



Акционерное общество  
«Первая Грузовая Компания»  
ОГРН 1137746982856  
Россия, г. Москва, 105064, ул. Старая Басманная, д.12, стр. 1  
Тел.: +7 (495) 663-01-01; факс: +7 (499) 262-96-18  
E-mail: office@pgkweb.ru  
www.pgkweb.ru

**Заместителю руководителя  
Федеральной  
антимонопольной службы  
А.Н. Голомолзину**

Ул. Садово-Кудринская, д. 11,  
г. Москва, Д-242, ГСП-5, 123995

20.06.2016 № АД-УД-ГД/ГДИ-86116  
на №АГ/37188/16 от 02.06.2016г.

*О предложениях к заседанию проектной  
рабочей группы ФАС России*

ФАС России  
Рег. номер 88208/16  
зарегистрирован 21.06.2016



6

### **Уважаемый Анатолий Николаевич!**

В связи с письмом ФАС России от 02.06.2016г. №АГ/37188/16 о проведении 21.06.2016г. очередного заседания проектной рабочей группы ФАС России по рассмотрению вопросов, имеющих сложностей при оплате услуг за пользование путями общего и необщего пользования, и иных законодательно неурегулированных случаев, влекущих за собой нарушение ритмичности хозяйственной деятельности участников рынка нефтепродуктов, АО «ПГК» направляет предложения по вопросу урегулирования порядка внесения платы за пользование путями общего пользования при оказании услуг по подготовке под налив нефтепродуктов вагонов-цистерн на промывочно-пропарочных станциях, находящихся в аренде АО «ПГК» (далее - ППС).

1. Статьей 36 Федерального закона от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее – Устав) не предусмотрены случаи отказа от порожнего вагона, прибывшего на ППС, не принадлежащую железной дороге (ОАО «РЖД»), что дает право собственникам вагонов при отсутствии договорных отношений направлять на ППС порожние вагоны, а также вагоны, превышающие объем согласованной заявки на обработку вагонов.

Массовое прибытие данных вагонов негативно влияет на работу ППС, при этом АО «ПГК», как грузополучатель данных вагонов, несет ответственность за занятие инфраструктуры, в виде начисления перевозчиком платы по Тарифному руководству №127-т/1 (принят ФСТ России от 29.04.2015).

2. Отсутствует нормативный правовой акт, который бы урегулировал прием перевозчиком порожних вагонов с территорий иностранных государств (СМГС), следующие на ППС, где также имеют место случаи прибытия на ППС в адрес АО «ПГК» порожних вагонов без наличия договорных отношений и сверх согласованной заявки.

Массовое прибытие порожних вагонов под обработку приводит к задержке вагонов в пути следования и на станции назначения, при этом весь простой порожних вагонов перевозчик относит на ответственность получателя - АО «ПГК».



3. Нормативными документами, действующими на железнодорожном транспорте, не предусмотрен порядок разработки Технологических процессов работы ППС, а также не предусмотрены нормы на обработку вагонов на ППС, принадлежащих сторонним организациям. Так, Типовым технологическим процессом работы железнодорожных станций по наливу и сливу нефтепродуктов и промывочно-пропарочных предприятий по очистке и подготовке цистерн под перевозку грузов, утвержденным МПС СССР от 03.05.1982 № Г-14540, который предусматривает только порядок взаимодействия работы ППС, принадлежащей железной дороге, со станцией и предприятиями, осуществляющими налив и слив нефтепродуктов. Приложением №3 данного документа установлены нормы времени на обработку цистерн на промывочно-пропарочных предприятиях для групп, подобранных по трудоемкости обработки, для ППС ж.д.

4. Статьей 34 Устава установлено, что «перевозчик уведомляет грузополучателя, владельца железнодорожного пути необщего пользования о времени подачи вагонов, контейнеров с грузами к месту их выгрузки грузополучателем не позднее чем за два часа до объявленной подачи вагонов, контейнеров, если иное не предусмотрено соглашением сторон». При этом нормативным документом не предусмотрено уведомление получателя порожних вагонов, прибывших на ППС для проведения работ по подготовке вагонов под погрузку.

5. При заключении договоров на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования АО «ПГК» (ППС) и АО «ПГК» (УТПВ- участок технической подготовки вагонов) при станции Комбинатская Западно-Сибирской ж.д. перевозчиком было отказано во включении в данные договоры условий по установлению нормативов на выполнение технологических операций по промывке, пропарке, подготовке и ремонту вагонов на путях ППС и УТПВ, которые определены Технологией и согласованы специалистами перевозчика, а также было отказано в установлении в договорах условий по максимальной перерабатывающей способности мест подготовки вагонов (эстакад) и в целом подъездного пути ППС.

Отказ обоснован отсутствием в нормативных документах, в том числе в Правилах эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования, утвержденных приказом МПС России от 18.06.2003 № 26, порядка заключения договоров с предприятиями, в адрес которых подаются вагоны на подъездные пути не только под погрузку и выгрузку грузов из вагонов, но и для выполнения других технических операций с вагонами, такими как ремонт, промывка, пропарка, подготовка вагонов под погрузку и т.д.

В настоящий момент Правилами установлен порядок по заключению договоров на ПУВ и на ЭПП только на вагоны, поступающие под выгрузку и погрузку.

С учетом изложенного предлагается включить условия об установлении нормативов на выполнение технологических операций на промывку, пропарку, подготовку и ремонт вагонов, установлении нормативов по перерабатывающей производительности ППС, УТПВ при заключении договора на ПУВ и на ЭПП, условий по зачислению вагонов на путях общего пользования ж.д. станций по причинам, зависящим от владельца или пользователя подъездного пути в зависимости от нормативов на выполнение операций с вагонами.

6. Предлагается внести следующие изменения в Правила эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования, утвержденных приказом МПС России от 18.06.2003 № 26:



6.1. Абзац 1 пункт 2.3 дополнить после слов «и станции примыкания.» словами «, и Технологические процессы подготовки цистерн под налив и в ремонт на промывочно-пропарочных станциях.».

6.2. Абзац 2 пункт 2.3 Правил изложить в следующей редакции:

«Указанными договорами устанавливается порядок подачи и уборки вагонов, а также технологические сроки оборота вагонов, контейнеров на железнодорожных путях необщего пользования, технологическое время, связанное с подачей вагонов к местам погрузки и выгрузки грузов, промывки, пропарки, подготовки и ремонту вагонов, и уборкой вагонов с этих мест, а также технологические нормы на погрузку грузов в вагоны, выгрузки грузов из вагонов, промывку, пропарку, подготовку вагонов под погрузку и ремонт вагонов. Кроме того, в указанных договорах устанавливается максимальная перерабатывающая способность мест погрузки и выгрузки по основным родам груза, а также промывки, пропарки, подготовки и ремонту вагонов».

6.3. Пункт 2.9 Правил дополнить после слов «технологии работы станции примыкания.» словами «и железнодорожного пути необщего пользования.».

6.4. Абзац 3 п. 3.1 Правил дополнить после слов «к местам погрузки, выгрузки.» словами «, промывки, пропарки, подготовки и ремонту вагонов».

6.5. Абзац 3 п. 3.3 Правил изложить в следующей редакции:

«Количество подаваемых вагонов для одновременного начала проведения грузовых операций? на местах погрузки, выгрузки и технологических операций на местах промывки, пропарки, подготовки и ремонту вагонов без перестановки их локомотивом перевозчика определяется по полезной длине складского, погрузочно-разгрузочного железнодорожного пути, пути проведения промывки, пропарки, подготовки и ремонта вагонов».

6.6. По всему п. 3.3 Правил дополнить после слов «погрузки, выгрузки» словами «, местами промывки, пропарки, подготовки и ремонта вагонов».

6.7. Абзац 5 п. 3.5 изложить в следующей редакции:

«Для регистрации передачи уведомления о времени завершения грузовой операции, о завершении операций по промывке, пропарке, подготовке и ремонту вагонов на железнодорожном пути необщего пользования, передаваемого владельцем, пользователем или контрагентом, перевозчиком ведется книга уведомления о времени завершения грузовой операции. Порядок передачи уведомлений о времени завершения грузовой операции устанавливается в договоре на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути или в договоре на подачу и уборку вагонов».

6.8. Пункт 3.6 Правил изложить в следующей редакции:

«3.6. В случаях, когда размер одновременной подачи партии вагонов к месту погрузки, выгрузки, промывки, пропарки, подготовки и ремонта вагонов превышает вместимость мест погрузки и выгрузки, пропарки, пропарки, подготовки и ремонту вагонов и она может быть погружена или выгружена, обработана на местах промывки, пропарки, подготовки и ремонту вагонов без перестановки локомотивом перевозчика, передается уведомление о готовности к уборке всей одновременно поданной партии вагонов к месту погрузки и выгрузки, промывки, пропарки, подготовки и ремонту вагонов. При наличии у перевозчика возможности допускается осуществление уборки части, погруженной или выгруженной, обработанной на местах промывки, пропарки, подготовки и ремонта одновременно поданной партии вагонов».

6.9. Пункт 3.7 Правил изложить в следующей редакции:

«3.7. Сроки на уборку вагонов с мест погрузки, выгрузки, промывки, пропарки, подготовки и ремонта вагонов и с железнодорожных выставочных путей необщего



пользования устанавливаются на основании технологии работы станции примыкания и железнодорожного пути необщего пользования и предусматриваются в договорах на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или в договорах на подачу и уборку вагонов.

Срок уборки исчисляется с момента передачи уведомления о завершении грузовой операции, или технологической операции по обработке вагонов (промывка, пропарка, подготовка и ремонт вагонов), но не менее чем через 2 часа после его приема, с последующим письменным подтверждением владельцем вагонов, грузоотправителем (отправителем), грузополучателем (получателем) железнодорожного пути необщего пользования».

6.10. Пункт 4.1 Правил изложить в следующей редакции:

«4.1. Время нахождения вагонов под погрузкой, выгрузкой, под обработкой вагонов (промывкой, пропаркой, подготовкой, в ремонте) при обслуживании железнодорожного пути необщего пользования локомотивом, принадлежащим перевозчику, исчисляется с момента фактической подачи вагонов к месту погрузки или выгрузки грузов, к местам обработки вагонов (промывки, пропарки, подготовки, ремонта) на основании памятки приемосдатчика до момента получения перевозчиком от владельцев, пользователей или контрагентов железнодорожного пути необщего пользования уведомления о готовности вагонов к уборке на основании книги регистрации уведомлений и памятки приемосдатчика».

6.11. Пункт 4.2. Правил изложить в следующей редакции:

«4.2. В случаях, когда размер одновременно подаваемой партии вагонов, установленной в договоре на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или в договоре на подачу и уборку вагонов локомотивом, принадлежащим перевозчику, превышает вместимость мест погрузки и выгрузки, промывки, пропарки, подготовки и ремонту вагонов учет времени нахождения второй и последующих групп вагонов осуществляется с момента истечения технологических норм погрузки грузов в вагоны, выгрузки грузов из вагонов, обработки вагонов (промывки, пропарки, подготовки, ремонта) первой группы вагонов, находящихся на местах погрузки, выгрузки, обработки вагонов, и, при необходимости, времени на их перестановку».

6.13. Пункт 4.4 Правил изложить в следующей редакции:

«4.4. При наличии возможности у перевозчика осуществления уборки части, погруженной или выгруженной, или обработанной одновременно поданной партии вагонов учет времени нахождения этих вагонов на железнодорожном пути необщего пользования исчисляется до момента их фактической уборки на основании книги регистрации уведомлений и памятки приемосдатчика».

6.14. Абзац 1 пункта 4.6 Правил изложить в следующей в редакции:

«4.6. При задержке вагонов, независимо от их принадлежности, на железнодорожной станции (пути общего пользования) в ожидании подачи их на железнодорожный путь необщего пользования под выгрузку, перегрузку по причинам, зависящим от грузополучателя, владельца или пользователя железнодорожного пути необщего пользования, а также при задержке подачи порожних вагонов, в соответствии с принятой заявкой на перевозку грузов по причинам, зависящим от грузоотправителя, владельца или пользователя железнодорожного пути необщего пользования, при задержке подачи порожних вагонов под обработку (промывку, пропарку, подготовку и ремонт) на каждый случай задержки составляется акт общей формы в порядке, установленном правилами составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом, с включением в него всех вагонов, находящихся на железнодорожной





станции в момент задержки, готовых к подаче на эти железнодорожные пути необщего пользования. Фактом задержки считается невозможность подачи перевозчиком вагонов в срок, установленный договором или правилами перевозок грузов».

6.15. Абзац 2 пункта 4.7 Правил изложить в следующей редакции:

«Основанием для начисления платы за пользования вагонами, контейнерами по задержанным в пути следования вагонам, контейнерам является невыполнение грузополучателями, владельцами или пользователями железнодорожных путей необщего пользования технологических сроков оборота вагонов или технологических норм погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов, обработки вагонов (промывки, пропарки, подготовки, ремонту)».

6.16. Абзац 6 пункта 4.7 Правил изложить в следующей редакции:

«Временем окончания задержки вагонов, контейнеров является освобождение мест выгрузки, мест обработки вагонов или освобождение станционных путей».

6.17. Раздел VI Правил изложить в следующей редакции:

«VI. Технологические нормы погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов, обработки вагонов (промывка, пропарка, подготовка и ремонт)».

6.18. Пункт 6.1 Правил изложить в следующей редакции:

«6.1. Порядок разработки и определения технологических норм погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов (далее - технологические нормы на погрузку и выгрузку грузов) из вагонов, технологические нормы на промывку, пропарку, подготовку и ремонт вагонов устанавливаются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере железнодорожного транспорта».

6.19. Пункт 6.4 Правил изложить в следующей редакции:

«6.4. Технологические нормы на погрузку и выгрузку грузов устанавливаются Методикой по разработке и определению технологических норм погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов, технологические нормы на обработку вагонов (промывку, пропарку, подготовку, ремонт), устанавливаются Методикой, утвержденной федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере железнодорожного транспорта».

7. В связи с отсутствием в договоре возмездного оказания услуг (подача/ уборка вагонов на ППС Ачинск) заключенного между АО «ПГК» и ОАО «РЖД» норматива на промывку, а также сроков подачи и уборки вагонов, отсутствует возможность применения ст. 100 Устава.

8. Абзацем 16 ст. 39 Устава, п.2.4. Тарифного руководства предусмотрено внесение платы за задержку вагонов в пути следования (в том числе на промежуточных железнодорожных станциях из-за неприема железнодорожной станцией назначения), если такая задержка привела к нарушению сроков доставки, определенных на железнодорожной станции отправления (далее - расчетный срок доставки) в соответствии с правилами исчисления сроков доставки грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом. В этом случае возникает двойное начисление платы за период, совпадающий с нормативным сроком доставки (тариф за перевозку и плата по Тарифному руководству за задержку).

ОАО «РЖД», по нашему мнению, некорректно определяет количество оплачиваемого времени за нахождение на железнодорожных путях общего пользования грузовых вагонов в пути следования (в том числе на промежуточных станциях из-за неприема железнодорожной станции назначения) до истечения нормативного срока



доставки груза. В пределах нормативного срока доставки груза плата за использование инфраструктуры ОАО «РЖД» входит в состав железнодорожного тарифа за перевозку грузов и должна начисляться по ставкам Тарифного руководства после истечения нормативного срока доставки вагонов. Однако ОАО «РЖД» начисляет плату за весь срок нахождения вагонов на путях, без учета нормативного срока доставки, в пределах которого использование инфраструктуры оплачено тарифом. С учетом изложенного, предлагается скорректировать в Тарифном руководстве порядок начисления платы только за период, превышающий нормативный срок доставки (Например, срок доставки истекает 10.06.2015, задержка в пути следования с 05.06.2015 по 12.06.2015, прибытие на станцию назначения 13.06.2015. По действующим правилам период рассчитывается таким образом:  $12-5=7$  сут. Предлагается не производить начисление платы в период с 5 по 10 число, т.к. это время включено в нормативный срок доставки и оплачено грузоотправителем. Начисление платы производить за период, превышающий срок доставки, а именно  $12-10=2$  сут.).

*Е. А. Сапронов*  
Исполнительный директор  А.А. Сапронов

20.06.16 № 2602

**Заместителю руководителя ФАС  
России, Председателю Биржевого  
комитета**

**А.Н. Голомолзину**

**На № АГ/37188/16 от 02.06.2016**

*О предложениях по вопросам имеющих сложностей  
при оплате услуг за пользование путями  
общего и необщего пользования*

ФАС России  
Рег. номер 88206/16  
зарегистрирован 21.06.2016



14

**Уважаемый Анатолий Николаевич!**

ООО «Трансойл» рассмотрены предложения ООО «Транснефть-Логистика» изложенные в рамках совещаний проектной рабочей группы ФАС России по вопросам имеющих сложностей при оплате услуг за пользование путями общего и необщего пользования. По результатам рассмотрения предоставленных материалов сообщаем следующее.

1. По вопросу неправомерности действий ОАО «РЖД» при определении в типовом договоре на подачу и уборку вагонов на железнодорожный путь необщего пользования (далее - Договор) технологического времени на грузовые операции равное 2 часам, без учета времени на подготовительные и заключительные операции и ответственном простое находящихся на путях общего пользования вагонов влекущих значительные финансовые издержки грузополучателей считаем необходимо дополнительно пояснить следующее.

Согласно ч.7 ст.33 Порожний грузовой вагон считается доставленным в срок, если до истечения указанного в транспортной железнодорожной накладной срока доставки (с учетом корректировки в соответствии с правилами исчисления сроков доставки грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом) порожний грузовой вагон прибыл на железнодорожную станцию назначения и может быть подан получателю или на железнодорожный выставочный путь, о чем перевозчик уведомляет получателя в соответствии с настоящим Уставом и правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом. При этом статья 39 часть 13 предусматривает «Оплачиваемое время ожидания погрузки, выгрузки грузов, подачи, приема вагонов, контейнеров исчисляется по истечении двух часов с момента уведомления перевозчиком в порядке, установленном настоящим Уставом и правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, о прибытии грузов, порожних грузовых вагонов и готовности их к подаче, если иное время не установлено договорами на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования или договором на подачу и уборку вагонов с учетом особенностей технологии обслуживания конкретных грузополучателей (получателей), грузоотправителей (отправителей). Таким образом, грузополучатели поставлены в условия, когда не могут с полной достоверностью планировать к какому моменту должны быть фронты выгрузки (пути необщего пользования) готовы к принятию вагонов. Поскольку вагоны могут