

## РЕШЕНИЕ № 4

Резолютивная часть решения оглашена 16 марта 2010 года. Полный текст изготовлен 24 марта 2010 года. Комиссия Управления Федеральной антимонопольной службы по Хабаровскому краю по рассмотрению дела № 3-1/212 о нарушении антимонопольного законодательства в присутствии представителей ЗАО «Ольгерд», ОАО «РЖД» в лице филиала «Дальневосточная железная дорога», рассмотрев дело № 3-1/212 по признакам нарушения ОАО «Российские железные дороги» в лице филиала «Дальневосточная железная дорога» (местонахождение: 107014, г.Москва, ул.Новая Басманная, 2; место осуществления деятельности Дальневосточного филиала: 680000, г.Хабаровск, ул.Муравьева Амурского, 20) части 1 статьи 10 Федерального закона № 135-ФЗ от 26.07.2006 «О защите конкуренции»,

### УСТАНОВИЛА:

В Управление Федеральной антимонопольной службы по Хабаровскому краю поступило обращение ЗАО «Ольгерд» на действия ОАО «Российские железные дороги» – филиал «Дальневосточная железная дорога», направленное Приморским УФАС России. При наличии достаточных оснований для возбуждения и рассмотрения дела о нарушении антимонопольного законодательства, предусмотренных статьей 39 Федерального закона № 135-ФЗ от 26.07.2006 «О защите конкуренции», управлением Федеральной антимонопольной службы по Хабаровскому краю 13.10.2009 возбуждено дело № 3-1/212 в отношении ОАО «Российские железные дороги» – филиал «Дальневосточная железная дорога». В ходе рассмотрения материалов дела и представленных сторонами документов установлено следующее. ОАО «Российские железные дороги» – филиал «Дальневосточная железная дорога» (далее – ОАО «РЖД» в лице ДВЖД) является субъектом естественной монополии в сфере железнодорожных перевозок и включено в Реестр хозяйствующих субъектов, имеющих долю на рынке определенного товара более 35 %, как организация, имеющая в географических границах территории Хабаровского края долю более 65% на товарном рынке услуг железнодорожных перевозок и на товарном рынке услуг транспортных терминалов.

Ранее, 22.01.2008 управлением Федеральной антимонопольной службы по Хабаровскому краю по делу № 3-1/81 принято решение № 1 о признании действий ОАО «РЖД» в лице ДВЖД, выразившихся в издании телеграммы от 24.03.2007 НР-4461 «О запрете выдачи грузов на станции Гродеково из вагонов китайской стороны в автомобильный транспорт», противоречащими части 1 статьи 10 Федерального закона «О защите конкуренции» от 26.07.2006 № 135-ФЗ, в том числе пункту 9 части 1 статьи 10 Федерального закона «О защите конкуренции» от 26.07.2006 № 135-ФЗ, а также технологическому процессу работы пограничного перегрузочного района Гродеково от 23.04.2003 и техническо-распорядительному акту железнодорожной станции Гродеково от 25.10.2005.

Пунктом 2 решения № 1 управление Федеральной антимонопольной службы по Хабаровскому краю признало, что в связи с изменением технологического процесса работы пограничного перегрузочного района Гродеково и техническо-

распорядительного акта железнодорожной станции Гродеково с 23.09.2007 в действиях ОАО «РЖД» в лице ДВЖД отсутствует нарушение части 1 статьи 10 Федерального закона «О защите конкуренции» от 26.07.2006 № 135-ФЗ. На основании пункта 2 части 1 статьи 48 Федерального закона «О защите конкуренции» от 26.07.2006 № 135-ФЗ производство по делу № 3-1/81 прекращено. По результатам судебного обжалования, постановлением Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 30.04.2009 № Ф03-1511/2009 пункт 2 решения № 1 от 22.01.2008 признан незаконным.

Поскольку фактические обстоятельства рассмотренного дела № 3-1/81 непосредственным образом относятся к рассматриваемому делу № 3-1/212, следует руководствоваться в том числе материалами, полученными в ходе рассмотрения дела № 3-1/81, а именно: письмо Министерства транспорта Российской Федерации от 23.08.2007 № БК-16/6300. Между ЗАО «Ольгерд» и ОАО «РЖД» в лице ДВЖД существуют договорные правоотношения по перевозке грузов. Из обращения ЗАО «Ольгерд» следует, что в период с 06 мая 2009 года по июнь 2009 года под процедурой внутреннего таможенного транзита на станцию Гродеково прибывали грузы ЗАО «Ольгерд». Согласно накладным груз ЗАО «Ольгерд» следовал по маршруту Суйфэньхэ (КНР) – Гродеково (РФ). Станцией назначения груза являлась станция Гродеково. В целях завершения процедуры внутреннего таможенного транзита, а также в целях завершения перевозочного процесса, указанный груз размещался в зоне таможенного контроля станции Гродеково. В целях дальнейшей выдачи груза грузополучателю, производился перегруз груза из вагонов Китайской железной дороги (далее – КЖД) в вагоны ОАО «РЖД». Для объективного рассмотрения дела № 3-1/212 следует определить следующее.

Правоотношения по перегрузу и выдаче груза грузополучателю на территории Российской Федерации, регулируются такими нормативными правовыми актами как: Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее – УЖТ РФ), Федеральный закон «О железнодорожном транспорте Российской Федерации» от 10.01.2003 № 17-ФЗ; а также подзаконными актами: приказ МПС РФ от 18.06.2003 № 29 «Об утверждении правил выдачи грузов на железнодорожном транспорте» (далее – Правила выдачи грузов). Поскольку перевозка груза ЗАО «Ольгерд» в соответствии со ст. 2 УЖТ РФ является перевозкой в прямом международном сообщении, следует руководствоваться также международными актами, которые регулируют правоотношения в сфере железнодорожных перевозок между Китайской Народной Республикой и Российской Федерацией. Так в соответствии со ст.7 Гражданского кодекса РФ установлено, что если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены гражданским законодательством, применяются правила международного договора.

Таким образом, при разрешении указанных правоотношений между ЗАО «Ольгерд» и ОАО «РЖД» Комиссия по рассмотрению дела № 3-1/212 руководствовалась международными актами, заключенными между Китайской Народной Республикой и Российской Федерацией. В целях организации сотрудничества железных дорог 01.11.1951 года между Китайской Народной Республикой и Российской Федерацией было заключено соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (с изменениями и

дополнениями на 01.01.1998) (далее – СМГС). Согласно ст.1 СМГС устанавливается прямое международное железнодорожное сообщение для перевозок грузов в частности между Китайской Народной Республикой и Российской Федерацией.

В соответствии со ст.2 СМГС перевозки грузов между странами, указанными в статье 1 (в т.ч. КНР и РФ), производятся на условиях, установленных в данном соглашении. СМГС применяется ко всем перевозкам грузов в прямом международном железнодорожном грузовом сообщении между станциями, указанными в параграфе 2 статьи 3, по накладным СМГС и только по сети железных дорог – участниц СМГС. СМГС применяется ко всем перевозкам грузов в прямом железнодорожном сообщении между станциями, которые открыты для грузовых операций во внутренних сообщениях Российской Федерации и Китайской Народной Республикой (параграф 2 статьи 3 СМГС): - без перегрузки на пограничных станциях железных дорог, имеющих одинаковую ширину колеи; - с перегрузкой грузов или с перестановкой вагонов на колесные пары другой ширины колеи на пограничных станциях примыкания железных дорог разной ширины колеи или с применением раздвижных колесных пар. На пограничной станции Гродеково имеются железнодорожные пути как с шириной колеи 1435 мм, так и с шириной колеи 1520 мм. Станция Гродеково открыта для всех видов грузовых работ, о чем свидетельствует книга 2 части 1 Тарифного руководства № 4 и является местом назначения груза ЗАО «Ольгерд», что подтверждается, железнодорожными накладными, имеющимися в материалах дела.

На станции отправления груз принимается к перевозке Китайской железной дорогой в соответствии со статьями 8-9 СМГС и составляется накладная СМГС по правилам статей 7,10-12 СМГС. До 20.04.2007 фактически, перевозка груза, следовавшего до станции назначения Гродеково, осуществлялась в соответствии с параграфом 2 статьи 3 СМГС – без перегрузки на пограничных станциях железных дорог, имеющих одинаковую ширину колеи. На пограничной станции Гродеково имеются пути с шириной колеи равной 1435 мм (колея КНР), по которым подходит состав из КНР и по которым вагоны увозятся в тупики для их разгрузки или перегрузки.

Телеграммой от 24.03.2007 НР-4461 ОАО «РЖД» в лице ДВЖД указало, что порядок сдачи и приема грузов, следующих по документам СМГС, предусматривает перегрузку грузов в вагоны принимающей стороны. В нарушение СМГС на станции Гродеково производилась непосредственная выдача импортных грузов, следующих назначением на станцию Гродеково, из вагонов китайской стороны в автомобили. Нарушения носят систематический характер и ведут к потерям доходов РЖД, возможности возникновения претензий вследствие несоблюдения СМГС, нарушают имидж ОАО «РЖД» как надежного партнера на международном уровне. В целях выполнения международных соглашений Российской Федерации, пунктом 1 телеграммы от 24.03.2007 указано с 20.04.2007 прекратить выдачу грузов, следующих до станции Гродеково, из вагонов китайской стороны, организовать приемо-сдаточные операции в соответствии с советско-китайским пограничным железнодорожным соглашением (п.13), после чего производить выдачу грузов из вагонов принимающей стороны в соответствии с параграфом 1 статьи 17 СМГС.

Комиссией по делу № 3-1/212 также установлено, что при рассмотрении дела № 3-1/81 Хабаровское УФАС России определением от 25.06.2007 о привлечении эксперта к рассмотрению дела № 3-1/81 поручило Министерству транспорта

Российской Федерации ответить на следующие вопросы:

1. Противоречит ли прямая процедура выдачи груза из подвижного состава КНР российским грузополучателям (без перегруза в подвижной состав ОАО «Российские железные дороги») Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении от 01.11.1951, нормативным правовым актам РФ в сфере железнодорожного транспорта.

2. Соответствует ли порядок выдачи грузов, указанный в телеграмме от 24.03.2007 № НР 4461 начальника Дальневосточной железной дороги филиала ОАО «Российские железные дороги», Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении от 01.11.1951, нормативным правовым актам РФ в сфере железнодорожного транспорта.

Заместитель Министра транспорта РФ, рассмотрев определение Хабаровского УФАС России от 25.06.2007, письмом от 23.08.2007 № БК-16/6300 сообщил, что по мнению Минтранса России, если технология работы станции назначения позволяет осуществлять выдачу груза с соблюдением внутренних правил, действующих в государстве железной дороги назначения непосредственно из вагонов сдающей железной дороги, имеющей отличную от принимающей железной дороги ширину колеи, выдача груза может производиться без перегрузки. Таким образом, поскольку станция Гродеково открыта для грузовых операций, в том числе для выдачи груза, и учитывая вышеизложенное, Комиссия приходит к выводу, что техническая возможность для выдачи груза из вагонов КЖД имеется.

Статьей 17 СМГС определены основные положения по выдаче груза, где указано, что по прибытии груза на станцию назначения железная дорога обязана выдать груз, оригинал накладной и лист уведомления о прибытии груза получателю по уплате им железной дороге всех причитающихся по накладной провозных платежей; получатель обязан оплатить провозные платежи и принять груз. Железная дорога, принявшая груз к перевозке по накладной СМГС, ответственна за выполнение договора перевозки на всем пути следования груза до выдачи на станции назначения.

Согласно п.17.4 Служебной инструкции от 1 июля 1990 года № 11-В к СМГС (далее – СИ к СМГС) грузы, погруженные отправителем для перевозки в бесперегрузочном сообщении и прибывшие на станции назначения в РФ в исправных вагонах за исправными пломбами отправителя или станции отправления, выдаются получателю без проверки количества мест, массы и состояния груза. Параграфом 4 статьи 17 СМГС предусмотрено, что в остальном выдача груза производится в соответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге назначения.

В целях совершенствования СМГС 23.07.2006 был подписан Протокол российско-китайской смешанной пограничной железнодорожной комиссии (далее – Протокол). Согласно п.31 Протокола при передаче и приеме грузов стороны руководствуются пунктами 50 и 51 второй части СИ к СМГС. Раздел «Общие положения о передаче грузов с железных дорог одной страны на железные дороги другой страны» (п.50 части 2 СИ к СМГС) определяет, что передача отправок с железной дороги одной страны на железную дорогу другой страны, а также перегрузка грузов в вагоны другой ширины колеи или перестановка вагонов на колесные пары другой ширины колеи производятся на пограничной станции принимающей железной дороги. Таким образом, вышеуказанный раздел

предусматривает как передачу отправок без перегруза, так и перегруз груза на пограничной станции принимающей железной дороги. Согласно п.50.2 СИ к СМГС на все передаваемые отправки сдающая железная дорога должна составить передаточную ведомость в шести экземплярах, из которых по три экземпляра получают сдающая и принимающая железные дороги. Сдающая железная дорога и принимающая железная дорога передают по одному экземпляру передаточной ведомости своей таможене.

Время подписания передаточной ведомости работником принимающей железной дороги считается моментом состоявшейся передачи груза. В подтверждение передачи грузов сдающая и принимающая пограничные станции ставят свои календарные штампы в передаточной ведомости, а затем в накладных в графе «Штампы пограничных станций перехода». Таким образом, из вышеуказанных положений следует, что при передаче груза в вагонах участвуют как сдающая – Китайская железная дорога, так и принимающая – Российская железная дорога. Пунктом 50.5 СИ к СМГС предусмотрены случаи, когда железная дорога может отказать в приеме отправки груза. Передача грузов в запломбированных крытых вагонах, контейнерах, согласно п.50.7 СИ к СМГС производится по пломбам, с проверкой сохранности наложенных пломб и соответствия контрольных знаков на пломбах данным, указанным в передаточной ведомости.

Помимо этого Правилами выдачи грузов предусмотрен порядок выдачи грузов (данные Правила применяются в отношении выдачи грузов при перевозках в международном сообщении, если иное не установлено международными договорами Российской Федерации), где указано, что по грузам, перевозимым в крытых вагонах, опломбированных запорно-пломбировочными устройствами (далее - ЗПУ), либо с применением установленных для определенных грузов типов закрутки, перевозчиком осуществляются проверка путем визуального осмотра коммерческого состояния вагонов (например, проверяется исправность ЗПУ, закруток, люков, стенок вагона) и при отсутствии обстоятельств, предусматривающих необходимость участия перевозчика в выдаче груза с проверкой, предусмотренной статьей 41 УЖТ РФ, такие грузы в вагонах выдаются без проверки.

Во всех случаях, предусмотренных СИ к СМГС, когда при передаче грузов производится совместная проверка и возникает необходимость составления коммерческого акта, принимающая железная дорога с участием сдающей железной дороги составляет коммерческий акт в соответствии со статьей 18 СМГС, разделом 18 СИ и СИ к приложению 16 к СМГС, который подписывается работниками обеих железных дорог (п. 50.20 СИ к СМГС). Порядок передачи грузов от КЖД на РЖД с перегрузкой определен также частью 2 СИ к СМГС. Пункт 51 СИ к СМГС устанавливает особые положения о передаче грузов в перегрузочном сообщении.

В соответствии с п.п.15.1,15.2 Правил технической эксплуатации железных дорог РФ, утвержденных приказом МПС России от 24.04.1995 № 7Ц (далее – Правила) порядок использования технических средств станции устанавливается технико-распорядительным актом, регламентирующим безопасный и беспрепятственный прием, отправку и проследование поездов по станции, а также безопасность внутристанционной маневровой работы. Согласно п.15 Правил Технико-распорядительный акт станции составляется начальником станции и

утверждается в порядке, установленном Правилами технической эксплуатации железных дорог РФ

Согласно п.п.3.5.3.6 Основных положений работы железнодорожной станции, утвержденных МПС России 26.03.2001 № ЦД-811 – технологический процесс разрабатывается в соответствии с типовым технологическим процессом работы станции начальником станции и утверждается начальником железной дороги. В соответствии с п.5.5 Положения о железнодорожной станции, утвержденного ОАО «РЖД» 29.12.2006 № ВМ-12182 – технологический процесс работы железнодорожной станции должен определять технологию обслуживания поездов и вагонов в техническом и коммерческом отношениях, технологию грузовой работы. Станция Гродеково предоставляла свои услуги в соответствии с Технологическим процессом работы пограничного перегрузочного района Гродеково от 28.04.2003 и Техническо-распорядительного акта железнодорожной станции Гродеково ОАО «РЖД» в лице филиала ДВЖД от 25.10.2005.

Согласно табл.1.1 стр.14 Технологического процесса от 28.04.2003 и п.1.5 Техническо-распорядительного акта от 25.10.2005 – на станции Гродеково-1 имеются пути № 109-111 с узкой колеей 1435 мм для погрузки, выгрузки и стоянки для вагонов КНР. Таким образом, положения нормативных правовых актов в области железнодорожного транспорта и технологического процесса станции Гродеково от 28.04.2003 позволяли производить выдачу грузов для получателей из вагонов китайской стороны в том числе выдачу в автомобильный транспорт. В тоже время согласно п. 8 Инструкции по составлению техническо-распорядительных актов железнодорожных станций ОАО «РЖД» от 15.03.2005 № ХЗ-3801 в ТРА могут вноситься изменения при изменении технологии работы станции.

В новом технологическом процессе работы пограничного пункта Гродеково, утвержденном начальником филиала ОАО «Российские железные дороги» - «Дальневосточная железная дорога» 23.09.2007, изменена специализация путей с колеей 1435 мм (для китайских вагонов) № 109-111 с погрузо-выгрузочных на перегрузочные из вагонов колеи 1435 мм в вагоны колеи 1520 мм, специализация пути № 119 с колеей 1435 мм с тупика для заезда в депо на путь для отстоя вагонов (табл.1.1 стр.15), а также путь совмещенной колеи № 128 с погрузо-выгрузочного на перегрузочный из вагонов колеи 1435 мм в вагоны 1520 мм (табл.1.1 стр.15 технологического процесса).

Комиссией по рассмотрению дела № 3-1/212 установлено, что изменение специализации путей никак не влияет на перевозку груза ЗАО «Ольгерд», следовавшего до станции назначения Гродеково, так как от станции отправления до станции назначения одинаковая ширина колеи. Станция Гродеково открыта для грузовых операций, в том числе и для выдачи груза. Комиссией по рассмотрению дела № 3-1/212, также установлено, что Технологический процесс работы пограничного пункта Гродеково, утвержденный начальником филиала ОАО «Российские железные дороги» - «Дальневосточная железная дорога» не является нормативным правовым актом.

Таким образом, положения как международных, так и российских нормативных правовых актов в области железнодорожного транспорта и технологического процесса станции Гродеково от 28.04.2003 позволяли производить выдачу грузов для получателей из вагонов китайской стороны, в том числе выдачу в

автомобильный транспорт. И как установлено Комиссией по рассмотрению дела № 3-1/212 прямых указаний как в СМГС, так и в иных нормативных актах на запрет выдачи груза без перегрузки в вагоны другой ширины колеи не содержится.

Из вышеизложенного следует, что телеграмма ОАО «РЖД» в лице ДВЖД от 24.03.2007 № НР 4461 о запрете выдачи грузов на станции Гродеково из вагонов китайской стороны в автомобильный транспорт противоречит СМГС и иным нормативным правовым актам в сфере железнодорожных перевозок. На заседании Комиссии представители ОАО «РЖД» поясняли, что при отмене перегруза груза из вагонов КЖД в вагоны РЖД, агенты КЖД будут выдавать груз грузополучателю в отсутствие агентов РЖД. В связи с чем ОАО «РЖД» направило соответствующий запрос в КЖД, где указало, что в связи с возможным изменением технологии работы станции Гродеково ОАО «РЖД» просит высказать мнение КЖД о возможности выдачи грузов коммерческими агентами станции Суйфэньхэ на станции Гродеково из вагонов КЖД на автомобили без участия коммерческих агентов РЖД.

На вышеуказанный запрос, телеграммой № MS НР 12, заместитель начальника Харбинской железной дороги со ссылкой на положения СМГС указал: «китайская и российская стороны должны нести на себе ответственность за выполнение договора перевозки груза, перевозимого по накладной СМГС по всему следованию до выдачи груза на станции назначения. И поэтому наша сторона не согласна с изменением существующей технологии между нами».

Комиссия, изучив телеграммы как РЖД, так и КЖД, представленные в материалы дела № 3-1/212, считает, что данные телеграммы не подтверждают тот факт, что перегруз груза, прибывшего на станцию назначения Гродеково является обязательным, а лишь указывает на необходимость участия агентов ОАО «РЖД» в процессе выдачи груза (в перевозочном процессе). В материалах дела № 3-1/212 имеются также обращения ряда хозяйствующих субъектов, поступившие в заседание Комиссии из которых следует, что действия ОАО «РЖД» по перегрузу груза, в отношении груза, следовавшего до станции назначения – Гродеково, нарушают интересы таких хозяйствующих субъектов и приводят к списанию со счетов определенных сумм денежных средств, которые могли быть направлены на осуществление хозяйственной деятельности.

Комиссией по рассмотрению дела № 3-1/212 также установлено, что договоры с хозяйствующими субъектами на перегруз груза из вагонов КЖД в вагоны РЖД на станции Гродеково не заключались. Как пояснило ОАО «РЖД» в лице ДВЖД сбор за перегруз груза начисляется согласно Приложению 9 к разделу 3 Тарифного руководства № 10-01. Как установлено материалами дела № 3-1/212 в период с 24.03.2007 по 16.02.2010 с лицевого счета ЗАО «Ольгерд» была списана сумма в размере 10 639 730 (десять миллионов шестьсот тридцать девять тысяч семьсот тридцать) рублей 94 (девятьсот четыре) копейки. ЗАО «Ольгерд» в период списания денежных средств ОАО «РЖД» в лице ДВЖД за перегруз груза, следовавшего до станции назначения Гродеково, неоднократно подавало претензии к ОАО «РЖД» в лице ДВЖД о выплате суммы убытков. Таким образом, телеграмма от 24.03.2007 ввела запрет на выдачу груза без перегруза, следовавшего до станции назначения Гродеково, грузополучателям без наличия волеизъявления контрагентов (грузополучателей).

В соответствии с п.17 ст.4 Федерального закона «О защите конкуренции» от 26.07.2006 № 135-ФЗ к признакам ограничения конкуренции относится в том числе рост или снижение цены товара, не связанные с соответствующими изменениями иных общих условий обращения товара на товарном рынке, а также иные обстоятельства, создающие возможность для хозяйствующего субъекта или нескольких хозяйствующих субъектов в одностороннем порядке воздействовать на общие условия обращения товара на товарном рынке

Комиссия по рассмотрению дела № 3-1/212 пришла к выводу, что действия ОАО «РЖД» в лице ДВЖД, в части запрета выдачи груза грузополучателю без перегруза могут привести к росту цены товара как ЗАО «Ольгерд», так и иных хозяйствующих субъектов, со счетов которых были списаны денежные средства за перегруз груза, следовавшего до станции назначения Гродеково, что является непосредственным признаком ограничения конкуренции.

В связи с введением процедуры перегруза из вагонов КЖД в вагоны РЖД у грузополучателей увеличилась величина дополнительных сборов, в частности за счет платы за перегруз. Соответственно увеличились затраты грузополучателей, что могло привести к ущемлению интересов соответствующих хозяйствующих субъектов (в частности к примеру, ущемление может выразиться в необходимости компенсации затрат грузополучателей в связи с введением процедуры перегруза груза, путем увеличения стоимости конечной продукции; создании препятствий доступу на рынок сбыта продукции в связи с увеличением стоимости продукции; возникновением затрат по проведению работ, связанных с минимизацией издержек, в связи с изменением схемы транспортного обслуживания и пр.).

Согласно пункту 9 части 1 статьи 10 Федерального закона № 135-ФЗ «О защите конкуренции» запрещаются действия (бездействие) занимающего доминирующее положение хозяйствующего субъекта, результатом которых является или могут являться недопущение, ограничение, устранение конкуренции и (или) ущемление интересов других лиц и создающие препятствия доступу на товарный рынок другим хозяйствующим субъектам. Таким образом, Комиссия считает, что в действиях ОАО «РЖД» в лице ДВЖД выразившихся в издании телеграммы от 24.03.2007 НР-4461 «О запрете выдачи грузов на станции Гродеково из вагонов китайской стороны в автомобильный транспорт», усматривается нарушение части 1 статьи 10 Федерального закона № 135-ФЗ «О защите конкуренции», в том числе пункта 9 части 1 статьи 10 Федерального закона № 135-ФЗ «О защите конкуренции».

Учитывая вышеизложенное, Комиссия приняла решение выдать предписание о прекращении злоупотребления ОАО «РЖД» в лице ДВЖД доминирующим положением и совершении действий, направленных на обеспечение конкуренции, предусмотренное пунктом 2 части 1 статьи 23 Федерального закона «О защите конкуренции» № 135-ФЗ.

Руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частями 1-4 статьи 41, частью 1 статьи 49 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», Комиссия

РЕШИЛА:

1. Признать действия ОАО «РЖД» в лице филиала ДВЖД, выразившиеся в издании телеграммы от 24.03.2007 НР-4461 «О запрете выдачи грузов на станции Гродеково

из вагонов китайской стороны в автомобильный транспорт», противоречащими части 1 статьи 10 Федерального закона «О защите конкуренции» от 26.07.2006 № 135-ФЗ, в том числе пункту 9 части 1 статьи 10 Федерального закона «О защите конкуренции» от 26.07.2006 № 135-ФЗ.

2. Выдать предписание о прекращении злоупотребления ОАО «РЖД» в лице ДВЖД доминирующим положением и совершении действий, направленных на обеспечение конкуренции.

3. Материалы дела передать уполномоченному должностному лицу Хабаровского УФАС России для рассмотрения вопроса о привлечении ОАО «РЖД» к административной ответственности, предусмотренной ст. 14.31. КоАП РФ.

Решение может быть обжаловано в течение трех месяцев со дня его принятия. За невыполнение в установленный срок законного решения антимонопольного органа статьей 19.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность. Привлечение к ответственности, предусмотренной законодательством Российской Федерации, не освобождает от обязанности исполнить решение антимонопольного органа.

#### ПРЕДПИСАНИЕ № 2

Комиссия Управления Федеральной антимонопольной службы по Хабаровскому краю по рассмотрению дел о нарушении антимонопольного законодательства, руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частью 4 статьи 41, статьей 50 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», на основании своего Решения № 4 от 24.03.2010 по делу № 3-1/212 о нарушении «Российские железные дороги» в лице филиала «Дальневосточная железная дорога» (местонахождение: 107014, г.Москва, ул.Новая Басманная, 2; место осуществления деятельности Дальневосточного филиала: 680000, г.Хабаровск, ул.Муравьева Амурского, 20) (далее – ОАО «РЖД» в лице ДВЖД) части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции»,

#### ПРЕДПИСЫВАЕТ:

1. ОАО «РЖД» в лице ДВЖД в срок до 20 апреля 2010 года прекратить злоупотребление доминирующим положением, а именно нарушение части 1 статьи 10, в том числе пункта 9 части 1 статьи 10 Федерального закона № 135-ФЗ «О защите конкуренции», выразившееся в издании телеграммы от 24.03.2007 НР-4461 «О запрете выдачи грузов на станции Гродеково из вагонов китайской стороны в автомобильный транспорт», что ущемляет интересы ЗАО «Ольгерд» и иных хозяйствующих субъектов и может привести к ограничению конкуренции и совершить действия, направленные на обеспечение конкуренции.

2. С целью исполнения пункта 1 настоящего предписания ОАО «РЖД» в лице ДВЖД отменить действие телеграммы от 24.03.2007 НР-4461 «О запрете выдачи грузов на станции Гродеково из вагонов китайской стороны в автомобильный транспорт».

3. О выполнении настоящего предписания сообщить в Хабаровское УФАС России в срок до 29 апреля 2010 года.

Предписание может быть обжаловано в течение трех месяцев со дня его принятия. За невыполнение в установленный срок законного решения антимонопольного органа статьей 19.5 Кодекса Российской Федерации об административных

правонарушениях установлена административная ответственность. Привлечение к ответственности, предусмотренной законодательством Российской Федерации, не освобождает от обязанности исполнить решение антимонопольного органа.