

**Требование о заключении договора на подачу и уборку вагонов только при согласии основного пользователя железнодорожного пути необщего пользования, а не его владельца, неправомерно**

Такая позиция отражена в решении Верховного Суда РФ от 19.12.2017 N АКПИ17-887 <О признании частично недействующим пункта 2.1 Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования, утв. Приказом МПС РФ от 18.06.2003 N 26>.

Суд признал недействующим пункт 2.1 Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования, утвержденных Приказом МПС России от 18.06.2003 N 26, в той мере, в какой данная норма предусматривает заключение договора на подачу и уборку вагонов между перевозчиком и контрагентом при обслуживании его локомотивом перевозчика только при согласии основного пользователя, а не владельца железнодорожного пути необщего пользования.

Суд отметил следующее.

Закрепленная в пункте 2.1 Правил норма, устанавливающая, что договор на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования, заключаемый между перевозчиком и контрагентом при обслуживании его локомотивом перевозчика, может быть заключен только при согласии основного владельца железнодорожного пути необщего пользования, в полной мере согласуется с положениями статьи 60 Устава железнодорожного транспорта.

Вместе с тем, приведенный пункт Правил в части, устанавливающей, что договор на подачу и уборку вагонов, заключаемый между перевозчиком и контрагентом при обслуживании его локомотивом перевозчика, может быть заключен только при согласии основного пользователя железнодорожного пути необщего пользования, нормам Устава не соответствует.

Статьей 60 Устава заключение договора на подачу и уборку вагонов предусмотрено только при согласии основного владельца железнодорожного пути необщего пользования, в то время Правилами заключение такого договора предусмотрено только при согласии основного пользователя железнодорожного пути необщего пользования.

В случае, предусмотренном пунктом 1.3 Правил, владелец инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования фактически является владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

В свою очередь, отношения между контрагентом и владельцем железнодорожного пути необщего пользования, примыкающего к железнодорожным путям общего пользования, регулируются заключенным между ними договором. Следовательно, в рассматриваемом случае, когда владелец инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования является владельцем железнодорожных путей необщего пользования, его согласие на заключение договора на подачу и уборку вагонов с контрагентом не требуется. Согласие требуется только от

основного пользователя железнодорожного пути необщего пользования на подачу вагонов к местам погрузки и их уборку с мест выгрузки, что и установлено пунктом 2.1 в оспариваемой части.

Вместе с тем оспариваемое положение не предусматривает согласие владельца железнодорожного пути необщего пользования, имеющего железнодорожный путь необщего пользования, а также здания, строения и сооружения, другие объекты, связанные с выполнением транспортных работ и оказанием услуг железнодорожного транспорта, на праве собственности и не являющегося владельцем инфраструктуры.

Установленное пунктом 2.1 требование о заключении договора при согласии основного пользователя железнодорожного пути необщего пользования, а не его владельца, фактически ограничило круг лиц, с согласия которых может быть заключен договор на подачу и уборку вагонов между перевозчиком и контрагентом при обслуживании его локомотивом перевозчика, исключив тем самым из данного процесса владельца железнодорожного пути необщего пользования, не являющегося владельцем инфраструктуры.

Такое регулирование не соответствует Уставу и порождает правовую неопределенность в применении и толковании оспариваемой нормы при заключении договора на подачу и уборку вагонов между перевозчиком и контрагентом при обслуживании его локомотивом перевозчика.