
**НЕКОММЕРЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО
«ОБЪЕДИНЕНИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ»**



**СТАНДАРТ
ОРГАНИЗАЦИИ**

**СТО
ОПЖТ 00.000–
2018**

ВАГОНЫ ГРУЗОВЫЕ

**Основы взаимодействия организаций-членов НП «ОПЖТ», направленные
на повышение сохранности грузовых вагонов**

**Москва
НП «ОПЖТ»
2018**

Предисловие

Сведения о стандарте

1 РАЗРАБОТАН Акционерным обществом «Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта» (АО «ВНИИЖТ»)

2 ВНЕСЕН Некоммерческим партнерством «Объединение производителей железнодорожной техники» (НП «ОПЖТ»)

3 УТВЕРЖДЕН И ВВЕДЕН В ДЕЙСТВИЕ Распоряжением НП «ОПЖТ» от «_____» _____ 2018 г. № _____

4 ВВЕДЕН ВПЕРВЫЕ

© НП «ОПЖТ», 2018

Настоящий стандарт не может быть полностью или частично воспроизведен, тиражирован и распространен в качестве официального издания без разрешения НП «ОПЖТ»

Содержание

1	Область применения.....	5
2	Нормативные ссылки.....	5
3	Термины и определения.....	6
4	Правила использования грузовых вагонов для обеспечения их сохранности.....	7
5	Порядок контроля за сохранностью вагонного парка при технической передаче вагонов с/на пути необщего пользования..	8
6	Ответственность участников перевозочного процесса за техническое состояние вагона.....	9
	Приложение А (обязательное) Методика расчета возмещения ущерба от повреждения вагонов.....	13
	Библиография.....	22

СТО ОПЖТ 00.000–2018

(проект, окончательная редакция)

Вагоны грузовые. Правила взаимодействия организаций-членов ОПЖТ,
направленные на повышение сохранности грузовых вагонов

УТВЕРЖДЕН

Решением Общего собрания

Протокол от _____ 2008 г.

№ _____

СТАНДАРТ ОРГАНИЗАЦИИ

ВАГОНЫ ГРУЗОВЫЕ

**Основы взаимодействия организаций-членов НП «ОПЖТ»,
направленные на повышение сохранности грузовых вагонов**

Дата введения - 2019-00-00

1 Область применения

Настоящий стандарт распространяется на грузовые вагоны (далее - вагоны), предназначенные для эксплуатации на железнодорожных путях колеи 1520 мм.

Настоящий стандарт устанавливает правила, направленные на повышение сохранности вагонов при их технической передаче с/на пути необщего пользования при осуществлении погрузочно-разгрузочных и маневровых работ.

Применение настоящего стандарта сторонними организациями оговаривают в договорах (соглашениях) с НП «ОПЖТ».

2 Нормативные ссылки

В настоящем стандарте использованы нормативные ссылки на следующие стандарты:

ГОСТ 22235 Вагоны грузовые магистральных железных дорог колеи 1520 мм. Общие требования по обеспечению сохранности при производстве погрузочно-разгрузочных и маневровых работ

Примечание – При пользовании настоящим стандартом целесообразно проверить действие ссылочных стандартов в информационной системе общего пользования - на официальном сайте Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии в сети Интернет или по ежегодному информационному указателю «Национальные стандарты», который опубликован по состоянию на 1 января текущего года, и по выпускам ежемесячного информационного указателя «Национальные стандарты» за текущий год. Если заменен ссылочный стандарт, на который дана недатированная ссылка, то рекомендуется использовать действующую версию этого стандарта с учетом всех внесенных в данную версию изменений. Если заменен ссылочный стандарт, на который дана датированная ссылка, то рекомендуется использовать версию этого стандарта с указанным выше годом утверждения (принятия). Если после утверждения настоящего стандарта в ссылочный стандарт, на который дана датированная ссылка, внесено изменение, затрагивающее положение, на которое дана ссылка, то это положение рекомендуется применять без учета данного изменения. Если ссылочный стандарт отменен без замены, то положение, в котором дана ссылка на него, рекомендуется применять в части, не затрагивающей эту ссылку.

3 Термины и определения

В настоящем стандарте применены следующие термины с соответствующими определениями:

<p>3.1 нормативный документ: Документ, устанавливающий правила, общие принципы или характеристики, касающиеся различных видов деятельности или их результатов.</p>

[ГОСТ 1.1–2002, статья 4.1]

3.2 исправное состояние вагона: Состояние вагона, соответствующее всем требованиям технической документации на него.

3.3 повреждение вагона: Нарушение исправного состояния вагона или его составных частей (в том числе их утеря) под влиянием внешних воздействий, превышающих уровни, установленные настоящим стандартом и нормативными документами на вагон.

3.4 погрузо-разгрузочные работы: Операции, связанные с осуществлением погрузки и выгрузки груза, в том числе с размещением, креплением, уплотнением, выравниванием, рыхлением, разогревом груза, очисткой вагонов, включая наружную поверхность, после погрузки и выгрузки, приведению вагонов в транспортное положение.

3.5 ущерб: Потери некоторого субъекта или группы субъектов, части или всех своих ценностей.

[ГОСТ Р 22.10.01–2001, статья 2.1.1]

3.6 стоимость ущерба: Ущерб в денежном выражении.

[ГОСТ Р 22.10.01–2001, статья 2.1.4]

3.7 оценка ущерба: Определение ущерба в денежном выражении или в натуральных показателях.

[ГОСТ Р 22.10.01-2001, статья 2.1.5]

3.8 убытки: Расходы, которые лицо, чье право нарушено, произвело или должно будет произвести для восстановления нарушенного права, утрата или повреждение его имущества (реальный ущерб), а также неполученные доходы, которые это лицо получило бы при обычных условиях гражданского оборота, если бы его право не было нарушено (упущенная выгода).

[Гражданский Кодекс Российской Федерации от 30 ноября 1994 года № 51-ФЗ, статья 15]

4 Правила использования грузовых вагонов для обеспечения их сохранности

4.1.16 Сохранность вагонов при погрузочно-разгрузочных и маневровых работах должна обеспечиваться соблюдением требований ГОСТ 22235.

4.1.17 Не допускается эксплуатация вагона в разоборудованном состоянии. Ответственность за разоборудование вагона несет сторона, в сфере ответственности которой находится техническое состояние вагона на момент обнаружения недостающих деталей и узлов. Расследование причин разоборудования вагона осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации.

5 Порядок контроля за сохранностью вагонного парка при технической передаче вагонов с/на пути необщего пользования

5.1 Все грузовые вагоны, поступающие в адрес грузополучателя (грузоотправителя), владельца железнодорожного пути необщего пользования и отправляемые после их погрузки (выгрузки), должны быть осмотрены на выставочных путях или на местах погрузки и выгрузки перевозчиком на основании заключенных договоров на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или на подачу и уборку вагонов.

При передаче (приеме) вагонов с/на железнодорожные пути необщего пользования технический осмотр вагонов производится с регистрацией результатов установленным перевозчиком порядком в соответствии с положением [1].

Если по согласованию с грузоотправителем, грузополучателем, владельцем железнодорожного пути необщего пользования осмотр вагонов производится только представителем перевозчика, то документы оформляют за его подписью.

5.2 На поврежденный вагон, принимаемый с железнодорожного пути общего/необщего пользования, составляются акты формы ГУ-23, ВУ-23М и ВУ-25М в соответствии с приказом [2]. Вагон в этом случае остается на ответственности и путях организации, его повредившей при выполнении погрузочно-разгрузочных или маневровых работ, до момента составления актов форм ГУ-23 и ВУ-25М о повреждении вагонов. При приеме от

грузоотправителя (грузополучателя) поврежденных вагонов, которые они не могут отремонтировать своими средствами, они снимаются с их ответственного простоя с момента получения перевозчиком уведомления о готовности уборки этих поврежденных вагонов.

В случаях, когда комиссией в процессе выгрузки определено, что вагон на момент погрузки находился заведомо в неисправном состоянии, ответственность за его повреждение возлагается на владельца инфраструктуры. Комиссия и порядок расследования должны соответствовать положению [3].

6 Ответственность участников перевозочного процесса за техническое состояние вагона

6.1 Ответственность распространяется на всех участников перевозочного процесса, включая собственников вагона, арендодателей и арендаторов, являющихся резидентами Российской Федерации с учетом статей 10, 19, 20, 104, 105 Федерального закона [4].

6.2 Собственник грузового вагона, право которого нарушено, может требовать от виновной стороны возмещение причиненного ему ущерба, если законодательством Российской Федерации не предусмотрено иное. Данное требование не распространяется на вагоны, имеющие незначительные повреждения (деформации, царапины и т.д.), не подлежащие фиксации при осмотре технического состояния вагона, не требующие ремонта и не угрожающие безопасности движения.

6.3 Ответственность за техническое состояние вагона возлагается на участника перевозочного процесса после приемки им вагона от одного из участников перевозочного процесса и до момента сдачи вагона другому участнику перевозочного процесса.

6.4 Передача вагона от одного из участников перевозочного процесса другому должна осуществляться при исправном техническом состоянии вагона.

Передача вагона, находящегося в неисправном техническом состоянии, не допускается.

6.5 Возложение ответственности на участника перевозочного процесса за повреждение вагона осуществляется на основании заключения комиссии, проводившей расследование. В случае непризнания участником перевозочного процесса вины за повреждение вагона, он вправе инициировать экспертизу причины возникновения повреждения вагона, для доказательства невиновности в судебном порядке. Экспертиза по определению причин возникновения повреждения вагона проводится специализированной организацией, в соответствии с положением (3).

6.6 Виновная сторона обязана отремонтировать поврежденный вагон за свой счет или возместить владельцу вагона убытки, вызванные с его повреждением или утратой. Эти убытки определяют в соответствии с методикой, приведенной в приложении А. Объем и вид ремонта поврежденного вагона определяет комиссия в соответствии с положением [1].

6.7 Ремонт вагона должен обеспечивать восстановление его работоспособности за счет устранения непосредственно повреждения и проведения работ в соответствии с требованиями эксплуатационных и ремонтных документов на вагон, а также руководств [5], [6], [7].

6.8 Решение о выборе вагоноремонтного предприятия для проведения ремонта и дате пересылки вагона в ремонт принимает собственник вагона с учетом обеспечения безопасного проследования вагона до вагоноремонтного предприятия при наличии правильно оформленных документов по 5.2, о чем информирует виновную сторону и железнодорожную станцию примыкания.

6.9 Если виновная сторона имеет свою ремонтную базу и право производить работы по устранению повреждений вагонов, то на такие вагоны после устранения повреждений (ремонта) в акте формы ВУ-25М уполномоченным представителем владельца инфраструктуры делается отметка «Повреждение устранено на предприятии».

6.10 В случае ремонта поврежденного вагона организацией своими силами, он остается на ее ответственности до момента подачи владельцу инфраструктуры уведомления о готовности его к уборке после ремонта и приемки представителями владельца инфраструктуры.

Представитель владельца вагона может принимать участие в приемке вагона после проведения ремонта, о чем он обязан своевременно проинформировать владельца инфраструктуры с отнесением учета дополнительного времени простоя на владельца вагона.

6.11 При отказе или уклонении представителей виновной стороны от подписания акта формы ВУ-25М в нем в строке «подпись» делается отметка с указанием номера и даты составления акта общей формы ГУ-23, которая заверяется подписью работника железнодорожной станции, уполномоченного представителя владельца инфраструктуры и строчным штампом железнодорожной станции. Акт формы ВУ-25М вместе с актом формы ГУ-23 высылается заказным письмом на имя руководителя виновной стороны или доставляется непосредственно руководителю предприятия виновного в повреждении вагона с отметкой о получении документов.

6.12 Подтверждением размера возмещения ущерба от повреждения грузовых вагонов является:

- копия акта о сдаче-приемке работ с указанием их стоимости от предприятия по ремонту вагонов;

- копия перевозочных документов по оплате услуг владельцу инфраструктуры по перемещению вагона из/в ремонт;

- копии документов, предусмотренных 6.11.

- расчет остаточной стоимости вагона при повреждении до степени его исключения

- иные документы подтверждающие расходы (экологический ущерб, простой, упущенная выгода и т. д.).

6.13 При виновности перевозчика ремонт вагона производится за счет средств перевозчика, при не установлении виновного ремонт вагона осуществляется владельцем инфраструктуры самостоятельно без выставления затрат владельцу вагона. В остальных случаях ремонт вагона может осуществляться на предприятиях инфраструктуры на возмездной основе.

Приложение А

(обязательное)

Методика расчета возмещения ущерба от повреждения вагонов

А.1 Общие положения

А.1.1 Настоящая Методика предназначена для определения убытков, которые подлежат возмещению грузоотправителями, грузополучателями, перевозчиками и другими организациями, виновными (далее - виновная сторона) в повреждении (разоборудовании) грузовых вагонов на железных дорогах Российской Федерации

А.1.2 Настоящая методика соответствует требованиям и положениям документов [8] – [17].

А.1.3 При расчете суммы убытков от повреждения вагона учитывают следующие группы затрат:

- оплата услуг на проведение технической экспертизы и оформление соответствующей документации на поврежденный вагон;

- на проведение дополнительно возникающих работ по перегрузу поврежденного вагона, в случае невозможности проведения его ремонта в груженом состоянии;

- стоимость работ по устранению фактического повреждения вагона в вагоноремонтном предприятии;

- оплата услуг владельца инфраструктуры по перемещению вагона в ремонт и из ремонта;

- по ликвидации последствий загрязнения окружающей природной среды;

- финансовая компенсация за временное выбытие вагона из эксплуатации.

А.1.4 Собственник вагона предъявляет виновной стороне за нанесенное повреждение претензию, к которой прикладывают акт технического состояния вагона и другие документы, подтверждающие факт и размер ущерба, а также расчет убытков, понесенных им вследствие повреждения его вагона.

А.2 Порядок расчета убытков от повреждения вагонов

А.2.1 Оплата услуг владельца инфраструктуры на проведение технической экспертизы и оформление соответствующей документации на поврежденный вагон

А.2.1.1 Определение стоимости работ по предоставлению услуги владельца инфраструктуры на проведение технической экспертизы (эти работы осуществляются структурными подразделениями владельца инфраструктуры) для выявления виновной стороны в повреждении собственного вагона и оформление соответствующей документации на него регламентируется документом [18].

А.2.1.2 Стоимость предоставляемой услуги ($C_{тэ}$, руб./вагон) определяют исходя из часовой ставки заработной платы осматривателя вагонов, установленной согласно положению [19] для работников соответствующего разряда, связанных с движением поездов, с учетом начислений страховых взносов в Пенсионный фонд Российской Федерации, Фонд социального страхования Российской Федерации, Федеральный фонд обязательного медицинского страхования и территориальные фонды обязательного медицинского страхования, а также страхования от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний и фактического времени (но не более трех суток), затраченного на эту работу. Кроме того, в составе стоимости предоставляемой услуги должны дополнительно учитываться общепроизводственные и общехозяйственные затраты, относимые на статью 2015 «Затраты по техническому обслуживанию грузовых вагонов на станциях». В общем виде стоимость предоставляемой услуги определяют по формуле

$$C_{тэ} = [Z_{от}(1+\phi):T_m] (1 + k_{общ} \cdot 10^{-2}) \cdot t_{эк} (1 + r \cdot 10^{-2}), \quad (A.1)$$

где $Z_{от}$ - затраты на оплату труда осматривателя вагонов, руб./месяц;
 $(1+\phi)$ - общий коэффициент начислений на заработную плату, страховые сборы от несчастных случаев;

T_M - месячный бюджет времени, ч;

$K_{\text{общ}}$ - коэффициент начисления общепроизводственных и общехозяйственных расходов (включая расходы на содержание аппарата управления) по структурному подразделению владельца инфраструктуры, относимых на статью 2015, %;

$t_{\text{эк}}$ - фактическое время (но не более трех суток), затрачиваемое на проведение работ, ч;

r - норматив рентабельности, принятый для установления договорных тарифов, %.

А.2.2 Расчет затрат на проведение дополнительно возникающих работ по перегрузу поврежденного вагона

Данный вид работ может иметь место в случае невозможности проведения ремонта поврежденного вагона в груженом состоянии. Для осуществления этих работ необходимо виновной стороне изыскать возможность (арендовать) порожний вагон соответствующего рода и осуществить операцию по перегрузке в него. Общую стоимость выполненных работ ($C_{\text{пп}}$, руб./вагон) определяют по формуле

$$C_{\text{пп}} = A_{\text{пл}} \cdot t_{\text{пер}} + e_{\text{пп}} \cdot P_{\text{пер}} + e_{\text{ман}} + П_{\text{пд}} \cdot n_{\text{ос}} \cdot k_{\text{гр}} \cdot k_{\text{инд}}, \quad (\text{A.2})$$

где $A_{\text{пл}}$ - ставка арендной платы заимствованного вагона для осуществления перегруза из поврежденного с учетом продолжения доставки груза в нем до станции назначения, руб./сутки;

$t_{\text{пер}}$ - общая продолжительность использования арендованного вагона, сутки;

$e_{\text{пп}}$ - ставка договорного тарифа на погрузо-разгрузочные работы (кроме сыпучих), руб./тонн;

$P_{\text{пер}}$ - загрузка вагона, тонн;

$e_{\text{ман}}$ - затраты на проведение маневровой работы с постановкой арендованного вагона для выполнения работ по его загрузке, руб.;

$P_{\text{пд}}$ - плата за подсылку порожнего (арендованного) вагона, руб./осе-км;

$n_{\text{ос}}$ - количество осей грузового вагона, ед.;

$k_{\text{гр}}$ - коэффициент, учитывающий тарифный класс, соответствующий второму по Прейскуранту № 10-01;

$k_{\text{инд}}$ - коэффициент индексации к базовым ставкам Прейскуранта № 10-01 для периода проведения расчетов.

А.2.3 Расчет стоимости работ по устранению фактического повреждения вагона в вагоноремонтном предприятии

А.2.3.1 Нормативным документом, регламентирующим состав затрат, входящих в себестоимость продукции (работ, услуг), является Налоговый кодекс Российской Федерации [9] (глава 25).

В состав затрат на ремонт поврежденного вагона включают:

- затраты на оплату труда работников, занятых ремонтом узлов и деталей этого вагона;

- отчисления на социальные нужды (отчисления в пенсионный фонд; фонд социального страхования, включая страховой тариф на обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний; фонд обязательного медицинского страхования) в части, относящейся на ремонт поврежденного вагона;

- материальные затраты, в том числе расходы на материалы и запасные части; расходы топлива и электроэнергии на технологические нужды; прочие материальные затраты, которые включают затраты по оплате счетов за пересылку отдельных его узлов и деталей (например, колесных пар) в ремонт и из ремонта, регламентные работы, а также транспортные расходы по подаче-уборке поврежденного вагона¹⁾ на пути вагоноремонтного предприятия;

¹⁾ Стоимость работ по подаче-уборке вагонов в ремонт определяется по Тарифному руководству № 3 «Правила применения сборов за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов на федеральном железнодорожном транспорте».

- амортизация основных производственных фондов вагоноремонтного предприятия в части, относящейся на данный вид ремонта²⁾;
- прочие затраты (отражаются в доле от фонда оплаты труда, причитающейся на ремонт поврежденного вагона);
- общепроизводственные и общехозяйственные расходы вагоноремонтного предприятия.

А.2.3.2 На поврежденный вагон, поступающий в текущий ремонт, составляется дефектная ведомость, на основе которой производится расчет себестоимости работ по устранению выявленных неисправностей в соответствии с документом [20] и учитывающих фактические затраты на их устранение.

В состав общей суммы затрат ($C_{\text{рем}}$, руб./вагон) включают нормируемую прибыль, устанавливаемую для данного вагоноремонтного предприятия.

А.2.3.3 Цены на текущий отцепочный ремонт грузовых вагонов, проводимый в эксплуатационных вагонных депо владельца инфраструктуры, определяют в соответствии с действующим Прейскурантом на эти виды услуг, который содержит перечень работ, сгруппированных по наименованиям неисправностей, в расчете на установленную единицу работ. Общую стоимость ремонта ($C_{\text{рем}}$) определяют на основании обработки дефектной ведомости.

А.2.4 Расчет стоимости услуг владельца инфраструктуры по перемещению поврежденного вагона в ремонт и из ремонта

А.2.4.1 Стоимость услуг владельца инфраструктуры по перемещению поврежденного вагона в ремонт (из ремонта) определяется в соответствии с требованиями п. 2.16 прейскуранта [21] с учетом дополнений, предусмотренных приказом [22].

Порядок расчета провозной платы для рассматриваемого случая приведен в положении [19] (пункты 2.16.2. и 2.16.3). Плату за пробег собственных

²⁾ Амортизация основных производственных фондов в зависимости от вида ремонта, в который направляется поврежденный грузовой вагон.

(арендованных) вагонов в ремонт (из ремонта) определяют по ставкам за ось в зависимости от расстояния перевозки и количества осей вагона по тарифным схемам №№ 25 - 29 по второму тарифному классу с применением коэффициентов, указанных в таблице № 3 Приложения 3 тарифного руководства [14] и без применения других коэффициентов, указанных в пунктах 2.5.1 и 2.16.1 тарифного руководства [14]. Кроме того, в тарифном руководстве [14] (пункт 2.16.3) предусмотрена корректировка размера провозной платы в зависимости от длины вагона.

При определении тарифной схемы, в соответствии с пунктами 2.16.1 и 2.16.2 тарифного руководства [14] (в случае, когда она зависит от длины вагона по осям сцепления автосцепки), фактическая длина вагона по осям сцепления автосцепки округляется до 0,1 м).

А.2.4.2 В общем виде стоимость доставки поврежденного вагона в ремонт ($C_{\text{пер}}$, руб./вагон) определяют по формуле

$$C_{\text{пер}} = П \cdot n_{\text{ос}} \cdot k_{\text{гр}} \cdot k_{\text{инд}}, \quad (\text{А.3})$$

где $П$ - плата за перевозку порожних грузовых вагонов, направляемых в ремонт с оформлением перевозочных документов (формы ГУ-64, ГУ-65 с приложением форм ВУ-26М и ВУ-25М), руб./осе-км;

$n_{\text{ос}}$ - количество осей грузового вагона, пересылаемого в ремонт, ед.;

$k_{\text{гр}}$ - коэффициент, учитывающий тарифный класс, соответствующий второму по Прейскуранту № 10-01;

$k_{\text{инд}}$ - коэффициент индексации к базовым ставкам Прейскуранта № 10-01 для периода проведения расчетов.

А.2.5 Расчет затрат по ликвидации последствий от загрязнения окружающей природной среды

А.2.5.1 В случае повреждения вагона могут возникнуть последствия, повлекшие за собой загрязнение окружающей природной среды. Это в свою

очередь потребует проведение комплекса мероприятий по защите и локализации вредного воздействия на человека, окружающую природную среду: воду, воздух, почву, который имеет стоимостную оценку результатов этого вредного воздействия. Убытки за причинённый ущерб ($C_{\text{пр}}$, руб./вагон) возмещаются виновной стороной.

А.2.5.2 Определение размера экологического ущерба осуществляют в соответствии с Федеральным законом [20] с обязанностью полного возмещения вреда окружающей среде.

А.2.5.3 Сбор доказательств для подтверждения факта негативного воздействия на окружающую природную среду, оценки масштабов экологических последствий повреждения вагона, а также определение экономического ущерба и убытков природопользователям производят с использованием нормативно-правовых актов, методических и справочных материалов, материалов кадастровой оценки природных ресурсов.

А.2.5.4 Природоохранные подразделения владельца инфраструктуры принимают непосредственное участие при оценке вредного воздействия и ликвидации последствий повреждения вагона. Представители этих владельцев инфраструктуры совместно с другими официальными органами фиксируют место и время возникновения загрязнения природной среды, его вид и, используя данные перевозочных документов, а также учитывая количество и наименование поврежденного и утраченного груза, разрабатывают и осуществляют комплекс мер по ликвидации последствий, вызванных повреждением вагона.

А.2.5.5 Определение платы за загрязнение окружающей среды осуществляют на основе инструктивно-методических указаний [23] и методики [24].

При возможности используют прямые методы счета с подтверждением данных об убытках. В конкретных ситуациях, при недостаточном нормативно-методическом обеспечении, используют экспертные оценки.

А.2.6 Расчет размера финансовой компенсации собственнику за временное выбытие его поврежденного вагона из эксплуатации

Определение размера финансовой компенсации владельцу за временное выбытие его поврежденного вагона производят исходя из времени простоя его вне эксплуатации и стоимости нового грузового вагона соответствующего рода.

Размер финансовой компенсации рассчитывают по формуле

$$C_{\text{фк}} = (C_{\text{в}} \cdot b_{\text{реф}} \cdot 10^{-2} : 365) \cdot \Delta t_{\text{в}}, \quad (\text{А.4})$$

где $C_{\text{в}}$ - цена нового грузового вагона соответствующего рода (без учета НДС), принимаемая для условий, сложившихся за три месяца до наступления случая повреждения вагона собственника по данным Росстата, руб.;

$b_{\text{реф}}$ - коэффициент приведения затрат, соответствующий ставке рефинансирования Центрального Банка Российской Федерации, %;

$\Delta t_{\text{в}}$ - общее время исключения грузового вагона собственника из эксплуатации по причине его повреждения (включая время перемещения в ремонт), определяемое на основании данных форм ВУ-23М (Уведомление на ремонт вагона) и ВУ-36М (Выход вагона из ремонта), сутки.

А.2.7 Определение общего размера убытков от повреждения грузового вагона

А.2.7.1 Общую величину убытков от повреждения грузового вагона на железных дорогах Российской Федерации определяют суммой составляющих затрат, рассмотренных в А.2.1 - А.2.5, и величины финансовой компенсации, определяемой в соответствии с А.2.6 по формуле

$$\sum C_{\text{уб}} = C_{\text{тэ}} + C_{\text{пп}} + C_{\text{рем}} + C_{\text{пер}} + C_{\text{пр}} + C_{\text{фк}} \quad (\text{А.5})$$

А.2.7.2 На составляющие формулы (А.5), кроме $C_{пр}$ и $C_{фк}$, в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации начисляется налог на добавленную стоимость (НДС) по установленной ставке.

Библиография

- [1] Положение о порядке технической передачи (приема) вагонов на пути необщего пользования и контроля за сохранностью вагонного парка. Утверждено распоряжением ОАО «РЖД» от 30 марта 2007 года №562р
- [2] Приказ МПС РФ от 18 июня 2003 года № 45 «Об утверждении Правил составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом»
- [3] Положение о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Утверждено приказом Минтранса России от 18 декабря 2014 года № 344
- [4] Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации от 10 января 2003 года № 18-ФЗ
- [5] 117-ЦВ-2009 Руководство по текущему отцепочному ремонту грузовых вагонов, утверждено распоряжением ОАО «РЖД» от 26 ноября 2010 года № 2425р
- [6] РД 32 ЦВ 587- 2009 Руководство по деповскому ремонту, утверждено распоряжением ОАО «РЖД» от 21 мая 2010 года № 1078р
- [7] РД 32 ЦВ 168-2017 Руководство по капитальному ремонту грузовых вагонов, утверждено Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (Приложение № 24 к протоколу от 18-19 мая 2011 года № 54)
- [8] Гражданский кодекс Российской Федерации от 30 ноября 1994 года № 51-ФЗ
- [9] Налоговый кодекс Российской Федерации

- [10] Федеральный закон от 10 января 2003 года № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»
- [11] Федеральный закон от 29 декабря 2010 года № 442-ФЗ «Об охране окружающей среды»
- [12] Федеральный закон от 24 июля 2009 года № 212-ФЗ «О страховых взносах в Пенсионный фонд Российской Федерации, Фонд социального страхования Российской Федерации, Федеральный фонд обязательного медицинского страхования и территориальные фонды обязательного медицинского страхования»
- [13] Федеральный закон от 24 июля 1998 года № 125-ФЗ «Об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний»
- [14] Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами. Тарифное руководство № 1 (Прейскурант № 10-01)
- [15] Правила применения сборов за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов на федеральном железнодорожном транспорте. Тарифное руководство № 3 (Прейскурант № 10-01)
- [16] Единый перечень работ и услуг, оказываемых владельцем инфраструктуры при организации перевозок грузов. Утвержден распоряжением ОАО «РЖД» от 20 апреля 2016 года № 705р
- [17] Номенклатура доходов и расходов по видам деятельности ОАО «РЖД». Утверждена приказом Минтранса России от 17 августа 2007 года № 124
- [18] Единый перечень работ и услуг, оказываемых ОАО «РЖД» при организации перевозок грузов. Утвержден распоряжением ОАО «РЖД» от 20 апреля 2016 года № 705р
- [19] Положение о корпоративной системе оплаты труда работников филиалов и структурных подразделений открытого акционерного

общества «Российские железные дороги». Утверждено на заседании правления ОАО «РЖД» (протокол от 18-19 декабря 2006 года № 40)

- [20] Примерная форма договора на выполнение текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов. Распоряжение ОАО «РЖД» от 26 апреля 2011 года № 926р
- [21] Прейскурант № 10-01. Тарифы на перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами. Утвержден постановлением Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации от 17 июня 2003 года № 47-т/5
- [22] Приказ от 19 июня 2006 года № 129-т/2 № «О внесении изменений и дополнений в Прейскурант № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами»
- [23] Инструктивно-методические указания по взиманию платы за загрязнение окружающей среды. Утверждены Министерством охраны окружающей среды и природных ресурсов Российской Федерации 26 января 1993 года
- [24] Методика определения ущерба окружающей природной среде и дополнительных расходов железных дорог, возникающих при аварийных ситуациях с опасными грузами. Утверждена МПС России и Минприроды России в 2001 г

Ключевые слова: грузовой вагон, повреждение, ответственность за повреждение, перевозочный процесс, участники перевозочного процесса, правила эксплуатации, погрузо-разгрузочные работы, маневровые работы, ущерб, стоимость ущерба, ремонт, грузоотправитель, грузополучатель

Заместитель Генерального директора
АО «ВНИИЖТ»



Р.В. Мурзин

Директор научного центра «Нетяговый
подвижной состав и автоматизированные
системы поезда» (НЦ «НПСАП»)



М.В. Гудас

Руководитель группы «Вагонное хозяйство»
НЦ «НПСАП»



М.А. Кузнецов

Ведущий научный сотрудник НЦ «НПСАП»



Г.В. Райков

Старший научный сотрудник НЦ «НПСАП»



О.К. Степанов