по передаче вагонов под погрузку. Суд первой инстанции указал, что между сторонами имеются правоотношения по перевозке груза.

Апелляционный суд согласился с доводом истца о правовой природе договора как возмездного оказания услуг и сделал вывод об ошибочной квалификации судом первой инстанции спорного договора как договора перевозки груза, поскольку исполнитель не является перевозчиком и не осуществлял перевозку грузов заказчика, и квалифицировал спорный договор в качестве договора об организации перевозок грузов, регулируемого статьей 798 ГК РФ.

Федеральный арбитражный суд Московского округа в постановлении от 10 июня 2013 г. по делу № А40 -112364/12 отметил, что договор об организации перевозок грузов заключается между перевозчиком и грузовладельцем при необходимости осуществления систематических перевозок грузов, и сделал вывод, что спорный договор является договором возмездного оказания услуг, к которому применяются положения главы 39 ГК РФ²¹³.

²¹³ <http://kad.arbitr.ru>

К такому же выводу, как уже указывалось, пришел и Высший Арбитражный Суд, изложив свою позицию в Постановлении Президиума N 14269/12 от 12 февраля 2013 г.

Операторы железнодорожного подвижного состава предоставляют принадлежащие им на праве собственности вагоны и контейнеры также в аренду, хотя заключаемый договор аренды не опосредует основной вид деятельности оператора. В то же время отсутствие надлежащего правового регулирования договорных отношений оператора привело к тому, что и договор предоставления вагонов под погрузку заказчику рассматривается в качестве договора аренды вагонов либо смешанного договора, содержащего признаки договора оказания услуг и аренды. Так, между ЗАО «АТА» и ООО «ДТС» 21 января 2014 г. был заключен договор № 1513-14/АТА/ПВ об обеспечении подвижным составом, согласно которому ЗАО «АТА» обязывалось предоставить для перевозки грузов технически исправные и коммерчески пригодные собственные/арендованные вагоны по указанным ООО «ДТС» реквизитам. При этом ЗАО «АТА» обязалось осуществлять диспетчерское слежение за продвижением вагонов, по запросу истца передавать информацию о нахождении вагона и его подходе к станции погрузки/выгрузки. Как указал Арбитражный суд Дальневосточного округа в постановлении от 10 марта 2016 г. N Ф03-586/16 по делу N А73-2203/2015, нижестоящими судами был неверно квалифицирован договор от 21.01.2014 N 1513-14/АТА/ПВ в качестве смешанного договора, содержащего элементы договора возмездного оказания услуг и договора аренды, а не договора по оказанию услуг²¹⁴.

Существо договора аренды содержится в его определении. Согласно ст. 606 ГК РФ по договору аренды (имущественного найма) арендодатель

²¹⁴ Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа от 10 марта 2016 г. N Ф03-586/16 по делу № А73-2203/2015 г. // СПС «Гарант». См. также: решение арбитражного суда г. Москвы от 18 января 2007 г. по делу № А40-66487/06-24-494 // СПС «КонсультантПлюс».

(наймодатель) обязуется предоставить арендатору (нанимателю) имущество за плату во временное владение и пользование или во временное пользование.

Пунктом 2 ст. 614 ГК РФ предусмотрено, что арендная плата устанавливается за все арендуемое имущество в целом или отдельно по каждой из его составных частей в виде определенных в твердой сумме платежей, вносимых периодически или единовременно. Так, 1 октября 2011 г. между ООО «Севтехнотранс» и ОАО «Вольскцемент» был заключен договор № 1101-ВЦ/2011/18 аренды железнодорожных вагонов – хопперов, в соответствии с которым (пункт 1.1.) арендодатель обязуется передать во временное владение и пользование железнодорожные вагоны-хопперы, находящиеся в собственности арендодателя или принадлежащие ему на ином законном основании, а арендатор обязуется принять вагоны и уплачивать за них арендную плату в размере и сроки, установленные договором. Пунктом 7.2 договора аренды (в редакции Дополнительного соглашения от 22 февраля 2013 г. № 3) был установлен срок действия договора до 1 апреля 2014 г. В соответствии с пунктом 3.1 договора аренды начисление арендных платежей начинается с даты подписания акта приема-передачи при передаче вагонов арендатору прекращается с даты подписания акта приема-передачи при возврате вагонов арендодателю. Вследствие нарушений условий договора, в том числе срока арендной платы, дело рассматривалось судебными органами²¹⁵. Таким образом, в соответствии с заключенным договором аренды арендатор самостоятельно решает вопрос об использовании переданных ему вагонов.

Предоставление вагонов под погрузку в качестве аренды квалифицируется и некоторыми авторами²¹⁶.

²¹⁵ Постановление Арбитражного суда Московского округа от 2 марта 2016 г. № Ф05-636/16 по делу № А40-34399/2015 // СПС «Гарант».

²¹⁶ Данилина И.Е. Новые явления в практике транспортно-экспедиционной деятельности // Предпринимательское право. 2009. №2. С. 24, 25; Астахова Е.Н. Договор о предъявлении

Аргументы по обоснованию рассматриваемого договора в качестве договора аренды приводятся А.А. Ананьевой, которая отмечает, что арендные отношения должны занимать центральное место в рассматриваемых правоотношениях, поскольку главной задачей оператора является предоставление вагонов в пользование. «Интерес грузоотправителя заключается в получении вагонов во временное пользование, а интерес оператора заключается в получении прибыли от предоставления в пользование имущества»²¹⁷. Вместе с тем, особенности данного договора, в том числе наличие в предмете транспортно-экспедиционных услуг по подаче и уборке вагонов и по их технической эксплуатации, позволяют выделить данный договор в отдельный вид договора аренды²¹⁸.

Рассматривая содержание договора по подаче вагонов клиенту в связи с перевозкой продукции оператором ОАО «Первая грузовая компания», именуемого в качестве договора аренды, В.А. Белов обоснованно отмечает, что заключаемый договор не содержит признаки договора аренды. Содержащиеся в нем условия, в том числе условие об арендной плате, не соответствуют положениям п. 2 ст. 614 ГК РФ, согласно которому арендная плата должна быть согласована таким образом, чтобы текст договора позволял определить порядок ее внесения – однократный (за весь срок аренды) или периодический. Размер платежей, вносимых грузоотправителем за пользование вагонами по договору с ОАО «ПГК», не зависит от времени такого пользования. Далее автор отмечает, что «...после установления этого обстоятельства мы уже не удивимся тому, что в рассматриваемом договоре не содержится ни единого намека на какие-либо сроки пользования вагонами

груза и подаче транспортных средств на железнодорожном транспорте: дис. ... канд. юридических наук: 12.00.03. М., 2006. С. 131.

²¹⁷ Ананьева А.А. Система нормативных юридических конструкций гражданско-правовых договоров оперативного управления транспортной деятельностью. Саратов: Наука, 2015 С. 188.

²¹⁸ Там же. С.194.

– условие, являющееся если и не безусловно необходимым, то, по крайней мере, обычным для классического договора аренды».

Вместе с тем, В.А. Белов делает вывод, что рассматриваемый договор – это типичный договор об организации перевозок (ст. 798 ГК РФ), согласно которому одно лицо (перевозчик) обязуется принимать по заявкам другого лица (грузовладельца) предъявляемые к перевозке грузы, однако он заключается компанией, формально не имеющей статуса перевозчика, – операторской компанией²¹⁹. В целях развития конкуренции при перевозках грузов автор предлагает наделить операторов статусом публичных перевозчиков.

Рассматривая соотношение договоров аренды вагонов и предоставления вагонов под погрузку, необходимо отметить, что в соответствии с правилами об аренде арендатор может использовать переданные ему вагоны и контейнеры по своему усмотрению, не согласовывая с оператором маршрут перевозки и другие условия. Операторские компании при оказании услуг по предоставлению под погрузку подвижного состава предоставляют вагоны и контейнеры под конкретный груз в целях перевозки по определенному маршруту. Клиент заключает с оператором такой договор с целью обеспечения перевозки груза, а не получения в пользование транспортного средства, как при заключении договора аренды. По договору с оператором клиент получает право осуществить загрузку конкретного груза в вагоны и контейнеры для перевозки в согласованный пункт назначения. Существенные различия двух этих договоров прослеживаются и в отношении срока договора и производимых расчетов. В соответствии с п. 2 ст. 614 ГК РФ арендная плата устанавливается за все арендуемое имущество в целом или отдельно по каждой из его составных частей в виде определенных в твердой сумме

²¹⁹ Белов В.А. Гражданско-правовые формы железнодорожной перевозки грузов (в свете структурной реформы железнодорожного транспорта, проводимой ОАО «РЖД» и его дочерними компаниями) // Законодательство. 2010. №8. С.54.

платежей, вносимых периодически или единовременно. Размер арендной платы обусловлен сроком пользования вагонами и контейнерами, услуга по предоставлению вагонов и контейнеров под погрузку для осуществления перевозок непосредственно связана с организацией конкретной перевозки. Срок предоставления вагона и контейнера под погрузку заканчивается с завершением договора перевозки, а плата за предоставление устанавливается исходя из условий конкретной перевозки.

Важно отметить, что п. 2.7 ст.164 Налогового кодекса РФ операции с вагонами рассматривает как услуги по предоставлению железнодорожного подвижного состава и (или) контейнеров, а также транспортно-экспедиционных услуг, оказываемых российскими организациями или индивидуальными предпринимателями, владеющими железнодорожным подвижным составом и (или) контейнерами на праве собственности или на праве аренды (в том числе финансовой аренды (лизинга), для осуществления перевозки или транспортировки железнодорожным транспортом экспортируемых товаров или продуктов переработки при условии, что пункт отправления и пункт назначения находятся на территории России.

Таким образом, при аренде вагонов и контейнеров отсутствует связь с перевозкой определенного груза. Операторы предоставляют вагоны и контейнеры под перевозку груза по определенному маршруту. Цель заключения договора оперирования вагонами – обеспечить перемещение груза в определенное место, а не предоставить вагоны и (или) контейнеры в пользование без указания целей их использования. Кроме того, арендная плата за подвижной состав не привязана к конкретной перевозке, а исчисляется из количества дней нахождения вагона (контейнера) у арендатора. Услуги по предоставлению вагонов (контейнеров) под погрузку для осуществления перевозки груза непосредственно связаны с организацией конкретной перевозки. Такую же позицию занимают и некоторые арбитражные суды.

Так, Федеральный Арбитражный суд Московского округа в постановлении по делу № А40-16745/12-32-1589 от 30 октября 2013 г. отметил, что под услугами понимается предоставление вагонов для участия в процессе перевозки грузов заказчика; обеспечение наличия вагонов на станции погрузки пригодных в техническом и коммерческом отношении вагонов, отвечающих требованиям, предъявляемым к подвижному составу, используемому для перевозки груза, признаки которого указаны в заявке, диспетчерский контроль за продвижением вагонов (п.2.2 договора)²²⁰.

В другом деле, рассмотренном в кассационном порядке Федеральным Арбитражным судом Волго-Вятского округа 23 июня 2014 г. (дело № А43-12868/2013), по уплате штрафа за изменение маршрута курсирования (возврата) вагонов суд указал, что договор оперирования вагонами основывается на п. 1 ст. 779 ГК РФ. Из материалов дела усматривается, что крытые вагоны собственности ОАО «ПГК» предоставлены ответчику в рамках договора для целей перевозки грузов на станции Майлин, а после их погрузки должны быть отправлены ответчиком в порожнем состоянии на станцию Горный Южно-Уральской железной дороги²²¹. Данные обстоятельства учитываются и судебными органами при рассмотрении споров, связанных с арендой вагонов и контейнеров, при рассмотрении которых суды основывают свои решения на нормах Гражданского кодекса РФ об аренде²²².

Значительно сложнее выявить соотношение и разграничительные признаки договора по предоставлению вагонов и/или контейнеров под погрузку и договора транспортной экспедиции. И в том и в другом случае оказываются возмездные услуги, связанные с перевозкой грузов, но набор услуг при этом различен.

²²⁰ <http://kad.arbitr.ru>

²²¹ <http://kad.arbitr.ru>

²²² Постановление Арбитражного суда Московского округа от 2 марта 2016 г. № Ф05-636/16 по делу № А40-34399/2015; Постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 17 февраля 2016 г. № Ф06-5027/15 по делу № А57-8079/2015 // СПС «Гарант».

В научной литературе преобладает мнение о том, что услуги оператора по своей правовой природе относятся к транспортно-экспедиционным услугам.

Одним из обоснований данной точки зрения является то, что перечень экспедиторских услуг, указанных в ст.801 ГК РФ, является примерным. В литературе отмечается, что «...современные экспедиторы осуществляют свою деятельность в двух качествах. Во-первых, это деятельность в качестве агента от имени клиента, когда экспедитор выступает как посредник между клиентом и перевозчиком, или в качестве лица, организующего перевозку груза из пункта «А» в пункт «Б» согласно полученным инструкциям. В таких случаях экспедитор выступает от имени своего клиента в договоре перевозки и не берет на себя ответственность за действия и упущения перевозчика... Во-вторых, экспедитор может выступать в качестве перевозчика. Это значит, что он может либо перевозить грузы собственным транспортом, либо привлекать организацию-перевозчика, оставаясь при этом полностью ответственным за перевозку в целом»²²³.

В статье 801 ГК РФ оказываемые экспедитором услуги разделяются на основные и дополнительные. К основным услугам относятся организация перевозки груза транспортом и по маршруту, избранном экспедитором или клиентом, обязанность заключить договор перевозки от имени клиента или от своего имени и обеспечить отправку и получение груза. Дополнительными услугами являются получение требующихся для экспорта или импорта документов, выполнение таможенных и иных формальностей, проверка количества и состояния груза, его погрузка и выгрузка, уплата пошлин, сборов и других расходов, хранение груза, его получение в пункте назначения. Перечень основных и дополнительных услуг является

²²³ Метелева Ю.А. Правовое регулирование транспортной экспедиции // Журнал российского права. 2007. № 6. С 34; Хазиева Е.М. Реформирование российского грузового железнодорожного транспорта в условиях действующего законодательства // Закон. 2012. №10.

примерным, в связи с чем предоставление собственных или арендованных вагонов и контейнеров может входить в перечень оказываемых экспедитором услуг.

Как отмечает В.А. Вайпан, договор транспортной экспедиции является самостоятельным видом гражданско-правовых договоров о возмездном оказании услуг, хотя в нем могут сочетаться «...элементы различных обязательств – поручения, комиссии, агентирования, хранения, перевозки и т.д. Однако это сочетание не означает «смещение» договора транспортной экспедиции с иными схожими договорами. Напротив, именно особое сочетание различных обязательственных элементов, связанных с перевозкой грузов, превращает договор транспортной экспедиции в специальный вид договора в сфере транспортной деятельности»²²⁴.

Арбитражные суды также нередко квалифицируют правоотношения по предоставлению вагонов и контейнеров под погрузку в качестве транспортно-экспедиционных услуг.

Так, при рассмотрении одного спора ФАС Уральского округа отметил, что оказание ОАО «ТрансКонтейнер» услуг по предоставлению контейнеров является транспортно-экспедиционными услугами, а не услугами по перевозке и регулируются отдельной главой ГК РФ (имеется в виду глава 41 «Транспортная экспедиция»)²²⁵.

Однако с такой позиции трудно объяснить, когда в соответствии с договором обязанности экспедитора выполняются перевозчиком (п.2 ст.801 ГК РФ). Именно по отношению к перевозчику определяются фигуры отправителя и (или) получателя, а не по отношению к любым правосубъектным лицам, заинтересованным в транспортно-экспедиционном сотрудничестве. Обязанность экспедитора состоит в заключении от имени

²²⁴ Вайпан В.А. Юридическая природа договора транспортной экспедиции и проблемы его правоприменения // Право и экономика. 2015. № 6.

²²⁵ Постановление ФАС Уральского округа от 4 июня 2012 г. № Ф09-4140/12 по делу № А60-3788/2011 // СПС «Гарант».

клиента или от своего имени договора (договоров), обеспечении отправки и получения груза, а также другие обязанности, связанные с перевозкой грузов. Именно совершаемые с грузом действия составляют основные обязанности экспедитора в отличие от оператора, который предоставляет вагоны клиенту.

Обеспечение отправки грузов предполагает предоставление вагонов или контейнеров под погрузку. Значит, полноценным экспедитором может стать юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие на праве собственности или ином праве вагоны. Более того, согласно ст.12 УЖТ РФ (в редакции от 31 декабря 2014 г. № 503-ФЗ) экспедитор как отправитель порожнего грузового вагона (вагонов) до предъявления их для перевозки представляет перевозчику запрос-уведомление на их перевозку.

Включение в перевозочный процесс оператора как самостоятельного субъекта завершило создание договора оперирования вагонами как самостоятельного вида договора услуг, регулируемого железнодорожным законодательством.

Кроме того, в отличие от экспедитора, оператор вагонов и контейнеров выступает всегда от собственного имени и несет ответственность за предоставление вагонов под погрузку, технически и коммерчески неисправных вагонов или с нарушением сроков предоставления только перед грузоотправителем. Последний вправе взыскать штраф, взысканный с него перевозчиком за полное или частичное невыполнение принятой заявки, с оператора вагонов в регрессном порядке.

Приведенные выше условия договора с точки зрения его правовой природы позволяют охарактеризовать договор оперирования вагонами как один из видов договора возмездного оказания услуг (п.1 ст. 779 ГК РФ). Оператор может заключать договор, в который могут быть включены и условия, характерные для договора транспортной экспедиции. Так, согласно упомянутому постановлению Правительства Российской Федерации оператор вправе выступать от имени грузоотправителя при перевозках грузов

железнодорожным транспортом в вагонах и контейнерах оператора, вносить плату за перевозку груза, грузобагажа и иные причитающиеся перевозчику платежи, а также осуществлять иную деятельность, связанную с оказанием услуг по организации перевозок, т.е. данные действия подпадают под правила, содержащиеся в ст.801 ГК РФ и Федерального закона от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности»²²⁶. И в таких случаях операторы заключают с клиентами договор транспортной экспедиции.

Договор предоставления вагонов под погрузку – это отдельный вид договора, относящийся к типу договора возмездного оказания услуг, однако неразрывная связь этого договора с договором перевозки требует специального правового регулирования. Предлагается наименовать рассматриваемый договор в качестве договора по предоставлению вагонов и контейнеров под погрузку в целях перевозки грузов.

Еще в советский период процесс перевозки разделялся на две стадии – стадию по подаче транспортного средства и предъявлению груза, носящую плановый характер, и стадию непосредственно перевозки груза.

Конструкцию единого обязательства железнодорожной грузовой перевозки выдвинул Я.И. Рапопорт, который пришел к выводу, что «железнодорожная перевозка грузов является единым гражданским правоотношением, основной целью которого является выполнение государственного плана перевозок»²²⁷.

О.С. Иоффе разграничивал две стадии перевозки – плановую и договорную. Однако он отмечал, что две группы отношений, «...будучи

²²⁶ СЗ РФ. 2003. № 27 (ч. 1). Ст. 2701.

²²⁷ Рапопорт Я. И. Об основаниях возникновения обязательства из железнодорожной перевозки грузов // Научные записки Харьковского института советской торговли. Вып III (V). 1952. С. 192.

расчлененными в законе, становятся слитными с точки зрения порядка их исполнения»²²⁸.

Обязательственный характер отношений не только второй стадии, но и первой стадии в рыночных условиях отмечается в научной литературе.

Теория сложных обязательств в современный период развита и обогащена В.В. Кулаковым, которым установлено, что обязательство перевозки груза является структурно-сложным, но единым²²⁹.

Т.Е. Абова считает, что обязательство перевозки грузов содержит права и обязанности сторон, возникающие не только из договора перевозки, и является значительно более сложным.

«Перевозка является сложным по своему составу обязательством, состоящим из трех, как правило, сменяющих друг друга частей (этапов): обязательство по предоставлению перевозчиком транспортных средств и их использованию грузоотправителем; обязательство, возникающее из договора перевозки груза между перевозчиком и грузоотправителем; обязательство между перевозчиком и грузополучателем с момента его включения в перевозку, в особенности в ходе и после выдачи ему груза»²³⁰.

В своей статье Т.Е. Абова отмечает, что «операторы, т.е. владельцы подвижного состава (вагонов, контейнеров), перевозчиками грузов по магистральным железнодорожным путям не являются. Их вагоны, контейнеры, иногда в большом количестве, включаются в железнодорожные составы, но договоры на перевозку находящегося в подвижном составе груза

²²⁸ Иоффе О.С., Ю.К. Толстой. Основы советского гражданского законодательства. Л.: Изд-во Ленинградского университета, 1962. С. 115 (автор параграфа – О.С. Иоффе).

²²⁹ Кулаков В.В. Обязательство и осложнения его структуры в гражданском праве России: монография. 2-е изд., перераб. и доп. М.: РАП, Волтерс Клувер, 2010. С.212.

²³⁰ Т.Е. Абова. Обязательство перевозки груза: Основные проблемы частного права. Сборник статей к юбилею доктора юридических наук, профессора Александра Львовича Маковского /Отв. ред. В.В. Витрянский, Е.А.Суханов. Статут, 2010. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

заклучает ОАО «РЖД», которое принимает груз и провозную плату за его перевозку»²³¹.

Таким образом, с разделением функций по перевозке и предоставлению вагонов и контейнеров в обязательственные отношения по перевозке на первой стадии включены новые субъекты – операторы вагонов и контейнеров – и сложное обязательство по перевозке приобретает новый субъектный состав.

Являясь участником перевозочного процесса, при осуществлении своей деятельности оператор непосредственно взаимодействует не только с клиентом (грузоотправителем), но и с перевозчиком, соблюдая все требования к участникам перевозочного процесса и обеспечивая непрерывность движения.

Основные правила о взаимодействии оператора с перевозчиком содержатся в УЖТ РФ, Положении об основах правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиком.

В Положении предусмотрено, что оператор вправе получать от перевозчика и (или) владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта на возмездной основе информацию, необходимую для осуществления взаимодействия в рамках перевозочного процесса, в том числе и о доставке грузов, перевозимых в железнодорожных вагонах и контейнерах оператора, перевозке порожних грузовых вагонов оператора, завершении операций по погрузке (выгрузке) в вагоны и контейнеры; выступать от имени грузоотправителя при перевозках грузов железнодорожным транспортом в железнодорожных вагонах и контейнерах оператора, вносить плату за перевозку грузов, грузобагажа и иные причитающиеся перевозчику платежи (п.5).

²³¹ Там же.

Взаимодействие оператора с перевозчиком при осуществлении перевозочного процесса с использованием железнодорожных вагонов и контейнеров оператора регламентируется заключаемыми между ними договорами (договором), которые могут предусматривать технические, экономические, информационные условия их взаимодействия, в том числе порядок предоставления документов, формы и порядок расчетов за услуги (работы), а также уплату провозных платежей перевозчику, мониторинг и информационное обеспечение перевозочного процесса (п.7). Так, операторы заключают с ОАО «РЖД» договоры об оказании информационных услуг, об электронном обмене документами при оформлении перевозочных и иных документов с использованием электронной подписи при перевозках порожних вагонов и оформлении иных документов (ведомостей подачи и уборки вагонов, учетных карточек и др.).

В договорах оператора с клиентами предусматривается, что возврат порожних вагонов осуществляется оператором за свой счет, тем самым для исполнения договорных обязательств с клиентом оператор вступает в договорные отношения с перевозчиком.

Значительные изменения в УЖТ РФ, как уже отмечалось, внес Федеральный закон от 31 декабря 2014 г. № 503-ФЗ. В нем помимо нового определения оператора железнодорожного подвижного состава установлено, что перевозка порожних вагонов осуществляется в соответствии с правилами, установленными для перевозки грузов с некоторыми особенностями.

Введение в УЖТ правил о перевозке порожних вагонов породило вопрос, можно ли рассматривать порожний вагон как разновидность груза и какой договор заключается при перемещении порожних вагонов²³². Рассмотрение данной проблемы привело А.А. Ананьеву к выводу, что нельзя

²³² Ананьева А.А. Очерк о юридических конструкциях в транспортном праве. Саратов, 2014. С.83.

отождествлять груз с порожним вагоном, который является транспортным средством. Соответственно при перемещении порожних вагонов должен заключаться договор буксировки²³³. Действительно, порожний вагон остается вагоном и не становится грузом, но к его перемещению вследствие использования юридико-технического приема применяются правила о договоре перевозки с исключениями из правил о перевозке грузов, связанными с сущностью вагона как транспортного средства. Статья 3 УЖТ РФ дополнена частью 10, в соответствии с которой положения УЖТ РФ, регулирующие отношения, связанные с перевозкой грузов, применяются к отношениям, связанным с перевозкой не принадлежащих перевозчику порожних грузовых вагонов, контейнеров, если иное не установлено Уставом.

В Единую тарифно-статистическую номенклатуру грузов, утвержденную Советом по железнодорожному транспорту государств-участников СНГ на двадцатом заседании 29-30 января 1998 г. и введенную в действие на территории Российской Федерации согласно указанию Министерства путей сообщения от 13 октября 1998 г. № Б-1200У, включены вагоны железнодорожные всякие, перевозимые на своих осях (код ЕТСНГ 321034)²³⁴.

Следует отметить, что вагон как транспортное средство, не принадлежащий перевозчику, рассматривается в качестве груза в Соглашении о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) (ст. 2)²³⁵.

Особенностью установленных правил по перевозке порожних вагонов является то, что ст. 12 УЖТ РФ в новой редакции установлено, что для осуществления перевозок грузового порожнего вагона (вагонов) отправитель

²³³ Там же. С. 90 – 97.

²³⁴ СПС КонсультатПлюс.

²³⁵ Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) от 1 ноября 1951 г. // <http://www.mintrans.ru/> (дата обращения: 16.05.2016).

до предъявления их к перевозке представляет перевозчику в сроки, установленные Правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, запрос-уведомление на перевозку порожних грузовых вагонов. Перевозчик согласовывает запрос с владельцем инфраструктуры. Выходит, что даже если порожние вагоны предоставляются операторами, аффилированными с ОАО «РЖД», отправитель обязан представить перевозчику запрос. При обнаружении технической неисправности и (или) непригодности вагонов для перевозки конкретного груза подаваемых под погрузку и не принадлежащих вагонов и контейнеров перевозчику, перевозчик составляет акт общей формы. Владелец указанных вагонов, контейнеров уведомляется об их технической неисправности и (или) непригодности. Замена указанных вагонов, контейнеров обеспечивается грузоотправителем или их владельцем на исправные, пригодные для перевозки вагоны, контейнеры на основании соответствующего договора.

При невыполнении перевозчиком заявки по причине технической неисправности и (или) непригодности для перевозки конкретного груза подаваемых под погрузку и не принадлежащих перевозчику вагонов, контейнеров перевозчик освобождается от устанавливаемой ст. 94 УЖТ РФ за невыполнение заявки ответственности, за исключением случаев, если техническая неисправность указанных вагонов, контейнеров произошла по вине перевозчиков (ч. 8-10 ст. 20 УЖТ РФ).

Приведенные нормы УЖТ РФ дают достаточные основания для разграничения ответственности перевозчиков и отправителя грузов и операторов вагонов и контейнеров, подаваемых последними под погрузку отправителям грузов.

В договоре оператора со своими клиентами должны учитываться эти требования УЖТ РФ, который проводит четкую границу между отправителями грузов и операторами, и другими владельцами вагонов и

контейнеров, предоставляющих порожние грузовые вагоны отправителям грузов.

Значительными особенностями, характерными для сферы железнодорожных перевозок грузов, обладает договор на организацию расчетов, согласно которому производятся расчеты как за перевозки порожних вагонов или грузов оператора, так и за его клиентов. Существо данного договора заключается в том, что перевозчик – ОАО «РЖД» в рамках договора открывает лицевой счет оператору железнодорожного подвижного состава, с которого последний осуществляет все платежи за услуги перевозчика. Кроме того, надо отметить, что в некоторых случаях списание денежных средств с данного счета осуществляется и без волеизъявления оператора железнодорожного подвижного состава, в случае сверхнормативного простоя подвижного состава оператора железнодорожного подвижного состава на путях общего пользования перевозчик вправе списать штрафные санкции с данного счета. Данная специфичная система расчетов в сфере железнодорожных перевозок применяется достаточно давно.

Как отмечает Е.М. Хазиева, указанная система расчетов была внедрена для выполнения задачи перекрестного финансирования и строилась на авансировании будущих перевозок и возможных штрафов и посредством внесения средств на банковские доходные счета МПС России и учета этих платежей на лицевых счетах клиентов в Технических центрах по обработке перевозочных документов (ТехПД)²³⁶. С упразднением МПС России были закрыты технические центры. В настоящее время расчетные операции плательщиков проходят через центры фирменного транспортного обслуживания, являющиеся структурными подразделениями ОАО «РЖД» на основании договоров об организации расчетов.

²³⁶ См.: Хазиева Е.М. Реформирование российского грузового транспорта в условиях действующего законодательства // Закон. 2012. № 10.

Следует отметить, что применение данной системы расчетов принято и судебными органами.

Так, Пленум Высшего Арбитражного Суда РФ в Постановлении от 6 октября 2005 г. № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» указал на возможность заключения сторонами договора о производстве расчетов через технологический центр по обработке перевозочных документов (ТехПД) и целевое использование перевозчиком средств, находящихся на лицевом счете и перечисленных грузоотправителем (грузополучателем) или иным лицом перевозчику в порядке предварительной оплаты. В противном случае если грузоотправитель (грузополучатель) или иное лицо считает, что перевозчик необоснованно использовал предварительно перечисленные ему суммы в качестве платы за услуги, оказанные перевозчиком, но не предусмотренные договором, в том числе и за ранее произведенные перевозки, он вправе по своему выбору предъявить к перевозчику (с соблюдением претензионного порядка) требование о взыскании с перевозчика соответствующей суммы, необоснованно им удержанной, либо об обязанности перевозчика внести соответствующие изменения в записи на лицевом счете в ТехПД.

ВАС РФ выразил свою позицию относительно правовой природы данных требований в качестве требований имущественного характера, рассматриваемых в порядке искового производства (п. 21). При этом проценты за пользование чужими денежными средствами, предусмотренные статьей 395 ГК РФ, могут быть взысканы грузоотправителем (грузополучателем) с перевозчика независимо от того, какой иск был предъявлен: о внесении изменений в записи на лицевом счете в ТехПД либо о взыскании с перевозчика соответствующей суммы (п. 23).

В Постановлении Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 4 февраля 2014 г. № Ф03-6727/13 по делу № А73-5314/2013 при

рассмотрении спора по условиям договора на организацию расчетов указано, что ООО «ТД РФП» без заключения договора на организацию расчетов в редакции ОАО «РЖД» лишилось бы возможности на организацию расчетов с использованием ЕЛС (Единый лицевой счет плательщика), расчеты без использования ЕЛС повлекли бы существенное увеличение документооборота, уменьшение оперативности реагирования на изменение курсирования единиц подвижного состава, в отсутствие иного соглашения, регулирующего формы безналичных расчетов, учитывая объем грузооборота ООО «ТД РФП», могли бы привести к приостановке деятельности последнего²³⁷.

Следует подчеркнуть, что ОАО «РЖД» не осуществляет расчеты с использованием единого лицевого счета (ЕЛС) без заключения договора на организацию расчетов ни с операторами железнодорожного подвижного состава, ни с грузоотправителями.

Так, Открытое акционерное общество «Первая грузовая компания» (ОАО «ПГК») обратилось в Арбитражный суд города Москвы с иском к Открытому акционерному обществу «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») о взыскании 210 543 рублей 86 копеек излишне списанных денежных средств в счет оплаты перевозки порожних вагонов.

Решением Арбитражного суда города Москвы от 24.07.2015 иск удовлетворен.

Постановлением Девятого арбитражного апелляционного суда от 19.10.2015 решение оставлено без изменения.

Как установлено судами, между ОАО «РЖД» и ОАО «ПГК» был заключен договор № 237-жд, предметом которого являются взаимоотношения сторон, связанные с расчетами и оплатой провозных платежей при перевозках порожних вагонов.

²³⁷ <http://kad.arbitr.ru>

В соответствии с пунктом 1.2. договора ОАО «ПГК» присвоен код плательщика 1002950760. Расчеты осуществляются через технологический центр ОАО «РЖД» по обработке перевозочных документов.

В соответствии с условиями договора ОАО «ПГК» как клиент обеспечивает наличие денежных средств на своем едином лицевом счете (ЕЛС), открытом в Центре фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) ОАО «РЖД», достаточных для оплаты причитающихся ОАО «РЖД» платежей, а ОАО «РЖД» обязуется осуществлять согласование перевозок грузов (порожних вагонов) и с согласия клиента оплачивать перевозку грузов, производить списание денежных средств с ЕЛС ОАО «ПГК» в качестве оплаты причитающихся ОАО «РЖД» платежей, при этом проверив правильность сумм провозных платежей. Основанием для проведения расчетов и взыскания ОАО «РЖД» платежей является указание кода плательщика в перевозочных документах.

Решением Арбитражного суда Московского округа от 25 февраля 2016 г. № Ф05-26/16 по делу № А40-213315/2014 излишне списанная провозная плата по перевозкам в размере 210 543 рублей 86 копеек должна быть возвращена клиенту²³⁸.

Переходу на ведение расчетов в данной системе предшествовало проведение огромной работы по заключению договоров об организации расчетов для присвоения ЕЛС всем клиентам для осуществления перевозки грузов и оплаты услуг железнодорожного транспорта. Уникальный код ЕЛС действует на всей территории ОАО «РЖД», вне зависимости от вида оказываемых услуг. Код указывается во всех платежных, перевозочных и иных документах клиента. Учет денежных средств и начислений осуществляется в Пункте ведения ЕЛС на лицевом счете плательщика в разрезе семи субсчетов ЕЛС. В сроки, установленные договором, плательщику выставляется акт оказанных услуг, а также счет-фактура с

²³⁸ СПС «Гарант».

приложением перечня отправок, произведенных в течение отчетного периода в пунктах ведения ЕЛС.

Порядок расчетов с клиентом, предусмотренный в данном договоре, разработан в соответствии с требованиями программного обеспечения системы АС ЭТРАН и требованиями Налогового кодекса РФ с учетом порядка налогообложения по видам работ и услуг, связанных с перевозкой грузов и порожних вагонов. Ведение расчетов с использованием ЕЛС предусматривает в большей степени ответственность и контроль самого клиента за наличием денежных средств на его субсчетах и своевременность их пополнения с учетом объемов планируемых перевозок грузов и связанных с ними услуг. Для полного и достоверного контроля за состоянием лицевого счета клиенту предоставляется возможность просмотра «карты контроля расчетов» (ККР) путем подключения к системе АС ЭТРАН, для чего необходимо заключить договор об электронном обмене данными. Наряду с этим, расчеты с применением ЕЛС позволяют клиентам беспрепятственно производить расчеты за перевозки и услуги на всей сети ОАО «РЖД» в рамках заключенного договора на одной из дорог.

Как отмечает главный бухгалтер ОАО «РЖД» Галина Крафт, результаты опытно-промышленного внедрения на сети ОАО «РЖД» единых лицевых счетов плательщика (ЕЛС) показали востребованность этого механизма со стороны грузоотправителей и экспедиторских компаний²³⁹. В соответствии с п. 2 ст. 861 Гражданского кодекса РФ расчеты между юридическими лицами, а также расчеты с участием граждан, связанные с осуществлением ими предпринимательской деятельности, производятся в безналичном порядке. В пункте 3 ст. 861 Гражданского кодекса РФ указано, что безналичные расчеты производятся через банки, иные кредитные организации, в которых открыты соответствующие счета, если иное не

²³⁹ РЖД-Партнер.Ру. 2009.13 января. [Электронный ресурс] // <http://www.rzd-partner.ru/>

вытекает из закона и не обусловлено используемой формой расчетов. Допускаемые формы расчетов перечислены в ст.862 ГК РФ.

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 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

²⁴⁰ [Электронный ресурс] // <http://rzd.ru>.

²⁴¹ Там же.

железнодорожного транспорта – клиентом при организации расчетов и оплате Клиентом провозных платежей, сборов, штрафов, иных причитающихся ОАО «РЖД» платежей при перевозках грузов и/или порожних вагонов в экспортном, импортном и 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 ч. 1 ст. 10 Закона о защите конкуренции, выразившемся в навязывании

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.

Суды исходили из того, что ООО «ТД РФП» без заключения договора на организацию расчетов в редакции ОАО «РЖД» лишилось бы возможности на организацию расчетов с использованием ЕЛС, расчеты без использования ЕЛС повлекли бы существенное увеличение документооборота, уменьшение оперативности реагирования на изменение курсирования единиц подвижного

состава, в отсутствие иного соглашения, регулирующего формы безналичных расчетов, учитывая объем грузооборота ООО «ТД РФП», могли бы привести к приостановке деятельности последнего. Таким образом, судами были приняты решения, что антимонопольным органом доказано и материалами дела подтверждено наличие в действиях заявителя нарушения п. 3 ч. 1 ст. 10 Федерального закона от 26 июля 2006 г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции», выразившегося в навязывании ООО «ТД РФП» условий договора на организацию расчетов от 30.06.2012 № ТЦ-2171.

Проанализировав аналогичные споры, ФАС России в письме от 30 сентября 2014 г. № АГ/39899/14 «Рекомендации по рассмотрению дел о нарушении ОАО «РЖД» АМЗ при заключении договоров на организацию расчетов»²⁴² выразила свою позицию относительно договора об организации расчетов, указав, что данный договор является необходимым условием организации систематических и регулярных перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования, является самостоятельным договором, но фактически регулирует, в том числе отношения в сфере оказания услуг железнодорожных перевозок и услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.

Как отмечает ФАС, указанный договор нельзя рассматривать отдельно от публичных договоров (договора подачи и уборки вагонов, договора на эксплуатацию путей необщего пользования, договора перевозки), так как договор на организацию расчетов устанавливает порядок оплаты услуг субъекта естественной монополии в сфере железнодорожных перевозок. Без необходимости получения услуг железнодорожных перевозок и услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования заключение договора на организацию расчетов не осуществляется. Соответственно рынок оказания услуг по организации

²⁴² [Электронный ресурс] //kad.arbitr.ru.

расчетов при перевозке грузов, как самостоятельный, на рынке услуг отсутствует.

Сделан верный, по нашему мнению, вывод, что договор на организацию расчетов вытекает из договора перевозки грузов, применяется к отношениям сторон, возникающим на основе заключенных между сторонами договоров, связанных с перевозкой грузов или порожних вагонов, в части проведения расчетов.

Таким образом, деятельность по ведению лицевого счета в ОАО «РЖД» не может составлять отдельного товарного рынка, так как подобная деятельность относится к внутреннему порядку учета ОАО «РЖД» денежных средств, поступивших на его расчетный счет от контрагентов.

При этом если сторонами при заключении договора не достигнуто соглашение о взимании платы за пользование вагонами, контейнерами, не принадлежащими перевозчику, указанная плата взиманию не подлежит, поскольку ОАО «РЖД» является естественной монополией.

На основании вышеизложенного навязывание ОАО «РЖД» контрагентам условий договора о взимании платы за пользование не принадлежащими перевозчику вагонами за их нахождение на железнодорожных путях общего пользования невозможно, в связи с тем, что подобная плата законодательством не установлена.

Договор, заключаемый между ОАО «РЖД» и пользователями услугами железнодорожного транспорта на организацию расчетов, не может содержать условия о взимании ОАО «РЖД» платы за время нахождения вагонов на путях общего пользования, размер которой установлен ОАО «РЖД» самостоятельно без согласия пользователей услугами железнодорожного транспорта.

Итак, само по себе включение такого условия в договор и дальнейшее отклонение его исключения может рассматриваться в соответствии с п. 3 ч. 1 ст. 10 Федерального закона от 26 июля 2006 г. № 135-ФЗ «О защите

конкуренции», т.е. навязывание контрагенту условий договора, невыгодных для него или не относящихся к предмету договора (экономически или технологически не обоснованные и (или) прямо не предусмотренные федеральными законами, нормативными правовыми актами Президента Российской Федерации, нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации, нормативными правовыми актами уполномоченных федеральных органов исполнительной власти или судебными актами требования о передаче финансовых средств, иного имущества, в том числе имущественных прав, а также согласие заключить договор при условии внесения в него положений относительно товара, в котором контрагент не заинтересован, и другие требования).

Распоряжением ОАО «РЖД» от 21 февраля 2009 г. №356р утверждены Типовые условия расчетов по договорам, заключаемым от имени ОАО «РЖД» с контрагентами, плательщиками по которым являются покупатели и заказчики товарно-материальных ценностей, работ или услуг, поставляемых, выполняемых или оказываемых ОАО «РЖД»²⁴³. В данном документе установлено, что расчеты осуществляются в соответствии с положениями УЖТ РФ, согласно ст.30 которого плата за перевозку грузов, грузобагажа и иные причитающиеся перевозчику платежи вносятся грузоотправителем (отправителем) до момента приема грузов, грузобагажа для перевозки, если иное не предусмотрено уставом или соглашением сторон, или иными нормативными документами.

По договорам с предоплатой поставок, работ, услуг, предусмотренной типовыми условиями расчетов, поставка, выполнение работ, оказание услуг осуществляется только после получения от контрагента денежных средств в установленном размере.

²⁴³ Распоряжение ОАО «РЖД» от 21 февраля 2009 г. № 356р. В ред. от 12 января 2011 г. № 17-р [Электронный ресурс] // <http://rzd.ru>.

Наименование « типовые условия » расчетов по договорам не означает, что стороны не могут изменять указанные условия. В самом документе указано, что в целях проведения гибкой политики сбыта, направленной на увеличение доходов, допускается заключение договоров на нетиповых условиях расчетов с покупателями и заказчиками. То есть правила п. 4 ст. 426 ГК РФ в данном случае применению не подлежат.

В ОАО «РЖД» разработано и утверждено распоряжением от 5 августа 2013 г. № 1685р Положение 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 перевозках грузов и/или порожних вагонов, а также Соглашения об организации расчетов, в соответствии с которым рекомендовано указывать в заключаемых с ОАО «РЖД» договорах, связанных с организацией и/или осуществлением перевозок, условие о том, что расчеты по соответствующему договору производятся в соответствии с условиями заключенного между клиентом и ОАО «РЖД» договора об организации расчетов²⁴⁴.

В договоре на организацию расчетов основными обязанностями клиента являются обеспечение полной и своевременной оплаты причитающихся ОАО «РЖД» платежей; обеспечение наличия на соответствующих субсчетах лицевого счета клиента денежных средств, достаточных для взимания причитающихся ОАО «РЖД» платежей, с учетом сумм по незавершенным перевозкам; наличие кода плательщика:

- в заявках на перевозку грузов формы ГУ-12, перевозочных и иных документах, оформляемых при организации и/или осуществлении перевозок,
- в финансовых документах, претензиях, а также иных документах, связанных с исполнением соглашения об организации расчетов. Клиент

²⁴⁴ [Электронный ресурс] // <http://rzd.ru>

обязан производить оплату причитающихся ОАО «РЖД» платежей не позднее чем за три календарных дня до даты приема груза/порожного вагона к перевозке или предполагаемой даты оказания ОАО «РЖД» услуги. ОАО «РЖД» в свою очередь обязано осуществлять по коду плательщика учет начислений и платежей, а также производить списание с лицевого счета клиента причитающихся ОАО «РЖД» платежей; выставлять по письменному обращению клиента счет для зачисления на субсчета лицевого счета клиента денежных средств, достаточных для взимания причитающихся ОАО «РЖД» платежей, оплату которых осуществляет клиент, с учетом сумм по незавершенным перевозкам.

ОАО «РЖД» обязано письменно информировать клиента о возникновении у него задолженности по оплате причитающихся ОАО «РЖД» платежей.

В договорах устанавливается, что ОАО «РЖД» вправе приостановить выполнение своих обязательств, связанных с осуществлением перевозок/оказанием услуг, оплату которых осуществляет клиент, при отсутствии на лицевом счете клиента достаточных денежных средств для оплаты причитающихся ОАО «РЖД» платежей, с учетом сумм по незавершенным перевозкам.

В заключаемых договорах на организацию расчетов предусматривается условие о перечислении клиентом на расчетный счет ОАО «РЖД» денежных средств, достаточных для оплаты причитающихся ОАО «РЖД» платежей. Данное условие рассматривается Е.М. Хазиевой как использование принудительного авансирования в качестве способа покрытия издержек от социальной и стратегической нагрузки, который не отвечает принципам свободного гражданского оборота²⁴⁵.

²⁴⁵ Хазиева Е.М. Реформирование российского грузового железнодорожного транспорта в условиях действующего законодательства // Закон. 2012. №10.

Как уже было сказано, и в заключаемом договоре предусматривается, что взаимодействие сторон при электронном обмене данными заявок ГУ-12, накладных и иных документов, в которых проставлены наименование клиента и его код плательщика, осуществляется сторонами с использованием автоматизированной системы централизованной подготовки и оформления перевозочных документов – АС ЭТРАН.

В специальном разделе договора устанавливается порядок расчетов, в соответствии с которым клиент перечисляет на расчетный счет ОАО «РЖД» в качестве предварительной оплаты денежные средства, достаточные для оплаты причитающихся ОАО «РЖД» платежей. Датой поступления денежных средств является дата зачисления денежных средств на расчетный счет ОАО «РЖД», подтвержденная выпиской банка. Резервирование на лицевом счете клиента причитающихся ОАО «РЖД» сумм платежей производится на дату приема ОАО «РЖД» груза/порожних вагонов к перевозке или на дату оказания услуг. Списание с лицевого счета клиента платежей (окончательный расчет) производится на дату оказания ОАО «РЖД» услуг, связанных с организацией и/или осуществлением перевозок и/или оказанием услуг.

По окончании отчетного квартала (в случае заключения соглашения об организации расчетов на уровне ТЦФТО – каждое полугодие), а также при прекращении срока действия соглашения сторонами составляется акт сверки расчетов. При прекращении срока действия соглашения об организации расчетов Стороны обязуются в срок не более 30 (тридцати) календарных дней произвести полный взаимный расчет по соглашению.

Договор об организации расчетов может быть расторгнут досрочно любой из сторон путем направления письменного уведомления об отказе от исполнения соглашения за 60 (шестьдесят) календарных дней до предполагаемой даты расторжения соглашения об организации расчетов.

В случае прекращения действия договора об организации расчетов остаток денежных средств по лицевому счету возвращается перевозчиком клиенту в порядке и сроки, предусмотренные соглашением сторон, а при его отсутствии – по правилам ст. 314 ГК РФ.

Как указал Пленум Высшего Арбитражного Суда РФ в постановлении от 6 октября 2005 г. № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», при задержке возврата остатка денежных средств грузоотправитель (грузополучатель) вправе потребовать от перевозчика возврата денежной суммы и уплаты процентов в соответствии со ст. 395 ГК РФ (п. 23).

Таким образом, в системе железнодорожных перевозок грузов достаточно давно сложилась и действует параллельная с банковской система расчетов, что обуславливается массовостью и систематичностью перевозок грузов и порожних вагонов. Заключаемый при этом договор на организацию расчетов между ОАО «РЖД» и клиентом (оператором или грузоотправителем) неразрывно связан с договором перевозки грузов или порожних вагонов и не имеет самостоятельного характера без заключения договора перевозки и является публичным договором, как и основной договор, заключаемый оператором или иным клиентом с ОАО «РЖД».

В результате проведенной реформы большие изменения произошли в системе управления порожними вагонами. В условиях централизованной системы управления единым парком вагонов отсутствовала необходимость технологической координации множества субъектов при перемещении порожних вагонов. В настоящее время в сфере железнодорожных перевозок существует такая проблема, как массовое скопление вагонов на станциях. В условиях появления разрозненного вагонного парка движением порожних вагонов управляет каждый владелец самостоятельно. Вагоны, не

задействованные в перевозочном процессе, мешают проведению маневровых операций, движению поездов.

«Отсутствие правил организации деятельности, соответствующих произошедшим изменениям, приводит к нерациональному использованию инфраструктуры, в частности, возрастанию несанкционированного отстоя вагонов и значительному увеличению порожнего пробега», – отмечает руководитель департамента исследований железнодорожного транспорта ИПЕМ Владимир Савчук²⁴⁶.

Для решения данных проблем необходима разработка и применение организационных, экономических и технологических мер, способствующих организации эффективного управления движением порожних вагонов. В этих условиях большое значение приобретает заключение договоров операторов железнодорожного подвижного состава с ОАО «РЖД» на размещение порожних вагонов, временно не участвующих в перевозке грузов, на железнодорожных путях общего пользования (договор отстоя вагонов). Заключение таких договоров особенно актуально для операторов железнодорожного подвижного состава – собственников значительного количества вагонов.

Договоры по размещению временно не задействованных в перевозочном процессе вагонов заключаются и с владельцами путей необщего пользования, однако таких договоров заключается немного, поскольку возможностей у ОАО «РЖД» размещать порожние вагоны на путях общего пользования значительно больше.

Сам термин «отстой вагонов» употребляется в ст. 7 УЖТ РФ применительно к размещению специальных вагонов, предназначенных для перевозок осужденных и перевозок лиц, содержащихся под стражей. В абзаце 7 ст. 7 УЖТ указано, что владельцы инфраструктур выделяют на

²⁴⁶ Цит. по ст. Квитко Ю. Пассажирские перевозки: социальная значимость против экономической логики? // Саморегулирование & Бизнес. 2014. № 6.С.11.

условиях договора аренды в местах общего пользования на территориях железнодорожных станций необходимые места отстоя специальных вагонов.

ОАО «РЖД» на договорной основе оказывает услуги по временному размещению порожних вагонов, не используемых для перевозки грузов, владельцам вагонов на железнодорожных путях общего пользования. С этой целью в ОАО «РЖД» разработаны и утверждены правила данного вида услуги распоряжением ОАО «РЖД» от 31 декабря 2015 г. № 3200р «Об утверждении и вводе в действие технологии оказания услуги по согласованному с ОАО «РЖД» нахождению порожних грузовых вагонов на железнодорожных путях общего пользования (вне перевозочного процесса)»²⁴⁷, которые введены в действие с 1 января 2016 г. В соответствии с утвержденной технологией ЦФТО поручено организовать работу по заключению с клиентами договоров на оказание услуг по согласованному с ОАО «РЖД» нахождению порожних вагонов на железнодорожных путях общего пользования (вне перевозочного процесса) в соответствии с требованиями Технологии. Следует отметить, до что утверждения данного документа в ОАО «РЖД» действовало распоряжение от 22 июня 2010 г. № 1330р «Об утверждении и вводе в действие технологии оказания услуги по временному размещению (отстою) порожних вагонов, принадлежащих юридическим или физическим лицам на праве собственности или ином праве», содержащее схожие правила²⁴⁸.

Вопросы оплаты оказанных ОАО «РЖД» таких услуг регулируются приказом Федеральной службы по тарифам от 29 апреля 2015 г. № 127-т/1 «Об утверждении платы за нахождение на железнодорожных путях общего пользования подвижного состава и правил ее применения (Тарифное руководство), а также о внесении изменений и дополнений в Правила применения ставок платы за пользование вагонами и контейнерами

²⁴⁷ СПС «Гарант».

²⁴⁸ СПС «Гарант».

федерального железнодорожного транспорта (Тарифное руководство № 2), утвержденные постановлением Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации от 19 июня 2002 года № 35/12»²⁴⁹.

Плата за не связанное с перевозочным процессом нахождение порожних вагонов на железнодорожных путях общего пользования (вне перевозочного процесса) определяется по ставкам, дифференцированным в зависимости от длины вагонов, а также основания нахождения порожних вагонов на железнодорожных путях общего пользования по ставкам, установленным в таблице 4, которые являются предельными максимальными. Снижение предельных максимальных ставок платы допускается на недискриминационных условиях для пользователей услугами железнодорожного транспорта, не создавая преимуществ конкретным пользователям услугами железнодорожного транспорта. Информация об условиях снижения предельных максимальных ставок платы должна быть доступна пользователям услугами железнодорожного транспорта.

Заключение договора осуществляется в соответствии с Типовой формой договора, утвержденной в качестве Приложения к распоряжению ОАО «РЖД» от 31 декабря 2015 г. № 3200р.

В Типовой форме договора определяются основные используемые при заключении договора термины. Так, отстой определяется как согласованное с ОАО «РЖД» нахождение порожних грузовых вагонов на железнодорожных путях общего пользования (вне перевозочного процесса);

вагоны – порожние грузовые вагоны, не принадлежащие ОАО «РЖД» и временно не используемые для перевозки грузов;

станции отстоя – железнодорожные станции, принадлежащие ОАО «РЖД», открытые и не открытые для выполнения грузовых операций в соответствии с Тарифным руководством № 4 «Алфавитный список железнодорожных станций», на которых возможен отстой вагонов Клиента;

²⁴⁹ СПС «Гарант».

пути отстоя – железнодорожные пути общего пользования станции отстоя.

Анализ распоряжения ОАО «РЖД» от 31 декабря 2015 г. № 3200р в совокупности с содержанием Типовой формы договора на оказание услуг по согласованному с ОАО «РЖД» нахождению порожних грузовых вагонов на железнодорожных путях общего пользования (вне перевозочного процесса) позволяет сделать вывод, что Типовая форма договора содержит императивные нормы, не подлежащие изменению при формулировании сторонами условий конкретного договора. Заключение конкретных договоров регулируется правилами, содержащимися в рассматриваемом Распоряжении ОАО «РЖД», и Типовой формой. Так, в п. 17 Распоряжения установлено, что указанные в Технологии требования, касающиеся обязанностей и ответственности Клиента, должны содержаться в договорах на оказание услуг по согласованному с ОАО «РЖД» нахождению порожних грузовых вагонов на железнодорожных путях общего пользования (вне перевозочного процесса), заключаемых между ОАО «РЖД» в лице ТЦФТО (ЦФТО) и Клиентом.

Таким образом, Типовая форма договора на оказание услуг по согласованному с ОАО «РЖД» нахождению порожних грузовых вагонов на железнодорожных путях общего пользования (вне перевозочного процесса) является стандартной формой и может быть принята оператором или иным клиентом не иначе как путем присоединения к предложенному договору в целом. Исходя из изложенного, рассматриваемый договор следует считать договором присоединения, поскольку он содержит все признаки договора присоединения, предусмотренные ст. 428 ГК РФ.

Сторонами договора является ОАО «РЖД», от лица которого действует Территориальный центр фирменного транспортного обслуживания – ТЦФТО – и оператор или иной клиент.

Согласно п. 2.1 Типовой формы предметом договора является возмездное оказание ОАО «РЖД» услуг клиенту по согласованному нахождению вагонов клиента на путях отстоя станции отстоя. Порядок и сроки направления, согласования заявки определяются непосредственно распоряжением ОАО «РЖД» от 31 декабря 2015 г. № 3200р.

Услуга оказывается при наличии технологических возможностей на основании заявки клиента на отстой вагонов, оформленной по форме, являющейся приложением к типовой форме договора, направленной в ТЦФТО по месту нахождения предполагаемой станции отстоя, подписанной с применением электронной подписи, с указанием станции отправления вагонов и станции отстоя, срока отстоя на путях общего пользования, а также количества и номеров вагонов, которые будут одновременно направлены в отстой и согласованной с Дирекцией управления движением ОАО «РЖД».

Согласно заключенному договору клиент обязуется представлять в ОАО «РЖД» заявку по установленной форме в срок не менее чем за 5 (пять) календарных дней до планируемой даты отправления вагонов на станцию отстоя. Заявка подаётся на вагоны (партию вагонов), которые будут единовременно отправлены со станции дислокации на станцию отстоя, и должна содержать номера вагонов. При необходимости продолжения оказания услуги на станции отстоя, в срок не менее 5 (пяти) календарных дней до планируемой даты окончания срока оказания услуги, указанной в согласованной ОАО «РЖД» заявке, клиент представляет в ОАО «РЖД» в аналогичном порядке заявку, содержащую продлённый срок оказания услуги на станции отстоя. При этом на клиента возлагается обязанность по оформлению накладных при перевозке порожних вагонов на станцию отстоя и со станции отстоя.

Оказанная услуга оформляется актом по специальной утвержденной ОАО «РЖД» форме, также составляется накопительная ведомость.

Клиент несет также иные обязанности, в частности, он обязан оплачивать причитающиеся ОАО «РЖД» платежи, связанные с оказанием услуги (в том числе сбор за маневровую работу в случае вывода из отстоя по причинам, не зависящим от ОАО «РЖД», отдельных вагонов или групп вагонов, не соответствующих величине прибывавших на станцию отстоя групп).

Следует отметить, что ответственность за сохранность вагонов, находящихся на путях отстоя станции отстоя, несет клиент, а не ОАО «РЖД», что является одним из основных отличий данного договора от договора хранения.

В свою очередь, ОАО «РЖД» обязуется:

- принимать к рассмотрению заявки, в том числе на продление срока отстоя вагонов, переданные и оформленные клиентом посредством электронного документооборота, и в срок не более 3 (трёх) календарных дней с момента получения заявки уведомлять Клиента о результатах её рассмотрения (согласовано/не согласовано) в информационных системах или посредством электронных средств связи;

- при согласовании заявки на указанной клиентом в заявке железнодорожной станции оказывать клиенту услугу в течение срока, предусмотренного согласованной с ОАО «РЖД» заявкой;

- при отсутствии технологических возможностей размещения вагонов на указанной Клиентом в Заявке железнодорожной станции, либо продления срока отстоя вагонов на станции отстоя, предлагать (при наличии технической и технологической возможности) пути отстоя на другой железнодорожной станции, возможности которой позволяют разместить вагоны на железнодорожных путях общего пользования в количестве и на срок, указанные в заявке;

- ежемесячно, в срок до 3 (третьего) числа месяца, следующего за отчётным, формировать Акт и накопительную ведомость.

В Типовой форме рассматриваемого договора в п. 3.3. содержится положение о том, что ОАО «РЖД» имеет право при возникновении необходимости освобождения занятых путей отстоя направлять Клиенту уведомление о необходимости отстоя вагонов Клиента на другой станции. Данное положение вне связи с правилами, содержащимися в распоряжении ОАО «РЖД» от 31 декабря 2015 г. № 3200р, можно рассматривать в качестве одностороннего изменения договора, нарушающего интересы клиента. Однако в указанном Распоряжении в п. 7 разъясняется, что понимается под технологической необходимостью, при возникновении которой клиенту направляется уведомление о необходимости передислокации его вагонов на другую станцию. В качестве таких обстоятельств названы ликвидация последствий стихийных бедствий, производство восстановительных и иных неотложных нужд и др. При принятии такого решения ОАО «РЖД» обязано обосновать свое решение.

В Распоряжении ОАО «РЖД» определены моменты начала и окончания периода отстоя вагонов на соответствующем железнодорожном пути. Началом периода отстоя вагонов считаются зафиксированные в АС ЭТРАН дата и время (в часах) прибытия вагона на станцию отстоя, а окончанием периода отстоя вагонов считаются зафиксированные в АС ЭТРАН дата и время (часы) приёма вагона к перевозке на станции отстоя, открытой для выполнения грузовых операций, в том числе при фактическом отстое на станции, не открытой для выполнения грузовых операций. Аналогичные положения включены в п.4.1 Типовой формы договора.

Как уже указывалось, за нахождение вагонов на путях отстоя ОАО «РЖД» взимает плату по ставкам таблицы N 4 Тарифного руководства, утверждённого приказом ФСТ России от 29 апреля 2015 года № 127-т/1. Согласно таблице № 4 Тарифного руководства плата, определяется по ставкам, дифференцированным в зависимости от длины вагонов, а также основания нахождения порожних вагонов на железнодорожных путях

общего пользования по ставкам, установленным в таблице 4, которые являются предельными максимальными. Снижение предельных максимальных ставок платы допускается на недискриминационных условиях для пользователей услугами железнодорожного транспорта, не создавая преимуществ конкретным пользователям услугами железнодорожного транспорта. Информация об условиях снижения предельных максимальных ставок платы должна быть доступна пользователям услугами железнодорожного транспорта.

Начисление платы производится в соответствии с порядком, установленным Тарифным руководством.

Расчёты за оказанные услуги осуществляются в соответствии с условиями договора на организацию расчётов с применением ЕЛС, т.е. в заключенном договоре указывается номер договора на организацию расчётов, дата его заключения и код плательщика.

В договоре содержится подробный порядок оплаты оказываемых услуг.

Имущественная ответственность за неисполнение или ненадлежащее исполнение договорных обязательств устанавливается в договорах в соответствии с положениями п.6 Типовой формы договора.

Так, за нарушение сроков отправления вагонов и нахождение вагонов на путях отстоя сверх срока, согласованного в заявке, Клиент уплачивает ОАО «РЖД» штраф в размере, аналогичном пятикратному размеру суточной ставки платы, установленной в Таблице № 4 Тарифного руководства, за каждые сутки нахождения на путях отстоя каждого вагона сверх срока отстоя, указанного в Заявке. При этом начало отстоя сверх согласованного Заявкой срока – 00 час. 01 мин. суток, следующих за сутками окончания отстоя по согласованной Заявке.

За нарушение Клиентом сроков, согласованных ОАО «РЖД» Заявок на отстой вагонов (за вывод Клиентом вагонов из отстоя, ранее согласованного в Заявке срока), или ненаправление вагонов в отстой по согласованной

Заявке Клиент дополнительно уплачивает ОАО «РЖД» штраф в размере, аналогичном суточной ставке платы, установленной в Таблице №4 Тарифного руководства, за каждый вагон, не направленный в отстой или выведенный из отстоя ранее срока, указанного в Заявке.

Следует отметить, что имущественной ответственности за нарушение обязательств по договору ОАО «РЖД» в Типовой форме не предусмотрено, что нарушает баланс интересов сторон.

В заключаемом договоре предусмотрено, что каждая из сторон не несет ответственности перед другой стороной при наступлении обстоятельств непреодолимой силы, которые подтверждаются свидетельством, выданным Торгово-промышленной палатой или другим компетентным органом. Данное условие свидетельствует, что стороны несут имущественную ответственность в соответствии с п. 3 ст.401 Гражданского кодекса РФ.

Договор заключается, как правило, на один год с автоматической пролонгацией, рассматриваемый договор заключается, как правило, на один год с автоматической пролонгацией, если ни одна из сторон не заявит другой стороне о намерении расторгнуть договор в срок не позднее 30 (тридцати) календарных дней до даты окончания срока действия договора.

В заключаемых договорах предусматривается условие о праве каждой из сторон отказаться от исполнения договора в одностороннем порядке.

Сторона, решившая расторгнуть договор, должна направить письменное уведомление о дате расторжения настоящего договора другой стороне не позднее, чем за 30 календарных дней до предполагаемой даты расторжения.

Отсутствие законодательного регулирования рассматриваемого договора обуславливает необходимость определения его правовой природы. Возможность заключения такого договора была предусмотрена еще в Правилах оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденных

Постановлением Правительства РФ от 20 ноября 2003 г. № 703 «Об утверждении Правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования».

Еще до принятия действующего в настоящее время Распоряжения ОАО «РЖД» от 31 декабря 2015 г. № 3200р «Об утверждении и вводе в действие технологии оказания услуги по согласованному с ОАО «РЖД» нахождению порожних грузовых вагонов на железнодорожных путях общего пользования (вне перевозочного процесса)» в действовавшем ранее Распоряжении ОАО «РЖД» от 22 июня 2010 г. №1330р «Об утверждении и вводе в действие технологии оказания услуги по временному размещению (отстоя) порожних вагонов, принадлежащих юридическим и физическим лицам на праве собственности и ином праве» рассматриваемый договор определялся как договор на оказание услуг по временному размещению (отстоя) порожних вагонов на путях общего пользования. Условия заключаемых договоров ОАО «РЖД» с операторами формулировались в полном соответствии с данным документом²⁵⁰. По существу, единственным отличием заключенных договоров от ныне действующего порядка являлось определение ОАО «РЖД» договорного сбора за оказанную услугу, что справедливо подвергалось критике. Так, Ю. Квитко писал о необходимости разработки и утверждения тарифа на услугу по размещению порожних вагонов на инфраструктуре общего пользования²⁵¹, что обосновано, поскольку ОАО «РЖД» является естественным монополистом, и взимаемые им тарифы и сборы должны регулироваться государством.

следует отметить, что рассматриваемые в судах споры по исполнению данного договора показали, что ответственность за сохранность вагонов, находящихся на путях отстоя станции отстоя, несет клиент. Так, при рассмотрении спора в кассационной инстанции Федеральный арбитражный

²⁵⁰ К примеру, Договор № 625/№ ГК-482 от 6 сентября 2011 г. с ОАО «ВГК».

²⁵¹ Квитко Ю. Пассажирыские перевозки: социальная значимость против экономической логики? // Саморегулирование & Бизнес. 2014. № 6. С.10.

суд Восточно-Сибирского округа от 2 августа 2011 г. № Ф02-3122/11 по делу № А78-5525/2010 по ненадлежащему исполнению договора по использованию железнодорожным путем для отстоя вагонов суд сделал вывод о том, что суды первой и апелляционной инстанций правильно установили, что заключенный сторонами договор является договором возмездного оказания услуг, регулируемым нормами главы 39 ГК РФ, согласно которому исполнитель обязуется по заданию заказчика оказать услуги (совершить определенные действия или осуществить определенную деятельность), а заказчик обязуется оплатить эти услуги в сроки и в порядке, которые указаны в договоре. Заказчик обязан оплатить оказанные ему услуги в сроки и в порядке, указанные в договоре возмездного оказания услуг (пункт 1 статьи 781 Гражданского кодекса Российской Федерации)²⁵².

В научной литературе рассматриваемому договору не уделено внимания.

Договор на оказание услуг по нахождению порожних грузовых вагонов на железнодорожных путях общего пользования имеет сходство с некоторыми видами договоров. Так, размещение грузовых вагонов на железнодорожных путях ОАО «РЖД» могло бы рассматриваться как хранение вагонов, но согласно ст. 886 ГК РФ хранитель обязуется хранить вещь и вернуть ее в сохранности. В рассматриваемом договоре обязанность по сохранности вагонов несет заказчик, и ОАО «РЖД» не возвращает выпускаемые из отстоя вагоны в пункт назначения. Не может быть квалифицирован рассматриваемый договор и в качестве договора аренды железнодорожного пути общего пользования, поскольку правила о договоре аренды, содержащиеся в главе 34 ГК РФ, не отражают существо рассматриваемого и не подлежат применению. Так, существенным условием договора аренды согласно ст. 607 ГК РФ является идентификация передаваемого в аренду объекта, тогда как ОАО «РЖД» согласно

²⁵² СПС «Гарант».

заключенному договору на оказание услуг по нахождению порожних грузовых вагонов на железнодорожных путях общего пользования имеет право изменить железнодорожный путь отстоя вагонов заказчика в пределах железнодорожной станции, поскольку это не имеет для заказчика существенного значения. Не может применяться к рассматриваемому договору и целый ряд иных правил о договоре аренды (ст.611, 616, 619 и др.).

Таким образом, анализ содержания договора на оказание услуг по нахождению порожних грузовых вагонов на железнодорожных путях общего пользования, судебной практики позволяют сделать вывод, что анализируемый договор подпадает под действие главы 39 ГК РФ, то есть относится к договору возмездного оказания услуг, но имеет специфические признаки, обусловленные сферой его применения.

Учитывая возросшее значение данного договора, представляется, что правила о нем должны найти отражение в законодательстве о железнодорожных перевозках.

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

Поскольку основным видом имущества оператора железнодорожного подвижного состава являются вагоны и контейнеры, операторы должны обеспечить их сохранность и надлежащее техническое содержание с целью обеспечения безопасности перевозки груза и инфраструктуры железнодорожного транспорта. Обеспечение сохранности перевозимых грузов предполагает возложение обязанности на оператора по поддержанию технической и коммерческой исправности предоставляемых вагонов и контейнеров для перевозки грузов железнодорожным транспортом.

В соответствии с внесенными Федеральным законом от 31 декабря 2014 г. № 503-ФЗ изменениями и дополнениями в УЖТ РФ получатель вправе отказаться от приема порожнего грузового вагона, прибывшего под

погрузку конкретного груза, если такой вагон не может быть использован под погрузку этого груза по причине технической неисправности или непригодности в коммерческом отношении (п.3 ст.36). Специфика услуг по предоставлению юридическим и физическим лицам вагонов и контейнеров так или иначе связана с железнодорожными путями, что накладывает определенный правовой отпечаток на все договоры, заключаемые операторами, как находящимися в орбите ОАО «РЖД», так и операторами, которые не находятся в корпоративной зависимости от ОАО «РЖД». Для договоров, заключаемых операторами с клиентами, характерно возложение на них обязанности обеспечения сохранности перевозимых грузов, что предполагает техническую и коммерческую исправность предоставляемых операторами вагонов и контейнеров. На операторе как собственнике вагонов и контейнеров в соответствии со ст. 210 ГК РФ лежит бремя содержания его имущества. Если вагонами и контейнерами оператор владеет на праве аренды, он также в соответствии с п. 3 ст. 616 ГК РФ обязан поддерживать имущество в исправном состоянии.

Нормативная правовая база проведения ремонта вагонов и контейнеров достаточно обширна и включает значительное количество документов, разработанных и утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества с целью унификации требований к железнодорожному подвижному составу для перевозок грузов на территории Содружества.

Так, Протоколом от 5-7 мая 2014 г. № 69 Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества утвержден Перечень основных неисправностей грузовых вагонов; Протоколом от 16-17 октября 2012 г. № 57 – Положение о системе технического обслуживания и ремонта грузовых вагонов, допущенных в обращение на железнодорожные пути общего пользования в международном сообщении; Протоколом от 18-19 мая 2011 г. № 54 – Руководящий документ «Руководство по капитальному

ремонту грузовых вагонов»; Протоколом от 21-22 октября 2014 г. № 61 – Руководство по текущему отцепочному ремонту РД 32 ЦВ-56-97; Протоколом от 4-5 ноября 2015 г. №63 – Правила технического обслуживания и текущего отцепочного ремонта вагонов-термосов N 70-2014 ПКБ ЦВ и др. Приказом МПС РФ от 21 августа 1998 г. № ЦВ-587 утверждено «Руководство по деповскому ремонту грузовых вагонов»; от 20 ноября 2007 г. № 627 – «Руководство по капитальному ремонту вагонов». ОАО «РЖД» разрабатывает и утверждает документы по проведению различных видов ремонта вагонов вагоноремонтными организациями, входящими в холдинг. Распоряжением ОАО «РЖД» от 21 мая 2010 г. № 1078р утверждено Руководство по деповскому ремонту РД 32 ЦВ 587 - 2009 грузовых вагонов железных дорог колеи 1520 мм; от 20 ноября 2007 г. № 2194р – «Руководство по капитальному ремонту грузовых вагонов железных дорог колеи 1520 мм» и иные.

Неисправными считаются вагоны, которые по своему техническому состоянию не могут быть допущены к эксплуатации на железнодорожные пути общего пользования.

Неисправности грузовых вагонов и контейнеров подразделяются на три группы:

- технологическая – неисправности, связанные с качеством изготовления или выполнения плановых и внеплановых ремонтов вагонов, а также с недостатками подготовки вагонов к перевозкам;

- эксплуатационная – неисправность, вызванная естественным износом деталей и узлов вагона в процессе его эксплуатации или произошедшая по причинам, не связанным с низким качеством изготовления или планового ремонта вагона.

Соответственно для устранения неисправностей проводятся различные виды ремонта, понятие и назначение которых определено в Положении о системе технического обслуживания и ремонта грузовых вагонов,

допущенных в обращение на железнодорожные пути общего пользования в международном сообщении, утвержденном Протоколом Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества от 16-17 октября 2012 г. № 57²⁵³. Виды ремонта подразделяются на текущий отцепочный (ТР), деповской (ДР) и капитальный (КР).

Текущий отцепочный ремонт вагона (ТР) – ремонт, выполняемый для обеспечения или восстановления работоспособности вагона с заменой или восстановлением отдельных составных частей, отцепкой от состава или группы вагонов, переводом в нерабочий парк и подачей на специализированные пути.

По состоянию грузового вагона, месту обнаружения его отказа и отцепки, текущий отцепочный ремонт подразделяется:

- текущий отцепочный ремонт вагона (ТР-1) – ремонт порожнего вагона, выполняемый при его подготовке к перевозке с отцепкой от состава или группы вагонов;

- текущий отцепочный ремонт вагона (ТР-2) – ремонт с целью восстановления работоспособности груженого или порожнего вагона, с отцепкой от транзитных и прибывших в разборку поездов или сформированных составов.

Деповской ремонт вагона (ДР) – ремонт, выполняемый для восстановления исправности и частичного восстановления ресурса вагона с заменой или восстановлением составных частей ограниченной номенклатуры и контролем технического состояния составных частей.

Капитальный ремонт вагона (КР) – ремонт, выполняемый для восстановления исправности полного или близкого к полному восстановлению ресурса вагона с заменой или восстановлением любых его частей, включая базовые.

²⁵³ Официально не опубликован. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

Капитальный ремонт может проводиться с продлением срока службы (КРП). Текущий отцепочный ремонт (ТР-1 и ТР-2) является неплановым видом ремонта, постановка на который осуществляется без предварительного назначения по техническому состоянию вагона. Различие этих двух ремонтов состоит в объемах выполняемых работ, а также в том, что ремонт ТР-1 проводится при подготовке вагона к погрузке, то есть когда вагон находится в порожнем состоянии.

Деповской (ДР) и капитальный (КР) ремонты являются плановыми видами, постановка вагонов на которые осуществляется по установленным правилам.

Капитальный ремонт с продлением срока службы является неплановым видом ремонта и выполняется по техническим решениям, техническим условиям, техническим условиям с модернизацией.

По плановым видам ремонта установлены нормативы периодичности их проведения.

Договоры, заключаемые оператором, по проведению ремонта различаются в зависимости от сложности ремонта и целей его проведения. Как отмечает Ю.В. Романец, специфика юридического нормирования правоотношений обуславливается экономическими особенностями выполняемой работы²⁵⁴.

Анализ арбитражных дел и договорной практики операторов позволяют выделить следующие договоры на ремонт грузовых вагонов:

- договор текущего отцепочного ремонта;
- договор деповского ремонта;
- договор капитального ремонта;
- договор на модернизацию грузовых вагонов с продлением срока службы.

²⁵⁴ Романец Ю.В. Система договоров в гражданском праве России. М.: Юристъ, 2001. С. 119.

Давая общую характеристику указанных договоров, следует отметить, что данные договоры являются одним из видов договора подряда (параграф 1 главы 37 Гражданского кодекса РФ). Они, как правило, объемны по содержанию, поскольку в договоре деповского ремонта определяется, какие работы выполняются из материалов подрядчика – вагонных ремонтных компаний и их филиалов, какая сторона выполняет работы по погрузке (выгрузке) узлов, деталей и колесных пар заказчика при поставке их для ремонта и при вывозе металлолома и иные условия. В договоре также определяется обязанность подрядчика по подаче грузовых вагонов с железнодорожных путей общего пользования на тракционные пути депо подрядчика, а также после ремонта и уборки грузовых вагонов с тракционного пути депо подрядчика на железнодорожные пути общего пользования.

Выполненные ремонтные работы на грузовом вагоне, их цена, а также стоимость запасных частей отражаются в расчетно-дефектной ведомости на ремонт вагона по согласованной с заказчиком форме. В договоре устанавливается ответственность сторон за нарушение обязательств.

Договоры текущего отцепочного и планового ремонта оператор железнодорожного подвижного состава заключает с вагоноремонтными организациями либо с ОАО «РЖД», филиалами которого являются вагонные депо, производящие необходимые ремонтные работы.

В соответствии с заключенным договором на текущий отцепочный ремонт оператор (заказчик) поручает и обязуется оплатить, а подрядчик принимает на себя обязанность производить текущий отцепочный ремонт вагонов, принадлежащих заказчику. Подрядчик производит ремонт с использованием собственного оборотного запаса узлов и деталей (т.е. иждивением подрядчика), а также обязуется обеспечить ответственное хранение забракованных узлов и деталей, образовавшихся в процессе производства текущего отцепочного ремонта.

Подрядчик обязуется произвести ремонт грузовых вагонов и обеспечить качество выполнения работ в соответствии с требованиями действующих нормативных документов МПС России и ОАО «РЖД». Подрядчик предоставляет заказчику гарантию на фактически выполненные работы по текущему отцепочному ремонту в объеме, предусмотренным Руководством, утвержденным МПС России от 2 сентября 1997 г № РД 32 ЦВ-056-97, до следующего планового ремонта грузового вагона или до выполнения заданного объема перевозок по пробегу при соблюдении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных МПС России от 26 мая 2000 г. № ЦРБ-756.

Заказчик в свою очередь обязуется оплатить произведенный ремонт грузовых вагонов и осуществить оплату железнодорожного тарифа по доставке вагонов в соответствующее депо, а после осуществления ремонта – до станции назначения. Стоимость выполняемых работ устанавливается в соответствии с Прейскурантом цен на работы, являющимся неотъемлемой частью договора.

Стороны согласовывают в договоре перечень документов, наличие которых является основанием для оплаты выполненных работ.

В договоре устанавливается срок проведения ремонтных работ.

Сдача приемки выполненных работ грузовых вагонов производится путем подписания сторонами акта выполненных работ.

Отцепка грузовых вагонов в ремонт оформляется подрядчиком документом, называемым уведомлением формы ВУ-23М, а выпуск вагонов из ремонта – уведомлением формы ВУ-36М, в котором указывается факт произведенного ремонта, место, время, дата постановки в ремонт и дата выпуска из ремонта.

Стороны устанавливают в заключаемом договоре текущего отцепочного ремонта неустойку за просрочку оплаты выполненных работ и за нарушение сроков проведения ремонта грузовых вагонов.

Одним из актуальных вопросов, возникающих при рассмотрении арбитражных споров, связанных с ремонтом грузовых вагонов, является вопрос о том, какой срок исковой давности должен применять заказчик по договору планового ремонта вагонов к подрядчику о возмещении убытков, вызванных устранением дефектов вагонов, выявленных в процессе перевозки при передаче неисправных вагонов в текущий отцепочный ремонт. В Обзоре судебной практики Верховного Суда РФ разъяснено, что для требований заказчика, предъявляемых к подрядчику в связи с ненадлежащим качеством работы, выполненной по договору подряда, п. 1 ст. 725 ГК РФ установлен специальный срок исковой давности, который составляет один год. В случаях, когда факт ненадлежащего выполнения работ по договору планового ремонта выявляется в процессе перевозки и дефект устраняется перевозчиком в целях обеспечения безопасности движения транспорта (текущий отцепочный ремонт), последний действует в том числе в интересах заказчика (владельца вагонов), обеспечивая выполнение им обязанности по содержанию имущества и предотвращению возможного причинения вреда в результате неисправности вагонов. По этой причине заказчик (владелец вагонов) не может отказаться от работ по текущему отцепочному ремонту и должен нести расходы по их оплате. Передавая заказчику вагоны, которые не могут быть использованы в процессе транспортировки грузов, подрядчик по договору планового ремонта нарушает предусмотренную п. 1 ст. 721 ГК РФ обязанность по передаче заказчику результата работ, пригодного для обычного использования.

Если подрядчик не устранил недостатки вагонов, которые он должен был выявить по договору планового ремонта, и в результате заказчик был вынужден оплатить текущий отцепочный ремонт, подрядчик нарушил обязанность по производству работ соответствующего качества. Следовательно, к предъявленному в последующем требованию заказчика к подрядчику, выполнявшему плановый ремонт вагонов, о возмещении

убытков, вызванных устранением дефектов вагонов, выявленных в процессе перевозки, применяется специальный срок исковой давности, установленный п. 1 ст. 725 ГК РФ (один год)²⁵⁵.

При проведении текущего ремонта ТР-2 выполняются не только работы по устранению неисправностей вагонов, но и работы по контролю технического состояния вагона – контрольно-регламентные работы.

По мнению Президиума ВАС РФ, выраженному в постановлении Президиума ВАС РФ от 12 февраля 2013 г. № 8775/12 по делу № А51-15931/2011, контрольно-регламентные работы, связанные с устранением в текущем отцепочном ремонте некачественного планового ремонта, в соответствии со ст.210 ГК РФ должен оплачивать собственник железнодорожного подвижного состава как несущий бремя содержания принадлежащего ему имущества²⁵⁶. На основании этой правовой позиции ВАС РФ стали основывать свои решения по спорам, связанным с ремонтом грузовых вагонов²⁵⁷.

Вместе с тем, в случае признания проведения некачественного планового ремонта собственник (владелец) грузовых вагонов устраняет выявленные неисправности в рамках текущего отцепочного ремонта. Согласно п.2.4 Руководства по текущему отцепочному ремонту РД 32 ЦВ-56-97, утвержденного Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества протоколом от 22-24 октября 2014 г. №61, контрольно-регламентные работы являются обязательными и должны быть проведены независимо от причины поступления вагона в текущий отцепочный ремонт. Таким образом, контрольно-регламентные работы проводятся не для восстановления естественного износа вагона, как указал

²⁵⁵ См.: Обзор судебной практики Верховного Суда Российской Федерации, утвержденный Президиумом Верховного Суда Российской Федерации от 6 июля 2016 г. № 2 (2016). // СПС «КонсультантПлюс».

²⁵⁶ СПС «Гарант».

²⁵⁷ См.: Постановление Арбитражного суда Московского округа от 31 марта 2015 г. № Ф05-2563/15 по делу № А40-34944/2014 // СПС «Гарант».

Президиум ВАС РФ в вышеуказанном постановлении, а для соблюдения процедуры проведения текущего отцепочного ремонта, поскольку вагоноремонтные предприятия несут гарантийную ответственность за выполненный ремонт. К данному выводу пришел Арбитражный суд Московского округа²⁵⁸.

Следует сказать, что позднее Верховным Судом РФ была пересмотрена правовая позиция ВАС РФ²⁵⁹. При рассмотрении кассационной жалобы истца АО «ОТЭКО» на решение Арбитражного суда города Москвы от 1 июля 2014 г. по делу № А40-29049/2014 по иску истца к ОАО «Вагонная ремонтная компания-1» было установлено, что между сторонами заключен договор на плановые виды ремонта грузовых вагонов от 1 августа 2011 г. N 185, в соответствии с которым общество «ОТЭКО» (заказчик) поручает и обязуется оплатить, а общество «ВРК-1» (подрядчик) принимает на себя обязательства производить плановые виды ремонта (деповской, капитальный) грузовых вагонов.

В рамках договора был выполнен деповской ремонт грузовых вагонов в вагоноремонтном депо общества «ВРК-1». Общество «ОТЭКО» оплатило в полном объеме ремонтные работы.

По условиям пункта 6.1 договора на выполненные работы по деповскому и капитальному ремонту грузовых вагонов установлен гарантийный срок до следующего планового ремонта, начиная с даты оформления уведомления о приемке грузовых вагонов из ремонта формы ВУ-36М. Однако в течение установленного гарантийного срока вагоны были отцеплены представителями ОАО «РЖД» в текущие отцепочные ремонты по технологическим неисправностям, предусмотренным Классификатором основных неисправностей грузовых вагонов (КЖА 2005 04). Выявленные

²⁵⁸ Постановление Арбитражного суда Московского округа от 4 февраля 2015г. по делу № 1085/ЦДИ-2011 // СПС «Гарант».

²⁵⁹ Определение Верховного Суда РФ от 07.08.2015 № 305-ЭС15-2566 по делу № А40-29049/2014 // Документ не опубликован. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

неисправности были устранены истцом самостоятельно за свой счет согласно пунктам 6.2, 6.4 договора.

Расходы общества «ОТЭКО» по устранению технологических дефектов, возникших вследствие некачественно проведенных плановых ремонтов вагонов, составили 349 405 рублей 96 копеек.

Направленные в адрес общества «ВРК-1» претензии оставлены без удовлетворения.

Принимая решение о частичном удовлетворении иска, суды руководствовались статьями 15, 393 ГК РФ. При этом сделан вывод о неправомерности включения в состав убытков стоимости контрольно-регламентных работ в сумме 21 856 рублей, поскольку эти работы связаны с восстановлением естественного износа вагонов, который они получают в обычных условиях эксплуатации.

Данный вывод судов является ошибочным, так как согласно Классификатору основных неисправностей грузовых вагонов (КЖА 2005 04) основаниями для проведения текущих отцепочных ремонтов (ТР-2) вагонов явились технологические неисправности, причиной которых послужил некачественно выполненный деповской ремонт.

Поскольку выявленные случаи по ремонту вагонов являются гарантийными, а со стороны подрядчика имело место ненадлежащее исполнение договорных обязательств (некачественное выполнение деповского ремонта грузовых вагонов), заказчик в силу статьи 15 ГК РФ вправе требовать возмещения в полном объеме своих расходов за проведенные текущие ремонты указанных вагонов.

Общая сумма убытков, возникших в связи с устранением дефектов, выявленных в период гарантийного срока, составила 349 405 рублей 96 копеек, что подтверждается представленными в материалы дела актами выполненных работ/оказанных услуг, платежными поручениями, счетами-фактурами.

Стоимость текущих ремонтов включает в том числе стоимость контрольно-регламентных операций, поскольку в соответствии с пунктом 2.4 Руководства по текущему отцепочному ремонту РД 32 ЦВ-056-97 при текущем отцепочном ремонте контрольные и регламентные работы являются обязательными и должны быть проведены вне зависимости от причины поступления вагона в текущий отцепочный ремонт.

Верховным Судом РФ сделан вывод, что контрольно-регламентные работы проводятся не для восстановления естественного износа вагона, а для соблюдения процедуры проведения текущего отцепочного ремонта, поскольку эксплуатационное вагонное депо несет гарантийную ответственность за выполненный ремонт.

При необходимости проведения деповского и капитального ремонта зачастую операторами заключается один договор, обозначаемый как договор на плановые виды ремонта грузовых вагонов (к примеру, договор между ОАО «ВГК» и ОАО «Вагонная ремонтная компания-3» от 1 сентября 2011 г. №129/ВГК-401; договор между ОАО «ПГК» и ЗАО «Кав-Транс» от 7 апреля 2011 г. № Д/ВТ-245/11; Между ОАО «ПГК» и ОАО «Вагонная ремонтная компания-2» от 1 июля 2011 г. №1-Д), в котором предусматривается, что подача грузовых вагонов в ремонт осуществляется по согласованным сторонами месячным планам-графикам, указываются сроки проведения деповского и капитального ремонта и гарантийные обязательства подрядчика²⁶⁰.

Наиболее часто между заказчиком и подрядчиком возникают споры, связанные с некачественным проведением планового ремонта, поэтому большое значение имеют согласованные при заключении договора сторонами условия по установлению гарантийных обязательств на выполненные работы по деповскому и капитальному ремонту, надлежащее оформление наступления гарантийного случая в связи с ненадлежащим

²⁶⁰ СПС «Гарант».

ремонтom вагонов, порядок устранения последствий ненадлежащего планового ремонта и пр. Заключаемые на практике договоры на проведение планового ремонта составляются в соответствии с правилами ГК РФ о договоре подряда и согласованными сторонами в договоре условиями, обусловленными спецификой проводимых ремонтных работ. Так, в договорах предусматривается, что гарантийный срок на выполненные работы по ремонту грузовых вагонов устанавливается до следующего планового ремонта, при условии соблюдения правил эксплуатации и технического содержания грузовых вагонов. Срок гарантийной ответственности предприятия подрядчика исчисляется с даты оформления уведомления о приемке грузовых вагонов из ремонта ВУ-36М.

При обнаружении в течение гарантийного срока дефектов, возникших вследствие некачественно выполненного планового ремонта, договором заказчику предоставляется право самостоятельно решить, в каких ремонтных организациях будут устранены выявленные дефекты. Наличие и причины возникновения дефектов в период действия гарантийного срока фиксируются в соответствии с действующими на железной дороге правилами – в акте формы ВУ-41М. При этом работы по устранению дефекта, возникшего в течение гарантийного срока, оплачивает заказчик, который затем предъявляет претензию подрядчику с требованием о возмещении понесенных расходов.

Определенными особенностями обладают договоры на проведение ремонта с продлением срока службы. При истечении сроков службы подвижного состава, предусмотренных Положением о системе технического обслуживания и ремонта грузовых вагонов, допущенных в обращение на железнодорожные пути общего пользования в международном сообщении, утвержденным протоколом Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества от 16-17 октября 2012 года № 57, а также техническими условиями заводов-производителей собственник

подвижного состава принимает решение об исключении и списании вагона или в случае технической возможности и целесообразности принимает решение о продлении срока службы вагона путем осуществления ремонта.

Ремонт, в том числе с целью продления срока службы – это восстановление неисправности и (или) работоспособности железнодорожного подвижного состава или его составных частей и (или) восстановление их ресурса.

Заключению договора на проведение ремонта с продлением срока службы предшествует обязательное проведение специализированной организацией или ремонтной организацией технического диагностирования вагонов, проводимого на договорной основе. Для проведения подобных работ к организациям предъявляются публично-правовые требования: получение свидетельства на право проведения работ по техническому диагностированию с целью продления срока службы грузовых и изотермических вагонов, выданное Комиссией Совета по железнодорожному транспорту полномочных специалистов вагонного хозяйства железнодорожных администраций. Кроме того, данные организации включаются в специальный Перечень организаций, имеющих право на проведение работ по техническому диагностированию с целью продления срока службы грузовых и изотермических вагонов.

Целью проводимого организацией-исполнителем комплекса работ по техническому диагностированию вагонов является определение возможности продления их службы. По результатам технического диагностирования организация-исполнитель подготавливает Техническое решение об установлении нового назначенного срока службы вагонов с указанием необходимого вида ремонта.

Ремонтные предприятия, выполняющие работы на основании технического решения, выданного специализированной организацией-исполнителем, несут ответственность за полноту и качество выполненного

вида ремонта, определенного организацией-исполнителем, что установлено Положением о системе технического обслуживания и ремонта грузовых вагонов.

Ремонтное предприятие направляет в Информационно-вычислительный центр железнодорожных администраций (ИВЦ ЖА) информацию о продлении срока службы вагона в составе сообщения 1354 о выпуске вагона из ремонта. Все документы, на основании которых вагону продлен срок службы (оригинал Технического решения, акт по специальной форме, уведомление формы ВУ-36, квитанция о приеме ИВЦ ЖА электронного сообщения 1354 и др.), хранятся на ремонтном предприятии до истечения назначенного срока службы вагона.

Документы, подтверждающие выполнение работ по продлению срока службы, собственник вагона направляет в железнодорожную администрацию (владельцу инфраструктуры) приписки вагона, которая, в свою очередь, направляет заявку в адрес ИВЦ ЖА для внесения изменений в АБД ПВ.

Изучение заключаемых на практике договоров на проведение планового ремонта грузовых вагонов и судебной практики показало, что условия в них формулируются достаточно единообразно и соответствуют правилам параграфа 1 главы 37 ГК РФ, т.е. по правовой природе являются договором подряда.

Большинство споров, рассматриваемых арбитражными судами по ремонту грузовых вагонов, возникает в связи с некачественным проведением планового ремонта, в результате которого заказчик вынужден проводить текущий отцепочный ремонт вагонов. При этом истец должен доказать причинно-следственную связь между некачественным проведением планового ремонта и проводимым вследствие этого текущим ремонтом²⁶¹.

²⁶¹ См.: Постановление Федерального арбитражного суда Уральского округа от 25 июня 2014 г. № Ф09-3393/14 по делу № А07-9987/2013; Постановление Арбитражного суда Уральского округа от 2 февраля 2016 г. № Ф09-9004/15 по делу № А07-27826/2014 // СПС «Гарант».

Еще более сложный предмет по сравнению с предметом договора на проведение ремонта вагонов с продлением службы имеет договор модернизации вагонов с продлением срока службы.

Целью ремонта вагонов является восстановление того состояния вагона или его составных частей, которое имело место ранее и было утрачено в процессе эксплуатации, что не является улучшением его технико-экономических характеристик по сравнению с первоначальными показателями.

Отличительной от ремонта характеристикой модернизации железнодорожного подвижного состава с продлением срока службы является улучшение технико-экономических характеристик существующего железнодорожного подвижного состава по сравнению с изначальным путем внесения в базовую конструкцию изменений с целью продления срока службы.

Процедура модернизации вагона с продлением срока службы вагона предусмотрена Техническим регламентом Таможенного союза «ТР ТС 001/2011 «О безопасности железнодорожного подвижного состава», в котором дано определение понятия модернизации железнодорожного подвижного состава с продлением срока службы как комплекса работ по улучшению технико-экономических характеристик существующего железнодорожного подвижного состава путем внесения в базовую конструкцию изменений с целью продления срока службы (ст.2).

Модернизация вагонов в любом случае связана с изменением конструкторских и технологических параметров объекта, а, следовательно, с необходимостью изменения его документации (конструкторской, технической, технологической, эксплуатационной и т.д.). Именно поэтому модернизация близка к стадии изготовления (разработки) продукции.

Модернизация вагона с продлением срока службы грузового вагона осуществляется в соответствии с конструкторской документацией, которая

должна соответствовать Единому порядку согласования конструкторской документации на изготовление и ремонт вагонов, в том числе модернизации вагонов, курсирующих в международном сообщении, а также их составных частей, узлов и деталей, утвержденному протоколом Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества от 6-7 мая 2013 года, а также Положению о продлении срока службы грузовых вагонов, курсирующих в международном сообщении, утвержденному протоколом Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества от 13-14 мая 2010 года № 52.

Основываясь на приведенных правилах, ремонтные организации заключают с операторами и иными клиентами договор на модернизацию грузовых вагонов, в котором принимают на себя обязательство провести ремонт вагонов с продлением службы их эксплуатации в соответствии с согласованным с заказчиком графиком подачи вагонов. По данному договору проводится более сложный по сравнению с ремонтом комплекс работ. В договоре указываются количество подлежащих модернизации вагонов и их модели. В данном договоре имеются элементы договора опытно-конструкторских работ (ст. 769 ГК РФ).

Модернизация вагонов подрядчиком проводится его иждивением – из его материалов, его силами и средствами. Подрядчик гарантирует, что производство работ по модернизации осуществляется с применением материалов, запасных частей и узлов, имеющих документацию, подтверждающую их качество в соответствии с действующими стандартами.

Гарантийный срок на модернизированные вагоны устанавливается на срок не позднее, чем срок проведения следующего планового ремонта, сроков, установленных Положением о системе технического обслуживания и ремонта грузовых вагонов, допущенных в обращении на пути общего пользования в международном сообщении, утвержденным Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества

(протокол от 16-17 октября 2012 г. № 57). Сдача-приемка модернизированных вагонов производится по акту с обязательным участием заказчика.

По окончании работ подрядчик передает заказчику в установленный договором срок пакет документов, подтверждающих проведение модернизации в соответствии с установленными требованиями.

Споры, связанные с заключением, исполнением, изменением и расторжением договора, если они не урегулированы сторонами, разрешаются в постоянно действующем Третейском суде ЗАО «Ассоциация профессиональной правовой помощи» в соответствии с Положением и Регламентом этого Третейского суда.

Таким образом, проведение различных видов ремонтных работ опосредуется договором, имеющим, несмотря на определенные различия в их условиях, единую правовую природу – договор подряда.

Признавая договоры ремонта вагонов отдельным видом договора подряда, следует иметь в виду, что правила параграфа 1 главы 37 ГК РФ к нему применяются с учетом ряда отличий.

Во-первых, поскольку вагоны являются подвижными средствами, передвигающимися по железнодорожным путям, одним из дополнительных существенных условий договора ремонта вагонов является их подача на тракционные пути вагонных депо или иных предприятий и уборка с них на пути общего пользования.

Еще одним существенным условием договора ремонта является предоставление заказчику, в данном случае оператору, гарантий безопасности в эксплуатации отремонтированных вагонов.

Для договора ремонта вагонов как договоров подряда не характерна система генерального подрядчика и субподрядчика. Ремонт вагонов в зависимости от их типов (крытый, полувагон и др.) производится специализированными ремонтными организациями.

Содержание вагонов в исправности и безопасности для перевозки грузов обеспечивается оператором как участником перевозочного процесса, предоставляющим юридическим и физическим лицам услуги по предоставлению вагонов для перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Закключаемые операторами договоры о выполнении различных видов ремонта вагонов следует рассматривать как непоименованный договор, который хотя и не упоминается в п. 2 ст. 702 ГК РФ как один из видов договоров подряда, но общие правила ГК РФ о договоре подряда следует применять к заключаемым договорам ремонта вагонов, даже если в заключаемых договорах отсутствует об этом указание, то есть по аналогии закона в соответствии с новой редакцией п.2 ст.421 ГК РФ.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате проведенного исследования установлено, что появление оператора железнодорожного подвижного состава произошло вследствие структурной реформы на железнодорожном транспорте, целью которой было внедрение конкуренции и изъятие подвижного железнодорожного состава у перевозчика.

Операторы в организационном и имущественном отношении отделены от перевозчика – ОАО «РЖД» и взаимодействуют с последним на договорной основе. Развитие конкурентных начал на железнодорожном транспорте общего пользования за счет демополизации вагонного парка, ранее находившегося в ведении железных дорог, привело к многочисленному числу операторов подвижного состава, усложнению процесса перевозки грузов, заменив административное регулирование движения вагонов по сети железных дорог договорным регулированием при сохранении локомотивного парка и путевого хозяйства в собственности естественного монополиста – ОАО «РЖД».

Содержание деятельности операторов составляют услуги по предоставлению ими вагонов и контейнеров юридическим и физическим лицам под погрузку конкретного груза для перевозки железнодорожным транспортом.

Подача вагонов (контейнеров) под погрузку осуществляется операторами железнодорожного подвижного состава, являющимися либо дочерними обществами ОАО «РЖД», либо независимыми операторами, имеющими вагоны (контейнеры) на праве собственности либо на ином законном основании. Порядок взаимодействия как тех, так и других операторов с перевозчиком происходит в рамках УЖТ РФ и правил перевозок грузов, грузобагажа и порожних грузовых вагонов.

В целях защиты прав и законных интересов различных по объему оказываемых услуг операторов выдвинуто предложение о создании саморегулируемых организаций на добровольной основе, что позволит учесть интересы различных групп операторов.

Проведен анализ заключаемых оператором железнодорожного подвижного состава договоров с клиентами и с перевозчиком, выявлены их специфические условия, определена их правовая природа.

Основное внимание в диссертации уделено анализу договора по предоставлению вагонов (контейнеров) под погрузку в целях перевозки грузов, который квалифицирован как отдельный вид договора возмездного оказания услуг. Исследовано его соотношение со смежными договорами. Изучена судебная практика по спорам, связанным с участием оператора в процессе перевозки грузов.

Разработаны и обоснованы положения, выносимые на защиту, и предложения по совершенствованию законодательства о деятельности операторов железнодорожного подвижного состава

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

Нормативные правовые акты и иные документы:

1. Конституция Российской Федерации от 12 декабря 1993 г. // Российская газета. 1993. № 237.
2. Конвенция ООН о международных смешанных перевозках (Женева, 24 мая 1980 г.) // Международное частное право. Сборник документов. М.: БЕК, 1997. С. 370 - 387.
3. Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) от 1 ноября 1951 г. [Электронный ресурс] // <http://www.mintrans.ru/> (дата обращения: 01.03.2011).
4. Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 г. // СЗ РФ. 2011. N 35. Ст. 5060.
5. Договор о Евразийском экономическом союзе (Астана, 29 мая 2014 г.) [Электронный ресурс] // www.pravo.gov.ru (дата обращения: 08.01.2016).
6. Решение Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710 об утверждении Технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» [Электронный ресурс] // <http://www.tsouz.ru> (дата обращения: 02.08.2011).
7. Соглашение о совместном использовании грузовых вагонов и контейнеров собственности государств-участников Содружества, Азербайджанской Республики, Республики Грузия, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики от 12 марта 1993 г. // Бюллетень международных договоров. 1993. № 3.
8. Правила эксплуатации и пономерного учета собственных грузовых вагонов, утверждённые на 29-м собрании Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества» [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс АСПИЖТ».

9. Положение о системе технического обслуживания и ремонта грузовых вагонов, допущенных в обращение на железнодорожные пути общего пользования в международном сообщении, утверждённые на 29-м собрании Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества» [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс АСПИЖТ».
10. Положение о Совете по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс АСПИЖТ».
11. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть 1) // СЗ РФ. 1994. №32. Ст.3301.
12. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть 2) // СЗ РФ. 1996. №5. Ст. 410.
13. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть 1) // СЗ РФ. 1998. №31. Ст.3824.
14. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть 2) // СЗ РФ. 2000. №32. Ст. 3340.
15. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации // СЗ РФ. 2003. №2. Ст.170.
16. Федеральный закон от 27 февраля 2003 г. №29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» // СЗ РФ. 2003. № 9. Ст. 805.
17. Федеральный закон от 21 декабря 2001 г. № 178-ФЗ «О приватизации государственного и муниципального имущества» // СЗ РФ. 2002. № 4. Ст. 251.
18. Федеральный закон от 17 августа 1995 г. № 147-ФЗ «О естественных монополиях» // СЗ РФ. 1995. № 34. Ст. 3426.
19. Федеральный закон от 26 июля 2006 г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции» // СЗ РФ. 2006. № 31 (ч.1). Ст. 3434.

20. Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» // СЗ РФ. 2003. № 2. Ст. 169.
21. Федеральный закон от 24 декабря 2002 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // СЗ РФ. 2003. №2. Ст. 170.
22. Федеральный закон от 10 января 2003 г. №16-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в Федеральный закон «О естественных монополиях» // СЗ РФ. 2003. № 2. Ст. 168.
23. Федеральный закон от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» // СЗ РФ. 2003. №27 (ч.1). Ст. 2701.
24. Федеральный закон от 31 декабря 2014 г. № 503-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и статью 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» // СЗ РФ. 2015. № 1 (ч.1). Ст. 56.
25. Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. №16-ФЗ «О транспортной безопасности» // СЗ РФ. 2007. №7. Ст. 837.
26. Федеральный закон от 7 июля 2003 г. № 126-ФЗ «О связи» // СЗ РФ. 2003. № 28. Ст.2895.
27. Федеральный закон от 17 июля 1999 г. № 176-ФЗ «О почтовой связи» // СЗ РФ. 1999. №29. Ст. 3697.
28. Федеральный закон от 27 июля 2006 г. №152-ФЗ «О персональных данных» // СЗ РФ. 2006. №31 (ч. 1). Ст. 3451.
29. Федеральный закон от 27 июля 2006 г. № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» // СЗ РФ. 2006. № 31 (ч. 1). Ст.3448.
30. Федеральный закон от 1 декабря 2007 г. № 315-ФЗ «О саморегулируемых организациях» // СЗ РФ. 2007. №49. Ст.6076.

31. Федеральный закон от 5 мая 2014 г. № 99-ФЗ «О внесении изменений в главу 4 части первой Гражданского кодекса Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» // СЗ РФ. 2014. № 19. Ст. 2304.
32. Федеральный закон от 20 апреля 2015 г. № 93-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О федеральном бюджете на 2015 год и на плановый период 2016 и 2017 годов» // СЗ РФ. 2014. № 18 (ч. IV). Ст. 2173.
33. Указ Президента РФ от 28 апреля 1997 г. № 426 «Об основных положениях структурной реформы в сферах естественных монополий» // СЗ РФ. 1997. № 18. Ст. 2132.
34. Указ Президента РФ от 8 ноября 1997 г. № 1201 «О совершенствовании структуры железнодорожного транспорта Российской Федерации» // СЗ РФ. 1997. №45. Ст. 5171.
35. Указ Президента РФ от 21 июля 2015 г. № 373 «О некоторых вопросах государственного управления и контроля в сфере антимонопольного и тарифного регулирования» // СЗ РФ. 2015. № 30. Ст. 4571.
36. Постановление Правительства РФ от 21 марта 1998 г. № 338 «О реализации мер по совершенствованию структуры железнодорожного транспорта Российской Федерации» // СЗ РФ. 1998. №14. Ст. 1582.
37. Постановление Правительства РФ от 15 мая 1998 г. № 448 «О концепции структурной реформы федерального железнодорожного транспорта» // СЗ РФ. 1998. №20. Ст. 2159.
38. Постановление Правительства РФ от 18 мая 2001 г. № 384 «О программе структурной реформы на железнодорожном транспорте» // СЗ РФ. 2001. № 23. Ст. 2366.
39. Постановление Правительства РФ от 18 сентября 2003 г. № 585 «О создании открытого акционерного общества «Российские железные дороги» // СЗ РФ. 2003. №39. Ст.3766.

40. Постановление Правительства РФ от 25 ноября 2003 г. № 710 «Об утверждении правил недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования» // СЗ РФ. 2003. № 48. Ст. 4680.
41. Постановление Правительства РФ от 15 апреля 2014 г. № 319 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» // СЗ РФ. 2014. № 18 (ч. III). Ст. 2165.
42. Постановление Правительства РФ от 31 октября 2015 г. № 1180 «Об утверждении правил перемещения порожних грузовых вагонов на железнодорожном транспорте» // СЗ РФ. 2015. № 46. Ст. 6375.
43. Постановление Правительства РФ от 5 августа 2009 г. № 643 «О государственном регулировании тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок» // СЗ РФ. 2009. №32. Ст. 4051.
44. Постановление Правительства РФ от 25 июля 2013 г. № 626 «Об утверждении положения об основах правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками» // СЗ РФ. 2013. № 31. Ст. 4222.
45. Постановление Правительства РФ от 21 марта 2012 г. № 221 «О лицензировании отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте» // СЗ РФ. 2012. №14. Ст.1629.
46. Постановление Правительства РФ от 20 ноября 2003 г. № 703 «Об утверждении правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования» // СЗ РФ. 2003. №47. Ст. 4552.
47. Постановление Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 395 «Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации» // СЗ РФ. 2004. № 32. Ст.342.

48. Постановление Правительства РФ от 19 января 2010 г. № 18 «Об утверждении Правил оказания услуг по организации проезда транспортных средств по платным автомобильным дорогам общего пользования федерального значения, платным участкам таких автомобильных дорог» // СЗ РФ. 2010. №4. Ст. 416.
49. Постановление Правительства РФ от 8 сентября 2006 г. № 554 «Об утверждении правил транспортно-экспедиционной деятельности // СЗ РФ. 2006. № 37. Ст. 3890.
50. Постановление Правительства РФ от 7 февраля 2015 г. № 104 «Об уполномоченном органе Российской Федерации по обеспечению государственного контроля (надзора) за соблюдением требований технических регламентов Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава», «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта» и «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» // СЗ РФ. 2015. № 7. Ст. 1044.
51. Постановление Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. № 848 «О федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)» // СЗ РФ. 2001. № 51. Ст. 4895.
52. Постановление Правительства РФ от 19 ноября 2014 г. № 1223 «Об утверждении правил предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение потерь в доходах российских лизинговых организаций при предоставлении скидки при условии приобретения инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой, а также на возмещение части затрат российским организациям на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях на приобретение инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой, в рамках подпрограммы «Транспортное машиностроение» государственной программы Российской Федерации

- «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» // СЗ РФ. 2014. № 48.
53. Распоряжение Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р «Об утверждении Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2020 года» // СЗ РФ. 2008. №29 (ч. 11). Ст.3737.
54. Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-Р // СЗ РФ. 2008. №50. Ст. 5977.
55. Распоряжение Правительства РФ от 14 декабря 2006 г. N 1734-р «О внесении изменения в Распоряжение Правительства РФ от 23 января 2003 г.» N 91-р // СЗ РФ. 2006. N 51. Ст. 5493.
56. Распоряжение Правительства РФ от 8 августа 2001 г. №1054р // СЗ РФ. 2001. № 34. Ст. 3511.
57. Приказ ФАС России от 12.04.2011 г. № 263 «Об утверждении форм, сроков и периодичности раскрытия информации субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок» // Российская газета. 2011. № 174. 10 августа.
58. Приказ Минтранса РФ от 18 июня 2003 г. № 36 // Экономика железных дорог. 2004. №1.
59. Распоряжение Минтранса РФ от 30 марта 2001 г. N АН-25-р «Об утверждении нормативно-технических документов» (вместе с «Технологией безопасной эксплуатации и ремонта подвижного состава промышленного железнодорожного транспорта») [Электронный ресурс] // СПС «Гарант».
60. Приказ МПС от 18 июня 2003 г. № 30 «Об утверждении правил перевозок железнодорожным транспортом грузов в универсальных контейнерах» // Российская газета. 2003. № 119/2. 20 июня.
61. Приказ МПС РФ от 14 ноября 2005 г. №137 «Об организации работы по осуществлению пономерного учета железнодорожного подвижного

- состава, контейнеров, эксплуатируемых на путях общего пользования»
// Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной
власти. 2005. № 51.
62. Приказ Минтранса России от 12 декабря 2010 г. № 286 «О правилах
технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации»
[Электронный ресурс] // «СПС КонсультантПлюс».
63. Приказ МПС РФ от 18 июня 2003 г. №28 «Об утверждении Правил
приема грузов к перевозке железнодорожным транспортом» //
Российская газета. 2003. № 119/2. 20 июня.
64. Приказ МПС РФ от 18 июня 2003г. № 29 «Об утверждении правил
выдачи грузов на железнодорожном транспорте» // Российская газета.
2003. № 119/2. 20 июня.
65. Приказ МПС РФ от 18 июня 2003 г. № 42 «Об утверждении Правил
предъявления и рассмотрения претензий, возникших в связи с
осуществлением перевозок грузов железнодорожным транспортом» //
Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной
власти. 2003. № 45.
66. Приказ МПС РФ от 18 июня 2003 г. № 39 «Об утверждении Правил
заполнения перевозочных документов на перевозку грузов
железнодорожным транспортом» // Бюллетень нормативных актов
федеральных органов исполнительной власти. 2004. № 5.
67. Приказ Министерства Российской Федерации по делам гражданской
обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий
стихийных бедствий «Об утверждении критериев отнесения товаров,
работ, услуг к инновационной продукции и (или) высокотехнологичной
продукции для целей формирования плана закупки такой продукции»
от 14 декабря 2012 г. № 768 // Российская газета. 2013. № 42. 27
февраля.

68. Приказ Министерства образования и науки Российской Федерации «Об утверждении критериев отнесения товаров, работ, услуг к инновационной продукции и (или) высокотехнологичной продукции для целей формирования плана закупки такой продукции» от 01.11.2012 № 881 // Российская газета. 2013. №53. 13 марта.
69. Приказ Министерства промышленности и торговли Российской Федерации «Об утверждении критериев отнесения товаров, работ и услуг к инновационной продукции и (или) высокотехнологичной продукции по отраслям, относящимся к установленной сфере деятельности Министерства промышленности и торговли Российской Федерации» от 01.11.2012 № 1618 // Российская газета. 2013. №59. 20 марта.
70. Постановление Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации от 19 июня 2002 г. № 35/12 «Об утверждении Правил применения ставок платы за пользование вагонами и контейнерами федерального железнодорожного транспорта» (Тарифное руководство N 2) // Российская газета. 2002. № 154-155. 20 августа.
71. Сборник правил перевозок грузов железнодорожным транспортом [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс».
72. Письмо Федеральной службы по тарифам Российской Федерации от 21 июля 2008 г. № ЕВ-Э962/10 [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс».
73. Письмо Федеральной службы безопасности Российской Федерации от 01. августа 2008. № 4529-Яв [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс».
74. Письмо Минэкономразвития России от 05 мая 2009. №6980-СВ/Д07 [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс».
75. Письмо Министерства юстиции Российской Федерации от 02.02.2009. № 09/1603-ДК [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс».

76. Письмо ФАС России от 03 июля 2010. № НА/2097-Пр [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс».
77. Письмо Минтранса России от 20 мая 2008 г. № СА-16/3729 // СПС «КонсультантПлюс».
78. Письмо Федеральной налоговой службы от 20 мая 2008 г. № СА-16/3729 [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс».
79. Письмо Минэкономразвития России от 27 февраля 2014 г. № д18н -103 [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс».
80. Распоряжение ОАО «РЖД» от 19 августа 2005 г. 1321р «О создании условий для использования перевозчиками инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, принадлежащей ОАО «РЖД» // Экономика железных дорог. 2006. №2. №3.
81. Распоряжение ОАО «РЖД» от 23 января 2015 г. №125-р «О методике отнесения предметов закупки к высокотехнологичной и инновационной» [Электронный ресурс] СПС «КонсультантПлюс».
82. Распоряжение ОАО «РЖД» от 31 декабря 2015 г. N 3200р «Об утверждении и вводе в действие технологии оказания услуги по согласованному с ОАО «РЖД» нахождению порожних грузовых вагонов на железнодорожных путях общего пользования (вне перевозочного процесса) [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс».
83. Распоряжение ОАО «РЖД» от 22 июня 2010 г. № 1330р «Об утверждении и вводе в действие технологии оказания услуги по временному размещению (отстою) порожних вагонов, принадлежащих юридическим или физическим лицам на праве собственности или ином праве» [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс АСПИЖТ».

Судебная практика

84. Определение Конституционного Суда РФ от 2 февраля 2006 г. № 17-О [Электронный ресурс] // СПС «Гарант».
85. Обзор судебной практики Верховного Суда Российской Федерации, утвержденный Президиумом Верховного Суда Российской Федерации от 6 июля 2016 г. № 2 (2016) [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс».
86. Определение Верховного Суда РФ от 24 февраля 2015 г. № 8264 – ПЭК14 [Электронный ресурс] // СПС «Гарант».
87. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 27 марта 2016 г. № 7 «О применении судами некоторых положений Гражданского кодекса РФ об ответственности за нарушения обязательств» [Электронный ресурс] // СПС «Гарант».
88. Определение Верховного Суда РФ от 07 августа.2015 N 305-ЭС15-2566 по делу N А40-29049/2014 [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс».
89. Постановление Пленума ВАС РФ от 14 марта 2014 г. N 16 «О свободе договора и ее пределах» [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс».
90. Постановление Президиума ВАС РФ от 25 февраля 2014 г. №17072/13 [Электронный ресурс] // СПС «Гарант».
91. Постановление Президиума ВАС РФ от 19 августа 1997 г. №524/95 // Вестник ВАС РФ. 1997. №12.
92. Постановление Пленума ВАС РФ от 6 октября 2005 г. №30 «О некоторых вопросах применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Вестник ВАС РФ. 2006. №1.

93. Постановление Президиума ВАС РФ от 12 февраля 2013 г. № 14269/12 по делу №43 -21489/2011 [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс».
94. Постановление Федерального Арбитражного суда Московского округа от 30 декабря 2008 г. по делу № КА-А40/11966-08 [Электронный ресурс] // информация с официального сайта «электронное правосудие» <http://kad.arbitr.ru/> (дата обращения: 07.11.2015).
95. Постановление Арбитражного суда Восточно-Сибирского округа от 18 марта 2015 г. № Ф02-800/2015 по делу № А58-1152/2014 [Электронный ресурс] // Информация с официального сайта «электронное правосудие» <http://kad.arbitr.ru/> (дата обращения: 27.12.2015).
96. Постановление Арбитражного суда Московского округа от 9 июня 2016 г. № Ф05-5006/16 по делу № А40-102101/2015 [Электронный ресурс] // СПС «Гарант».
97. Постановление ФАС Московского округа от 30 октября 2013 г. по делу №А40-167451/12 [Электронный ресурс] // информация с официального сайта «электронное правосудие» <http://kad.arbitr.ru/> (дата обращения: 26.01.2016).
98. Постановление Федерального арбитражного суда Московского округа от 16 октября 2013 г. № Ф05-12616/13 по делу № А40-128924/2012 [Электронный ресурс] // информация с официального сайта «электронное правосудие» <http://kad.arbitr.ru/> (дата обращения: 09.09.2015).
99. Решение Арбитражного суда Хабаровского края от 4 мая 2012 г. по делу №А73-3716/2012 [Электронный ресурс] // информация с официального сайта «электронное правосудие» <http://kad.arbitr.ru/> (дата обращения: 05.10.2015).
100. Решение Арбитражного суда г. Москвы от 18 января 2007 г. по делу № А40-66487/06-24-494 [Электронный ресурс] // информация с

официального сайта «электронное правосудие» <http://kad.arbitr.ru/> (дата обращения: 25.12.2015).

101. Постановление Арбитражного суда Северо-Кавказского округа от 12 марта 2015 г. № Ф08-324/15 по делу № А32-11788/2014 [Электронный ресурс] // информация с официального сайта «электронное правосудие» <http://kad.arbitr.ru/> (обращение: 23.07.2016).
102. Постановление Арбитражного суда Уральского округа от 4 апреля 2016 г. № Ф09-914/16 по делу № А47-11748/2014 [Электронный ресурс] // информация с официального сайта «электронное правосудие» <http://kad.arbitr.ru/> (обращение: 08.01.2016).
103. Постановление Федерального Арбитражного суда Московского округа от 10 июня 2013 г. по делу №А40 -112364/12 [Электронный ресурс] // информация с официального сайта «электронное правосудие» <http://kad.arbitr.ru/> (дата обращения: 04.09.2016).
104. Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа от 10 марта 2016 г. № Ф03-586/16 по делу № А73-2203/2015г. [Электронный ресурс] // информация с официального сайта «электронное правосудие» <http://kad.arbitr.ru/> (дата обращения: 01.07.2015).
105. Постановление Арбитражного суда Московского округа от 2 марта 2016 г. № Ф05-636/16 по делу № А40-34399/2015 [Электронный ресурс] // информация с официального сайта «электронное правосудие» <http://kad.arbitr.ru/> (дата обращения: 12.08.2015).
106. Постановление Федерального Арбитражного суда Московского округа по делу №А40-16745/12-32-1589 от 30 октября 2013 г. [Электронный ресурс] // информация с официального сайта «электронное правосудие» <http://kad.arbitr.ru/> (дата обращения: 01.07.2015).

107. Постановление Федерального Арбитражного суда Уральского округа от 4 июня 2012 г. №Ф09-4140/12 по делу №А-60-3788/2011 [Электронный ресурс] // СПС «Гарант».
108. Постановление Арбитражного суда Московского округа от 31 марта 2015 г. № Ф05-2563/15 по делу № А40-34944/2014 [Электронный ресурс] // СПС «Гарант».
109. Постановление Арбитражного суда Московского округа от 4 февраля 2015 г. по делу №1085/ЦДИ-2011 [Электронный ресурс] // СПС «Гарант».
110. Постановление Федерального арбитражного суда Уральского округа от 25 июня 2014 г. № Ф09-3393/14 по делу № А07-9987/2013 [Электронный ресурс] // информация с официального сайта «электронное правосудие» <http://kad.arbitr.ru/> (дата обращения: 01.07.2015).
111. Постановление Арбитражного суда Уральского округа от 2 февраля 2016 г. № Ф09-9004/15 по делу № А07-27826/2014 [Электронный ресурс] // информация с официального сайта «электронное правосудие» <http://kad.arbitr.ru/> (дата обращения: 18.01.2016).
112. Постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 17 февраля 2016 г. № Ф06-5027/15 по делу № А57-8079/ 2015 // информация с официального сайта «электронное правосудие» http://kad.arbitr.ru (дата обращения: 14.10.2015).
113. Постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 22 сентября 2015 г. № Ф06-26788/15 по делу № А55-25604/2014 [Электронный ресурс] // информация с официального сайта «электронное правосудие» <http://kad.arbitr.ru/> (дата обращения: 11.07.2016).

**Монографии, статьи, учебники, учебные пособия, комментарии
законодательства**

114. Абова Т.Е. Обязательство перевозки груза: Основные проблемы частного права // Сборник статей к юбилею доктора юридических наук, профессора Александра Львовича Маковского /Под ред. В.В.Витрянский, Е.А.Суханов. М.: Статут, 2010. С.46-57.
115. Аксенчук Л.А. Гражданские права и обязанности (раздел 2.2.). Гражданское право. Выпуск 1: Основные положения. Граждане. Курс лекций / Под ред. В.К. Андреева. М.: РАП, 2013.С.63-80.
116. Аксенчук Л.А. Банковские комиссии в потребительском кредитовании: нормативно-правовое регулирование и судебная практика // Модернизация гражданско-правового регулирования договорных отношений: Сборник научных статей / Отв. ред. Л.А. Аксенчук. М.: РАП, 2014. С.197-204.
117. Алексеев С.С. Структура советского права. М., 1975. 263 с.
118. Ананьева А.А. Очерк о юридических конструкциях в транспортном праве. Саратов, 2014. 112с.
119. Ананьева А.А. Система нормативных юридических конструкций гражданско-правовых договоров оперативного управления транспортной деятельностью. Саратов: Наука, 2015. 399с.
120. Андреев В.К. Транспортное право. Калинин, 1977. 84с.
121. Ахрем Т.П. Правовой статус операторов железнодорожного подвижного состава // «Право и бизнес: Сборник статей I ежегодной международной научно-практической конференции, приуроченной к 80-летию со дня рождения профессора В.С. Мартемьянова»/ Под ред. И.В. Ершовой. М.: Юрист, 2012 [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс».

122. Баукин В.Г. Правовое регулирование перевозок грузов железнодорожным транспортом. Хабаровск: ДВГУПС, 2004. 182 с.
123. Белов В.А. Гражданско-правовые формы железнодорожной перевозки грузов (в свете структурной реформы железнодорожного транспорта, проводимой ОАО «РЖД» и его дочерними компаниями) // Законодательство. 2010. №8. С.33-39.
124. Белых В.С. Транспортное законодательство России и зарубежных государств, ЕС, ШОС, ЕврАзЭС (сравнительно-правовой анализ) / Отв. ред. В.А.Бублик. М., Проспект, 2014. 150с.
125. Белых В.С. Концепция единого транспортного кодекса России // Бизнес, Менеджмент и Право. 2008. №1 (17). С.26-31
126. Борисова С.В. Особенности правового положения и управления в компаниях одного лица, в том числе на железнодорожном транспорте // Транспортное право. 2012. №3. С.14-17.
127. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услуг в сфере транспорта. 5-е изд. М.: Статут, 2011. 910с.
128. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право: Общие положения. М., 1997. 682с.
129. Быков А.Г., Половинник Д.И. Основы автотранспортного права. М., 1974. 328с.
130. Вайпан В.А. Юридическая природа договора транспортной экспедиции и проблемы его правоприменения // Право и экономика. 2015. № 6. С.34-44.
131. Вайпан В.А. Правовое регулирование транспортной деятельности (лекция в рамках учебного курса «Предпринимательское право») // Бизнес и право в России и за рубежом. Приложение к журналу «Предпринимательское право». 2012. № 3. С.2-24.

132. Витрянский В.В. Система гражданско-правовых договоров в условиях реформирования гражданского законодательства // Вестник ВАС РФ.2012. № 1. С.26-59.
133. Витрянский В. Ответственность по договору перевозки грузов // Хозяйство и право. 2001. № 5. С.36-54.
134. Габов А.В. Теория и практика реорганизации (правовой аспект). М.: Статут, 2014 [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс».
135. Государственное и договорное регулирование предпринимательской деятельности: коллективная монография / Под научным руководством профессора В. С. Белых. М.: Проспект, 2015. 245 с.
136. Гражданское право Учебник. Часть II / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. М.: ПРОСПЕКТ, 1997. 780с.
137. Гражданское право: в 4 т. Т.4 (Обязательственное право) / Отв. ред. Е.А.Суханов. Москва: Волтерс Клувер, 2008. С. 760.
138. Давыдов Г.Е. Программа реформ: нужны реальные цели // Бюллетень транспортной информации. 2001. № 5. С. 27-35.
139. Данилина И.Е. Новые явления в практике транспортно-экспедиционной деятельности // Предпринимательское право. 2009. №2. С.22-25.
140. Договорное право России: реформирование, проблемы и тенденции развития: монография / Е.Е. Богданова, Л.Ю. Василевская, Е.С. Гринь и др.; под общ. ред. Л.Ю. Василевской. М.: НОРМА, ИНФРА-М, 2016. 192с.
141. Договоры в предпринимательской деятельности / Отв. ред. Е.А. Павлодский, Т.Л. Левшина; Инт-т законод. и сравнит. правоведения. М.: Статут, 2008. 507 с.
142. Долинская В.В. Транспортные договоры // Законы России. 2009. №8. С.3-8.

143. Егиазаров В.А. Транспортное право: Учебник. 8-е изд., доп. и перераб. М.: Юстицинформ, 2015. 732с.
144. Ерш А.В. Реформирование транспортного законодательства (концепция изменений) // Вестник ВАС РФ. 2007. №6. С.75-78.
145. Ершов В.В. Частный договор – источник российского права? // Российское правосудие. 2013. № 7 (87). С. 5-11.
146. Занковский С.С. Предпринимательские договоры. М.: Волтерс Клувер, 2004. 304с.
147. Изволенский В.Н. Правовые вопросы железнодорожных перевозок. М.: Трансжелдориздат, 1955. 215с.
148. Иоффе О.С., Толстой Ю.К. Основы советского гражданского законодательства. Л.: Изд-во Ленинградского университета, 1962. 216с.
149. Красавчиков О.А. Вопросы Особенной части ГК РСФСР. Свердловск, 1957. 132с.
150. Квитко Ю. Пассажирыские перевозки: социальная значимость против экономической логики? // Саморегулирование & Бизнес. 2014. № 6. С.10-13.
151. Комментарий к Федеральному закону от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (постатейный) (Бевзюк Е.А.) (под ред. С.Ю. Морозова) (Подготовлен для системы КонсультантПлюс, 2011) [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс».
152. Кулаков В.В. Обязательство и осложнения его структуры в гражданском праве России: монография. 2-е изд., перераб. и доп. М.: РАП, Волтерс Клувер, 2010. 256 с.
153. Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации / Под ред. Т.Е. Абовой и В.Б. Ляндреса. М.: Юридическая фирма «Контракт». 1998. С. 304 .
154. Крафт Г. Результаты опытно-промышленного внедрения на сети

- ОАО «РЖД» единых лицевых счетов плательщика (ЕЛС) показали востребованность этого механизма со стороны грузоотправителей и экспедиторских компаний // РЖД-Партнер. 2009. 13 января.
155. Канашевский В.А. Международные сделки: правовое регулирование. М.: Международные отношения, 2016. 664 с.
156. Лapidус Б.М. Регулирование тарифов и развитие конкуренции в условиях реализации третьего этапа структурного реформирования железнодорожного транспорта // Экономика железных дорог. 2006. № 6. С. 9-20.
157. Лескова Ю.Г. Концептуальные и правовые основы саморегулирования предпринимательских отношений М.: Статут, 2013. 384 с.
158. Метелева Ю.А. Правовое регулирование транспортной экспедиции // Журнал российского права. 2007. № 6. С.1-9.
159. Мишина Н.В. Железнодорожное право как подотрасль транспортного права: постановка проблемы // Транспортное право. 2008. №2. С.6-10.
160. Михайлов В. Операторы ждут подвижек к саморегулированию // Саморегулирование & Бизнес. 2013. № 11. С.46-48.
161. Морозов С.Ю. Транспортное право: учебник для академического бакалавриата. 3-е изд., перераб. и доп. М.: Юрайт, 2016. 335 с.
162. Орданский М.С. Правовые проблемы железнодорожного транспорта СССР. Саратов: Изд-во Саратов. ун-та, 1981. 228 с.
163. Радько Т.Н. Теория государства и права. М.: Академический проспект, 2005. 811 с.
164. Рапопорт Я.И. Об основаниях возникновения обязательства из железнодорожной перевозки грузов // Научные записки Харьковского института советской торговли. Вып. III (V). Харьков, 1952. С. 187-194.

165. Романец Ю.В. Система договоров в гражданском праве России. М.: Юристъ, 2001. 494с.
166. Российское предпринимательское право: Учебник / Отв. ред. И.В. Ершова, Г.Д. Отнюкова. 4-е изд. М., Проспект. 2012. 816 с.
167. Санникова Л.В. Услуги в гражданском праве России / Рос. акад. наук, Ин-т государства и права. М.: Волтерс Клувер, 2006. 126 с.
168. Спирин И.В. Концепция транспортного права и проблемы его совершенствования // Транспортная доктрина России в XXI веке. М., 2006 [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс».
169. Спиридонова А.В. Понятие и правовая природа холдинга по российскому законодательству // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: право. Челябинск, 2007. №18(90). С. 101-107.
170. Тарасов М.А. Договор перевозки. Ростов-на-Дону. 1965. 465 с.
171. Тихомирова Л.А. Оценка соответствия: сравнительно-правовое исследование в плоскости отраслевого законодательства для системы «Гарант» [Электронный ресурс] // СПС «Гарант».
172. Хазиева Е.М. Реформирование российского грузового железнодорожного транспорта в условиях действующего законодательства // Закон. 2012. №10. С. 64-71.
173. Хусаинов Ф.И. Демонополизация железных дорог: от теоретической модели к практической реализации // Бюллетень транспортной информации. 2005. № 10. С.10-18.
174. Хусаинов Ф.И. Демонополизация железнодорожного транспорта // Экономика железных дорог. 2009. № 1. С. 63-77.
175. Хусаинов Ф.И. Удобства не для всех // РСП-Эксперт. 2012. № 8. С. 48- 49.
176. Хусаинов Ф.И., Плисова Е.И. Частная собственность на железнодорожный подвижной состав как фактор развития

- вагоностроения // Бюллетень транспортной информации. 2010. № 8. С. 22-27.
177. Чижова О.В. Международные железнодорожные перевозки грузов // Закон. 2003. № 7. С.61-65.
178. Цитович П.П. Очерк основных понятий торгового права. М.: Центр ЮрИнфоР, 2001. 434с.
179. Шевченко И.О. Приватизация государственной собственности через внесения государственного имущества в качестве вклада в уставные капиталы открытых акционерных обществ (на примере ОАО «РЖД») // Новая правовая мысль. 2007. № 5. С. 28-29.
180. Шершеневич Г.Ф. Учебник торгового права (по изданию 1914 г.) М.: Спарк, 1994. 335 с.
181. Якушев В. Общие тенденции развития современного права перевозок грузов и их влияние на правовое регулирование смешанных перевозок // Хозяйство и право. 1996. № 9. С. 58-70.
182. Яичков К.К. Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву. М., 1958. 289 с.
183. Яковлев В.Ф. Вступительная статья к книге Ю.В. Романца «Система договоров в гражданском праве России» // Система договоров в гражданском праве России. М.: Юрист, 2001. С. 8-16.

Диссертации и авторефераты диссертаций

184. Астахова Е.Н. Договор о предъявлении груза и подаче транспортных средств на железнодорожном транспорте: дис. ... канд. юридических наук: 12.00.03. М., 2006.
185. Ахрем Т.П. Правовое регулирование предпринимательской деятельности в сфере перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом: дис. ... канд. юридических наук: 12.00.03. М., 2012.

186. Данилина И.Е. Тенденции развития транспортно-экспедиционных отношений: автореферат дис. ... канд. юридических наук: 12.00.03. М., 2009.
187. Иванюк А.В. Правовые проблемы создания холдинга (на примере железнодорожного транспорта) // автореферат дис. ... канд. юридических наук: 12.00.03. М., 2005.
188. Кулешов В. В. Договор транспортной экспедиции, проблемы правового регулирования: автореферат дис. ... канд. юридических наук: 12.00.03. М., 2009.
189. Соловых А.В. Договор транспортной экспедиции: автореферат дис. ... канд. юридических наук: 12.00.03. М., 2009.
190. Стрельникова И.А. Понятие и место транспортного права в системе права России: автореферат дис. ... канд. юридических наук: 12.00.03. М., 2009.
191. Теплов А.С. Правовое регулирование естественных монополий на железнодорожном транспорте в период структурной реформы: автореферат дис. ... канд. юридических наук: 12.00.03. М., 2007.
192. Чаттаев А.Р. Договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта Российской Федерации: дис. ... канд. юридических наук: 12.00.03. М., 2008.

Интернет-ресурсы

193. Информация с сайта <http://marketing.rbc.ru/research/562949989331252.shtml/>
194. Информация с сайта <http://mintrans.ru/>
195. Информация с сайта <http://www.vagoni-jd.ru/>
196. Информация с официального сайта Акционерного Общества «Федеральная грузовая компания» <http://ru.railfgk.ru/>
197. Информация с официального сайта Акционерного Общества

«Первая грузовая компания» <http://www.pgkweb.ru/>

198. Информация с официального сайта Открытого Акционерного Общества «Российские железные дороги» <http://rzd.ru/>

199. Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru/>